

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Vedr. punkt nr. 2

Advokat Johan Weihe
jhw@bechbruun.com

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
Telefon 72 28 24 00
Fax 72 28 24 01
oim@oim.dk
www.oim.dk

Sagsnr.
2014-3380

Klage over Statsforvaltningen Midtjyllands afgørelse af 14. juni 2011 vedrørende Midttrafiks oprettelse af et busselskab

Doknr.
134844

Ved brev med bilag af 13. september 2012, Deres sagsnr. 048985-0005, har De som advokat for trafikskabet Midttrafik påklaget Statsforvaltningen Midtjyllands afgørelse af 14. juni 2011 om Midttrafiks etablering af et aktieselskab til varetagelse af buskørsel i Region Midtjylland.

Dato
09-04-2014

Økonomi- og Indenrigsministeriet har nu truffet afgørelse i sagen.

Økonomi- og Indenrigsministeriet finder ikke, at Midttrafik lovligt kan etablere et aktieselskab, hvori trafikskabet har bestemmende indflydelse, som skal varetage buskørsel i Region Midtjylland som nærmere beskrevet nedenfor. Derfor stadfæster ministeriet Statsforvaltningen Midtjyllands afgørelse i sagen af 14. juni 2011.

Her følger en gennemgang af sagens baggrund og derefter en nærmere begrundelse for ministeriets afgørelse.

Sagens baggrund:

Ved brev af 1. november 2010 med bilag anmodede Midttrafik Transportministeriet om bemærkninger til, at Midttrafik oprettede et serviceselskab vedr. bustrafik. Dette skulle ske dels for at sikre en bedre økonomi og dels for at sikre en lige konkurrencesituation. Etablering af et serviceselskab ville ifølge henvendelsen via en intern leasingmodel gøre det muligt, at Midttrafik uanset en ændring af EU-lovgivningen pr. 1. januar 2010 kunne få momsrefusion ved fremtidige buskøb.

Som bilag til henvendelsen var vedlagt et notat af 22. september 2010 fra advokat Pernille Aagaard Truelsen vedr. etablering af datterselskaber. Heraf fremgår bl.a. følgende:

"Busselskabet Århus Sporveje (i det følgende Busselskabet) udgør et selvstændigt forretningsområde i Midttrafik. Al bybuskørsel i Århus køres af Busselskabet. Busselskabets drift af bybuskørsel varetages dels på baggrund af et gennemført udbud (20 %), hvor Busselskabet ved kontrolbud var billigst, og dels på baggrund af en kontrakt på de resterende 80 % af kørslen (omtalt som restproduktion). Århus Kommune forventes at udbyde endnu en andel af restproduktionen i 2011/2012 ...

Hensigten med at etablere et serviceselskab er at tilvejebringe en organisationsform for Midttrafik, Busselskabet, der er forberedt på fremtidige udbud samt strukturændringer, f.eks. i form af yderligere selskabsførelse af enkelte forretningsområder. I forbindelse med udbud vil der ofte



være brug for en kortere og mere effektiv beslutningsproces, hvorfor selskab med en mindre bestyrelse hurtigt kan træffe beslutninger. Endvidere gives der Midttrafik, Busselskabet, mere lige vilkår i forbindelse med udbud ved at give Busselskabet adgang til at organisere sig på samme måde som en privat aktør. Ved at samle servicefunktionerne i et enkelt selskab sikres herudover dels volumen, gennemsigtighed og koordinering i forbindelse med fremtidige materielanskaffelser, dels sikres den nødvendige specialisering i forbindelse med varetagelsen af de egentlige driftsopgaver i koncernen. Serviceselskabets opgaver kommer overvejende til at bestå i indkøb af busser og videreleasing af disse til Midttrafik, Busselskabet.

3. Retsgrundlaget generelt

...

I overensstemmelse hermed antages det i tilsynspraksis, at de regler, der gælder om kommuners deltagelse i selskaber, gælder tilsvarende for kommunale fællesskaber, jf. Statsforvaltningens Midtjyllands udtalelse af 19. november 2009 vedrørende ESØ I/S (j.nr. 2009-613/559).

...

4. Vurdering af retsgrundlaget i forhold til den planlagte selskabsudskillelse

...

Derimod kan det efter omstændighederne give anledning til nærmere overvejelser, om betingelserne også er opfyldt for at lade Midttrafik, Busselskabet, bevare rådigheden over opgavevaretagelsen i det 100 pct. ejede serviceselskab.

Spørgsmålet er, om der foreligger et af de særlige hensyn, der ifølge tilsynspraksis kan begrunde, at den kommunale rådighed over opgavevaretagelsen bevares.

I den ovennævnte udtalelse af 19. november 2009 vedrørende ESØ 90 I/S har statsforvaltningen accepteret udskillelsen af nogle af selskabets opgaver i to fuldt ud ejede datterselskaber. ESØ 90 I/S er et kommunalt fællesskab, der har til formål at varetage driftsopgaver på affaldsområdet. Det ene ny selskab skulle håndtere genanvendeligt erhvervsaffald, mens det andet skulle servicere alle aktiviteter i ESØ og øvrige selskaber ejet af ESØ med mandskab og maskiner. ESØ oplyste bl.a., at de to nyetablerede selskaber alene ville udføre lovlige kommunale opgaver og ikke skulle drives med et erhvervsøkonomisk sigte. Dog skulle affaldshåndterings-selskabet i overensstemmelse med lovgivningen afsætte sine ydelser til markedsprisen. Udtalelsen indeholder en generel gennemgang af retsgrundlaget svarende til gennemgangen ovenfor i afsnit 2 med den tilføjelse, at statsforvaltningen som eksempel på kommunal forsyningsvirksomhed, hvor de nødvendige særlige hensyn foreligger, udtrykkeligt nævner affaldshåndtering. Statsforvaltningen konkluderer på baggrund af det oplyste herefter, at den beskrevne konstruktion ville være i overensstemmelse med regler, hvis overholdelse statsforvaltningen påser ...

Det fremgår ikke nærmere af udtalelsen, hvilke særlige hensyn der har begrundet statsforvaltningens accept af konstruktionen i forhold til serviceselskabet, hvis opgaver netop ikke skulle omfatte affaldshåndtering, men alene bestå i serviceopgaver.

Udtalelsen kan på den ene side forstås bredt i den forstand, at det nødvendige særlige hensyn knytter sig til varetagelsen af serviceopgaverne som sådan. Det kan være ud fra en betragtning om, at serviceopgaverne (som selskabet forudsættes ikke at udføre for andre end den kommunale ejer selv og eventuelle andre koncernforbundne selskaber) på den måde lettere lader sig udsætte i fri konkurrence med tilsvarende opgaver udført af private aktører.

Udtalelsen kan dog også forstås snævert, således at den kommunale ejers fortsatte rådighed over opgavevaretagelsen i serviceselskabet forudsætter, at selskabet betjener forsyningsvirksomheder. Det nødvendige særlige hensyn i forhold til serviceselskabet foreligger dermed alene i kraft af de forsyningsmæssige hensyn, som de betjente selskaber varetager.

Den snævre forståelse forudsætter i forhold til den planlagte selskabsudskillelse i Midttrafik, Busselskabet, således at kollektiv trafik sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed, sådan som begrebet anvendes i den nævnte tilsynspraksis vedrørende kommunal selskabsdeltagelse.

4.1 Kollektiv trafik må sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed



Kollektiv trafik anses som udgangspunkt ikke for forsyningsvirksomhed, men som en del af den regionale og kommunale infrastruktur, hvilket er baggrunden for, at virksomheden kan finansieres med offentlige tilskud, jf. trafiksekslovens § 3, stk. 1.

Adgangen til at bevare den kommunale rådighed over opgavevaretagelsen i forsyningsseksker begrundes i tilsynspraksis netop med, at forsyningsopgaverne ikke finansieres ved skatteudskrivning, men gennem brugerbetaling fra de borgere, der drager nytte af virksomheden, ...

Sondringen mellem skattefinansiering og brugerfinansiering, der har begrundet den lempeligere tilsynspraksis i forhold til de traditionelle forsyningsarter, forekommer under alle omstændigheder ikke at være et egnet kriterium. Sondringen er i praksis ikke altid skarp.

Netop på affaldsområdet, som den ovennævnte udtalelse af 19. november 2009 vedrørende ESØ I/S 90 omhandler, har finansiering af renovationsomkostninger over de almindelige skatteindtægter været anset for lovlig, ind til gebyrfinansiering blev gjort obligatorisk ved en ændring af miljøbeskyttelseslovens § 48, stk. 1, som led i affaldsreformen i 2009. Der henvises til U 1977.779 Ø og Karsten Revsbech, Kommunernes opgaver, s. 291, hvor dommen i 2005, dvs. inden affaldsreformen, udlægges sådan, at kommunalbestyrelsen kan undlade gebyrfinansiering med den konsekvens, at der kan ske fuld skattefinansiering (for så vidt at stort set alle borgere omfattes af dagrenovationsordningen). Det bemærkes i den forbindelse, at affaldsvirksomhed allerede i forbindelse med Indenrigsministeriets ovennævnte udtalelse af 21. december 1988 i relation til reglerne om kommunal selskabsdeltagelse blev anset for forsyningsvirksomhed.

Uanset finansieringsgrundlaget forekommer hensynet til en erhvervsmæssig ledelse af virksomheden i øvrigt ikke at være mindre fremtrædende ved udførelse af opgaver med kollektiv trafik end på traditionelle forsyningsområder som vand, varme, el og affald. Tværtimod kan det anføres, at kundegrundlaget for den kollektive trafik er væsentligt mere følsomt over for udsving i priser og service end på de traditionelle forsyningsområder. Endvidere skal det fremhæves, at Midttrafik, Busselskabet, skal byde i konkurrence med private på opgaver vedrørende kollektiv trafik, og derfor bør have samme organisationsfrihed som private. I modsat fald er der ikke lige konkurrencevilkår mellem de private selskabers og Midttrafiks, Busselskabets, bud på kollektive trafikudbydere.

...

Med hensyn til den planlagte selskabsudskillelse i Midttrafik, Busselskabet, mener jeg, at selskabets opgaver med varetagelse af kollektiv trafik må sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed, idet driften ... ikke kun tjener infrastrukturelle formål, men også skal sikre borgernes interesser som aftagere af elementære tjenesteydelser i form af persontransport.

Til yderligere støtte for at sidestille kollektiv trafik med traditionel forsyningsvirksomhed i relation til den nævnte tilsynspraksis kan endelig peges på den udbudsretlige regulering i forsyningsvirksomhedsdirektivet (direktiv 2004/17/EF).

Kollektiv trafik omfattes af direktivet på linje med f.eks. gas, varme, elektricitet og vand. Kriterierne for fra fællesskabslovgivers side at medtage en given forsyningsart under direktivets anvendelsesområde er ikke graden af skatte- henholdsvis brugerfinansiering, men derimod om offentlige myndigheder på forskellig måde kan øve indflydelse på virksomhedens adfærd via kapitalinteresser eller ledelsesrepræsentation, og om markederne er lukkede, fordi der meddeles særlige eller eksklusive rettigheder vedrørende levering, tilrådgivningsstilling eller drift af net, jf. præambelbetragtning 2 og 3.

Forsyningsvirksomhedsdirektivet er et udbudsdirektiv og regulerer ikke som sådan spørgsmål vedrørende offentlige myndigheders selskabsdeltagelse. Kriteriet bag afgrænsningen af hvilke forsyningsarter, der omfattes af henholdsvis direktivet og dansk tilsynspraksis om, hvilke selskabsmæssigt udskilte opgaver en kommunal ejer kan bevare rådigheden over, er dog grundlæggende det samme: Næmlig behovet for en (øget) erhvervsmæssig ledelse af en i udgangspunktet mindre konkurrenceudsat form for virksomhed.

Ikke blot hensynet til en ensartet begrebsdannelse på tværs af EU-udbudsretten og dansk tilsynspraksis, men også lige organisatoriske vilkår for offentligt og privat ejede trafikseksker i henhold til forsyningsvirksomhedsdirektivet taler herudover for, at den nuværende tilsynspraksis på området revideres og så vidt muligt tilpasses direktivets anvendelsesområde.

4.2 Kommunal rådighed over opgaver i serviceselskaber kan generelt være lovlig



Det har i teori og praksis givet anledning til tvivl, om et serviceselskab kan anses for en forsyningsvirksomhed i sig selv, jf. Rikke Søgaard Berth, m.fl., Kommunale Aktieselskaber, 1. udgave (2009), s. 54.

På vand- og spildevandsområdet indeholder vandsektorlovens § 19, stk. 3, udtrykkelig hjemmel for kommunerne til at etablere serviceselskaber, som ud over vandselskaber også betjener virksomheder og selskaber med forsyning af el, varme og naturgas. Bestemmelsen tjener umiddelbart som undtagelse fra et generelt krav i lovens § 19, stk. 1, om selskabsmæssige adskillelse af vand- og spildevandsaktiviteter fra de øvrige nævnte forsyningsarter samt affaldshåndtering. Bestemmelsen er ifølge lovbemærkningerne blot en kodificering af gældende ret. Det fremgår videre af lovbemærkningerne, at det kommunalretlige udgangspunkt om, at én kommune som udgangspunkt ikke kan have bestemmende indflydelse i et selvstændigt selskab, fraviges, for så vidt angår serviceselskaber i henhold til § 19, stk. 3. Om bestemmelsen også på det sidstnævnte punkt blot skal anses for en kodificering af gældende ret eller derimod en nyskabelse, fremgår ikke klart.

At særlige hensyn under alle omstændigheder taler for at lade den kommunale ejer bevare rådigheden over opgavevaretagelsen, følger af tilsynets udtalelse af 19. november 2009 vedrørende ESØ I/S, hvor statsforvaltningen netop accepterede etableringen af et serviceselskab under det kommunale fællesskab.

Den planlagte selskabsudskillelse i Midttrafik, Busselskabet, vil efter min opfattelse således også kunne anses for lovlig ud fra den betragtning, at serviceselskabet som sådan skal varetage opgaver med tilvejebringelse af bl.a. buskapacitet til koncernens eget brug på markedsmæssige vilkår og i konkurrence med private udbydere. Det gælder uanset, om kollektiv trafik må sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed eller ej. Hensynet til en erhvervmæssig ledelse af serviceselskabet må allerede af denne grund anses for fremtrædende, jf. herved den ovennævnte brede forståelse af tilsynets udtalelse af 19. november 2009 vedrørende ESØ I/S.

... Faktureringen baseres således på markedsmæssige vilkår, idet den fakturerede pris svarer til markedsprisen eller de faktiske omkostninger, dog maksimalt markedsprisen."

Som bilag til henvendelsen var endvidere vedlagt et baggrundsnotat og resume heraf fra KPMG benævnt: "Moms – placering af busser i datterselskab (leasingaktivitet)". Af resuméet fremgår bl.a. følgende:

"Busselskabet Århus Sporveje (Busselskabet) overvejer at etablere en række 100 % ejede datterselskaber med henblik på, at disse selskaber skal overtage ejerskabet af en række busser fra leasingselskaber/foretage nyindkøb af busser.

Ved at etablere egne datterselskaber opnår Busselskabet samme momsmæssige muligheder (økonomiske vilkår) som de private busselskaber, der allerede er i fuld gang med at placere ejerskabet til busserne i datterselskaber.

...

Det er vores vurdering, at etableringen af datterselskaber, som skal have ejerskabet til busserne, som herefter leases til Busselskabet, er inden for gældende momslovgivning. De afledte fordele, som dette ejerskab giver, er efter vores vurdering også inden for momslovens rammer. Vi ser derfor ikke momsmæssigt noget til hinder for dette ejerskab."

Endelig var som bilag til henvendelsen vedlagt et notat fra Midttrafik vedrørende de økonomiske fordele ved intern contra ekstern leasing. Af notatet fremgår bl.a. følgende:

"Pr. 01.01.2010 har en ændringen af EU-lovgivning betydet, at det ikke længere er muligt at hjemsege moms fra Tyskland. Dermed er det ikke længere fordelagtigt at lease busser i Tyskland (Cross Border Leasing). En praksis der blev udbredt blandt busvognmændene i midt 90'erne. BÅS [Busselskabet Århus Sporveje] har brugt Cross Border leasing fra 2004. De private busvognmænd er efter lovændringen begyndt at anvende intern leasing, hvorved der kan opnås en delvis momsbesparelse.



Ændringen af reglerne har betydet, at BÅS undersøger hvorvidt intern leasing er en mulighed for BÅS. Men for at kunne lave intern leasing skal BÅS have lov til at oprette et datterselskab, som ejer busserne. BÅS arbejder på at få afklaret, hvorvidt BÅS må eje et datterselskab, og dermed om BÅS kan konkurrere mere på lige vilkår med de private vognmænd. En overgang fra ekstern, dansk leasing til intern leasing vil anvendt på Midttrafiks 3. udbud fra 2008, ville kunne have betydet en nedgang i køreplantimeprisen på mere end kr. 9,00 pr. time. ...”

Transportministeriet besvarede Midttrafiks henvendelse ved brev af 10. marts 2011. Det fremgik af brevet, at det daværende Indenrigs- og Sundhedsministerium havde oplyst over for Transportministeriet, at kommuner ikke må drive virksomhed med henblik på at opnå fortjeneste, at dette også gælder for kommunale fællesskaber, og at såvel kommuner som kommunale fællesskaber som udgangspunkt er afskåret fra at deltage med bestemmende indflydelse i et aktieselskab. Videre fremgår bl.a. følgende af brevet:

”Indenrigs- og Sundhedsministeriet påpeger endvidere, at dette udgangspunkt kan være fraveget ved lov, og at spørgsmålet derfor skal besvares i henhold til lov om trafikkselskaber. Indenrigs- og Sundhedsministeriet påpeger desuden, at såfremt lov om trafikkselskaber ikke indeholder en fravigelse fra de nævnte almindelige regler, henhører det under Statsforvaltningen Midtjylland at tage stilling til, hvorvidt den omhandlede selskabskonstruktion er i overensstemmelse med lovgivningen.

Transportministeriet skal i den forbindelse udtale, at lov om trafikkselskaber for så vidt angår busdrift ikke indeholder en fravigelse af de almindelige kommunale regler om, at kommunale fællesskaber er afskåret fra at deltage med bestemmende indflydelse i f.eks. et aktieselskab.”

Midttrafik anmodede ved brev af 14. marts 2011 med bilag Statsforvaltningen Midtjylland om at godkende, at Midttrafik oprettede et serviceselskab som nævnt i henvendelsen til Transportministeriet, der udelukkende ejes af Midttrafik. Som bilag til henvendelsen var vedlagt de samme oplysninger, som var forelagt Transportministeriet samt ministeriets svar af 10. marts 2011.

Af Statsforvaltningen Midtjyllands afgørelse i sagen af 14. juni 2011 fremgår bl.a. følgende:

”Der findes ikke i skreven lovgivning om trafikkselskaber regler om kommuners og kommunale fællesskabers deltagelse i privatretlige selskaber som det omhandlede. Det betyder dog ikke, at Busselskabet ikke vil kunne deltage i selskaber, da det på ulovbestemt grundlag antages, at kommuner kan deltage i aktieselskaber i samarbejde med bl.a. private for at løse dele af deres opgaver ad den vej i stedet for i den kommunale organisation. For selskabsdeltagelse uden lovhjemmel er der dog i tilsynsmyndighedernes praksis opstillet en række betingelser.

De regler, der gælder om kommuners deltagelse i selskaber, må antages at gælde tilsvarende for kommunale fællesskabers, f.eks. trafikkselskabers selskabsdeltagelse, og danner udgangspunkt i det følgende.

Kommunens anliggender, lovbestemte som ulovbestemte, styres af kommunalbestyrelsen, jf. styrelseslovens § 2. Det betyder, at beslutninger som udgangspunkt træffes af kommunalbestyrelsen eller i den kommunale organisation. Hvis en kommune lægger opgaver over i et aktieselskab, som den selv dominerer, kan den varetage opgaverne uden at skulle respektere reglerne i bl.a. kommunestyrelsesloven, offentlighedsloven, forvaltningsloven og ombudsmandsloven.

Det er således en betingelse for kommunale fællesskabers deltagelse i et selskab, at det kommunale fællesskab ikke reelt må bevare rådigheden over opgavevaretagelse, når den er overført til selskabet. Dette udmøntes i praksis i et krav om, at et i selskabet deltagende kommunalt fællesskab ikke må have bestemmende indflydelse i selskabet.



For visse opgavetyper foreligger særlige hensyn, der kan begrunde en opgavevaretagelse i privatretlige organisationsformer, uanset at det kommunale fællesskab bevarer rådigheden over opgavevaretagelsen. Dette er navnlig tilfældet, hvor den pågældende opgave har mindre sammenhæng med det kommunale fællesskabs øvrige virksomhed, eller hvor hensynet til en forretningsmæssig ledelse af opgavevaretagelse er fremtrædende. Som eksempler på tilfælde, hvor der foreligger sådanne særlige hensyn, der kan begrunde en fælleskommunal virksomhed i selskabsform, kan nævnes forarbejdning og afsætning af biprodukter fra en fælleskommunal virksomhed og udførelse af kommunal forsyningsvirksomhed.

...

At Busselskabet skal være ene-ejer i det nyoprettede serviceselskab, vil således efter statsforvaltningens opfattelse være i strid med udgangspunktet om, at et kommunalt fællesskab ikke må udskille en opgave til et selvstændigt selskab og bevare rådigheden over opgaveudførelsen.

Tilsynsrådet for Nordjyllands Amt har i en udtalelse fra 1993 vedrørende Ålborg Omnibus Selskab A/S udtalt, at det ikke fandt, at den virksomhed, der skulle udøves i selskabet, kunne sidestilles med kommunal forsyningsvirksomhed. Selskabet var derfor ikke omfattet af undtagelsen til udgangspunktet om, at en kommune ikke må udskille opgaver til et selvstændigt selskab og have bestemmende indflydelse i dette selskab.

Ålborg Omnibus Selskab A/S skulle forestå driften af den kollektive trafik i Ålborg. Ålborg Kommune havde over for tilsynsrådet gjort gældende, at de hensyn, der begrunder at kommuner på forsyningsområdet kan udskille en opgave til et selvstændigt selskab og bevare rådigheden over opgaven også gør sig gældende for kollektiv trafik. Det drejer sig navnlig om tilfælde, hvor den pågældende opgave har mindre sammenhæng med den øvrige kommunale virksomhed eller hvor hensynet til en forretningsmæssig ledelse af opgavevaretagelsen er fremtrædende. Ålborg Kommune indbragte tilsynsrådets udtalelse for Indenrigsministeriet, der tilsluttede sig tilsynsrådets udtalelse.

Statsforvaltningen Midtjylland finder i overensstemmelse hermed ikke, at den særlige regel, der gælder for traditionel kommunal forsyningsvirksomhed, kan udstrækkes til også at gælde drift af kollektiv trafik. Trafikselskaber kan derfor ikke, efter statsforvaltningens opfattelse, udskille en opgave til et selvstændigt selskab, og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen. Hensynet til at selskabet i konkurrence med private skal kunne byde på opgaver kan ikke i sig selv medføre, at et kommunalt fællesskab på ulovbestemt grundlag har adgang til at bevare rådigheden over opgaver, der er udskilt til et selvstændigt selskab.

Heller [ikke] EU-retten kan efter statsforvaltningens opfattelse medføre, at kollektiv trafik kan sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed, med den retsvirkning, at Busselskabet kan stifte et serviceselskab i strid med de uskrevne regler i dansk ret om kommunalfuldmagten.

...

Statsforvaltningen finder ikke, at det på baggrund af vandsektorlovens § 19, stk.3, eller bemærkningerne hertil kan antages, at der på ulovbestemt grundlag gælder en generel hjemmel til, at kommuner kan etablere selvstændige serviceselskaber og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen.

Statsforvaltningen finder ikke, at statsforvaltningens udtalelse i sagen vedrørende ESØ I/S er sammenlignelig med denne sag. ESØ I/S beskæftiger sig med affaldshåndtering, der betragtes som traditionel forsyningsvirksomhed. ESØ I/S' udskillelse af visse serviceopgaver til et selvstændigt aktieselskab, som ESØ I/S ejer fuldt ud, er derfor efter statsforvaltningens opfattelse omfattet af den modifikation, der gælder for traditionel forsyningsvirksomhed i forhold til udgangspunktet om, at kommuner ikke må bevare rådigheden over opgaver, der er udskilt til et selvstændigt selskab.



Det er sammenfattende statsforvaltningens opfattelse, at det vil være i strid med lovgivningen, hvis Busselskabet etablerer et serviceselskab, som Busselskabet er ene-ejer af, og Busselskabet derfor bevarer rådigheden over opgaveudførelsen.

Statsforvaltningen afslår derfor at godkende, at Busselskabet opretter et serviceselskab, der fuldt ud ejes af busselskabet.”

Af deres klage med bilag af 13. september 2012 til Økonomi- og Indenrigsministeriet fremgår bl.a. følgende:

”1. Baggrund

...

Busselskabet (Midttrafik) påtænker at etablere et serviceselskab, som skal lease busser til Busselskabet samt afgive kontrolbud på bustrafik inden for Midttrafiks geografiske område. ... Det planlægges, at serviceselskabet skal etableres som et aktieselskab med Busselskabet (Midttrafik) som eneaktionær.

Formålet med at etablere et serviceselskab er, at Busselskabet skal kunne deltage i kontrolbud på buskørsel på samme vilkår som private tilbudsgivere. Herved skal der sikres en større konkurrence om buskørslen inden for Midttrafiks geografiske område, hvorved der kan opnås bedre priser på buskørsel for brugerne af den kollektive trafik i Region Midtjylland. Et kontrolbud vil kunne bidrage til opfyldelsen heraf, hvis budet kan afgives på samme vilkår som private tilbudsgivere.

2. Regler

...

2.3. Undtagelsen for forsyningsvirksomhed og afsætning af kommunal biproduktion

...

Jeg kan tilslutte mig den opfattelse, at kollektiv trafikvirksomhed ikke efter de kommunale tilsynsmyndigheders praksis om bestemmende indflydelse anses som traditionel forsyningsvirksomhed. Endvidere vil aktiviteterne i det påtænkte serviceselskab ikke have karakter af afsætning af kommunal biproduktion.

I den forbindelse skal jeg dog gøre opmærksom på, at kollektiv trafik i andre dele af lovgivningen vedrørende offentlige myndigheders aktiviteter anses for at være forsyningsvirksomhed. I det udbudsretlige forsyningsvirksomhedsdirektiv (direktiv 2004/17/EF) antages kollektiv transport, herunder busdrift, således for at være forsyningsvirksomhed. Det fremgår endvidere af direktivets afdeling 2, artikel 3, 4, 6 og 7, at forsyning med gas, varme, elektricitet, vand, spildevand, posttjenester, efterforskning og indvinding af olie, gas, kul eller andet fast brændsel samt tilrådighedsstillelse af lufthavne og havne også er omfattet af direktivet.

Det er min klare opfattelse, at der i forhold til de opgaver, som Busselskabet (Midttrafik) påtænker at varetage i serviceselskabet, gælder samme særlige hensyn, herunder samme fremtrædende hensyn til en forretningsmæssig ledelse, som i selskaber, der varetager forsyningsvirksomhed eller afsætning af kommunal biproduktion.

2.4. Undtagelse grundet særlige hensyn

Det fremgår som nævnt af ministeriets praksis, at der kan foreligge særlige hensyn, som indebærer, at en kommune kan bevare rådigheden over opgavevaretagelsen. Det er navnlig tilfældet, hvor den pågældende opgave har mindre sammenhæng med den øvrige kommunale virksomhed eller hvor hensynet til en forretningsmæssig ledelse er fremtrædende. Forsyningsvirksomhed og biproduktion nævnes i praksis som eksempler på tilfælde, hvor ministeriet har fundet, at der foreligger sådanne hensyn. ...



Efter ministeriets praksis skal der således i hvert enkelt tilfælde foretages et skøn i forhold til, om der konkret foreligger sådanne særlige hensyn, som kan indebære, at en kommune kan bevare rådigheden over opgavevaretagelsen.

På grundlag af ministeriets praksis kan det endvidere konstateres, at begrundelsen for, at kommuner og kommunale fælleskaber kan have bestemmende indflydelse i selskaber, som varetager forsyningsvirksomhed eller afsætning af kommunal biproduktion, er, at ministeriet i disse tilfælde finder, at opgaven enten har en mindre sammenhæng med den øvrige kommunale virksomhed, eller at der er et fremtrædende hensyn til en forretningsmæssig ledelse.

Som nævnt er jeg af den opfattelse, at der i forhold til kollektiv trafikvirksomhed er tilsvarende fremtrædende hensyn til en forretningsmæssig ledelse som i forhold til forsyningsvirksomhed og kommunal biproduktion. Det vil således være væsentligt, at der i det påtænkte selskab er en ledelse, som vil kunne træffe beslutninger i kommercielle forhold af væsentlig økonomisk betydning for Busselskabet (Midttrafik).

...

Vedrørende formålet med kontrolbud fremgår det af indledningen i vejledning nr. 32 af 24. juni 2008 om kommuners og regioners beregning og afgivelse af kontrolbud, at øget konkurrenceudsættelse skal ses som et instrument, der kan bidrage til at få mere for pengene i den offentlige sektor. Det fremgår endvidere, at det er afgørende, at opgaverne løses bedst og billigst, ikke om leverandøren er offentlig eller privat. Der skal derfor være en fair konkurrence mellem det offentlige og de private leverandører.

Formålet med kontrolbud er således netop at sikre, at der skabes øget konkurrence på lige vilkår mellem det offentlige og private tilbudsgivere for derved at opnå, at opgaven løses bedst og billigst for borgerne. Dette er netop formålet med ønsket om at etablere et serviceselskab. Det vil således være meget u hensigtsmæssigt, hvis et forbud mod bestemmende indflydelse skal indebære, at den ønskede effekt af kontrolbud ikke vil kunne realiseres på dette område, fordi forbuddet er til hinder for, at der kan afgives kontrolbud på lige vilkår med private tilbudsgivere."

Af et notat om trafik selskabers bestemmende indflydelse og kontrolbud, som De fremsendte sammen med klagen, fremgår bl.a. følgende vedrørende Busselskabet Aarhus Sporveje:

"Udviklingen af Aarhus Sporveje fra et kommunalt monopol til den nuværende form, hvor buskørslen udbydes, havde været undervejs i mange år, men tog fart efter en konsulentundersøgelse i 2003. På grundlag heraf besluttede Aarhus Byråd i 2004, at Aarhus Sporveje skulle opdeles i et trafik selskab og et busselskab organiseret som selvstændige enheder under kommunen. Trafik selskabet skulle fastlægge servicemål, takster, driftsfrekvens mv. samt foretage en vurdering af den eksisterende trafikplan i Aarhus. Busselskabet skulle tilrettelægge og gennemføre driften, som overordnet var fastlagt i servicemålene på den bedste og mest effektive måde.

I konsulentrapporten blev det endvidere foreslået, at det overvejedes, om organisationen i den forbindelse burde udskilles fra kommunen i et selskab. Dette blev der ikke fulgt op på, blandt andet da overvejelserne herom blev overhalet af strukturreformen.

...

Busselskabet Aarhus Sporveje er i dag en driftsenhed under Midttrafik, der varetager buskørsel som egenproduktion. Busselskabet er regnskabsmæssigt, økonomisk og i forhold til den daglige ledelse adskilt fra Midttrafik."

Det fremgår videre af notatet, at formålet med de udbudsretlige regler og reglerne om kontrolbud er at sikre en effektiv konkurrence og et marked for kontrakter vedrørende



opgaver for offentlige myndigheder, henholdsvis at give offentlige myndigheder en mulighed for at teste, om en udbud opgave kan varetages bedre og billigere inden for myndighedens egen organisation. Det fremgår videre, at baggrunden for aftalen mellem KL og den daværende regering, der i 2006 førte til reglerne om kommunale kontrolbud bl.a. var, at der var enighed om, at det afgørende er, at opgaverne løses bedst og billigst, og ikke om leverandøren er offentlig eller privat. Samtidig har De peget på, at der inden for udbudsretten gælder visse krav om adskillelse af den ordregivende og den budgivende del af en offentlig myndighed ved afgivelse af kontrolbud. De har endvidere peget på, at der i de senere år på en række områder ved lov er givet mulighed for, at kommuner kan varetage opgaver i selskaber med bestemmende indflydelse, hvilket har været begrundet i ønsket om at skabe øget konkurrence og gennemsigtighed. Af notatet fremgår vedrørende erfaringerne fra udbud i Midttrafik bl.a. følgende:

"Samlet set har 48 % af buskørslen i Aarhus Kommune været i udbud siden strukturreformen. De hidtidige to udbud i Aarhus Kommune er blevet annulleret efter gældende regler, da Busselskabets (Midttrafiks) kontrolbud har været det økonomisk mest fordelagtige. Det fremgår af en budgetredegørelse fra 2009 udarbejdet af Aarhus Kommune, at besparelsen for kommune på busstrafikken var på ikke under 25 mio. kr. pr. år af en samlet omsætning fra busdriften på 472 mio. kr. (2009). På det tidspunkt var der alene gennemført ét udbud af buskørsel i Aarhus Kommune. Ud fra produktionstal, nøgletal og regnskabstal fra 2007 og frem til 2011 er det Busselskabets skøn, at den samlede besparelse for Aarhus Kommune er på ikke under 40 mio. kr. pr. år. Erfaringerne viser således, at Busselskabet (Midttrafik) har skabt besparelser for Aarhus Kommune på buskørsel.

Erfaringerne fra de tidligere kontrolbud viser endvidere, at de overenskomstmæssige forhold på trafikområdet er af væsentlig betydning for Busselskabets ... mulighed for at kunne kontrolbyde på lige konkurrencemæssige vilkår. Udbuddene, der er gennemført af Midttrafik i Aarhus Kommune i henholdsvis 2008 og 2012, er foretaget på sammenlignelige vilkår og på et grundlag, der er aftalt mellem arbejdsmarkedets parter. Busselskabet ... har med den nuværende organisering alene mulighed for at byde med den kommunale overenskomst. Skal Busselskabet ... gennem kontrolbud kunne bidrage til at skabe bedre og billigere kollektiv trafik, skal det være muligt på markedskonforme vilkår i hele Midttrafiks område."

Af notatet fremgår endvidere vedrørende betydningen af selskabsorganisering bl.a. følgende:

"Muligheden for at varetage kontrolbud på buskørsel i et privatretligt selskab med bestemmende indflydelse medvirker til øget konkurrence, da der vil kunne udarbejdes kontrolbud på markedsvilkår. Dette vil kunne sikre, at et af formålene med kontrolbud – at sikre at den, der bedst og billigst kan varetage den udbudte opgave, får opgaven – bedre kan opfyldes, idet kontrolbuddet vil blive mere konkurrencedygtigt. Organiseringen af Busselskabets ... kontrolbud i et selskab vil også medføre større gennemsigtighed om prissætningen. Dette vil øge incitamentet til optimering af organisering og kontrol med omkostningerne. Disse effekter af muligheden for Busselskabets ... adgang til bestemmende indflydelse i et privatretligt selskab, der udfører kontrolbud, vil medvirke til bedre kollektiv trafik i Region Midtjyllands område til billigere priser, hvilket netop er regeringens mål for den kollektive trafik. Det forekommer endvidere uhensigtsmæssigt, hvis princippet skal forhindre, at der kan opnås den optimale effekt af afgivelsen af kontrolbud og varetagelse af de hensyn og formål, der ligger til grund herfor."

De anfører videre i notatet, at Busselskabets hidtidige kontrolbud har ført til væsentlige besparelser for kommunen i forhold til private tilbud, men at det er en væsentlig forudsætning for, at Busselskabets kontrolbud fortsat skal kunne medvirke hertil, at de kan afgives på lige vilkår med private både overenskomst- og finansieringsmæssigt, hvilket kun vil kunne opnås, hvis Busselskabet kan organiseres som et selskab, hvori Midttrafik har bestemmende indflydelse. De tilføjer, at dette også vil medføre, at Busselskabets vil være underlagt de samme momsmæssige vilkår som private busselskaber, og således kan lease busser internt i en koncern med deraf følgende moms-



mæssige besparelser. Det fremgår, at såfremt der ikke oprettes et selskab med bestemmende indflydelse, vil Busselskabet ikke længere være konkurrencedygtigt og vinde alle kommende udbud. Dette vil betyde, at Busselskabet vil skulle afvikles med betydelige udgifter forbundet med den resterende produktion til følge, idet denne ikke vil kunne udbydes på grund af et stort antal tjenestemænd ansat i Busselskabet.

Ved brev af 14. januar 2013 afgav Statsforvaltningen Midtjylland efter Økonomi- og Indenrigsministeriets anmodning en udtalelse til brug for ministeriets behandling af sagen. Af udtalelsen fremgår, at statsforvaltningen efter en gennemgang af det modtagne materiale henholder sig til sin udtalelse i sagen af 14. juni 2011.

På Deres anmodning blev der den 25. juni 2013 afholdt et møde om sagen i Økonomi- og Indenrigsministeriet, hvor De og en repræsentant for Midttrafik havde lejlighed til at uddybe Deres klage. Det blev ved den lejlighed aftalt, at De skulle fremkomme med yderligere oplysninger til brug for ministeriets behandling af klagen.

På den baggrund har De fremsendt 2 notater af 8. oktober 2013 til ministeriet. Af notat med yderligere oplysninger fremgår bl.a., at Aarhus Kommune inden strukturreformen var en af de få kommuner, der havde egenproduktion af buskørsel med 530 ansatte tjenestemænd, og at det i forbindelse med overdragelsen til Midttrafik blev besluttet, at der løbende skulle foretages udbud af buskørslen i Aarhus i takt med, at andelen af tjenestemænd faldt. Busselskabets egenproduktion vedrører i dag alene kørsel i Aarhus Kommune. Videre fremgår, at det herudover alene er Fynbus, der har egenproduktion af buskørsel. Denne blev overtaget fra Odense Kommune i forbindelse med strukturreformen, idet der samtidig blev overført ca. 110 tjenestemænd. Der er i dag ca. 40 tjenestemænd tilbage i trafikskabet, idet ikke alle ønskede at gå over til privat ansættelse i forbindelse med udbud af kørslen. Buskørslen i Odense varetages fortrinsvis af private efter udbud. Videre fremgår følgende af notatet:

"3. Overenskomstmæssige forhold for Busselskabet og i markedet

Busselskabet skal i dag som en del af det kommunale fællesskab Midttrafik anvende den kommunale overenskomst for buschauffører indgået mellem KL og 3F. Private busselskaber kan anvende landsoverenskomsten indgået mellem 3F og Arbejdsgiverforeningen for kollektiv trafik under DI. Herudover er der en tillægsoverenskomst for buschauffører, der udover at den anvendes i Hovedstadsområdet, også er aftalt anvendt i Midttrafik's udbud i Aarhus efter aftale mellem 3F og DI. Omkostningsmæssigt er der forskel på overenskomsterne. Sættes landsoverenskomsten således omkostningsmæssigt til indeks 100, er tillægsoverenskomsten på 110 og KL-overenskomsten på 118, for så vidt angår chaufføromkostningerne, der typisk vil udgøre omkring 55 % af de samlede omkostninger i et busselskab.

4. Busselskabets nuværende marked og det påtænkte fremtidige marked

På nuværende tidspunkt har Busselskabet alene aktiviteter og har alene budt på buskørsel inden for Aarhus Kommune. Et helejet aktieselskab påtænkes at skulle byde på buskørsel inden for Midttrafik's geografiske område, herunder navnlig i større byer tæt på Aarhus som fx Horsens, Silkeborg og Skanderborg samt regionalkørsel ud og ind af Aarhus. Endelig ønskes mulighed for at kunne indgå partnerskab med private om, at chauffører fra Busselskabet skal kunne indgå i driften af letbanen i Aarhus.

5. De nuværende begrænsninger for Busselskabet

I dag er Busselskabet underlagt en bestyrelse, der har deres primære fokus på varetagelse af bestillerfunktionen i Midttrafik. Ved etablering af et helejet aktieselskab kan der udpeges en professionel ledelse, hvis fokus alene er rettet mod varetagelsen af selskabets opgaver. Herved vil der ikke ske en tilsidesættelse af det styrelsesretlige system i Midttrafik, der herefter varetager sine interesser gennem kontrakten. Busselskabet kan i dag alene byde med KL-overenskomsten, hvorimod private selskaber kan byde med landsoverenskomsten, som den er gældende uden for Aarhus. De overenskomstmæssige forhold vil være af så stor betydning for konkurrencedygtigheden, at et bud fra Busselskabet alene har mening, hvis Busselskabet kan byde på lige overenskomstmæssige forhold. Det bemærkes, at etablering af et helejet aktieselskab ikke vil indebære overenskomstmæssige ændringer for nuværende medarbejdere i Midttrafik (Busselskabet)."



Af notat om baggrunden for overvejelserne om oprettelse af et helejet aktieselskab og om, hvorfor ministeriet bør meddele tilladelse, fremgår bl.a. følgende:

"Eftersom hele bustrafikken i Aarhus Kommune med tiden skal udbydes (og Busselskabet ikke kan regne med at vinde alle udbud), vil Busselskabet ikke kunne opretholde sine kompetencer og udvikling, medmindre Busselskabet på konkurrencemæssige vilkår kan deltage i udbud i Midttrafiks øvrige område. Resultatet vil i modsat fald blive, at Busselskabets (med tiden mindre) produktion vil blive dyrere, og at kompetencer og samfundsmæssigt oparbejdede værdier i Busselskabet vil gå tabt. Etablering af et aktieselskab under Midttrafik skal således ses som led i, at det offentlige hensigtsmæssigt forvalter de oparbejdede kompetencer og værdier i Busselskabet. Dermed kan der sikres mulighed for, at denne virksomhed på længere sigt, på en enkelt måde kan indgå i et OPP-samarbejde, eller - helt eller delvist - kan afhændes til private.

...

Tilsynsmyndighederne skal i hvert enkelt tilfælde udøve et skøn i forhold til, om der konkret foreligger sådanne særlige hensyn, som kan begrunde, at en kommune kan bevare rådigheden over opgavevaretagelsen. Det er således forkert, hvis tilsynsmyndighederne - som man kan få indtryk af - generelt undtager forsyningsvirksomhed og biproduktion, men forbyder bestemmede indflydelse i selskaber med andre aktiviteter.

For at anskueliggøre dette kan det nævnes, at en meget væsentlig del af kommunernes formuer ligger i forsyningsvirksomheder (dvs. uden at disse tilhører forbrugerne), og at kommunerne i vidt omfang hæfter for forsyningsvirksomhedernes aktiviteter. Dette afspejler, at begrundelsen for at undtage disse virksomheder ikke skal søges i, at der er tale om et anliggende for forsyningsforbrugerne (i modsætning til et anliggende for det kommunale demokrati), men at traditionen og det forretningsmæssige behov for at drive disse virksomheder i selskabsform tilsiger, at der her skal gøres en undtagelse.

Der er efter vores opfattelse (mindst) samme hensyn, der taler for, at bestemmende indflydelse skal tillades i denne for et trafikskabs ganske særlige situation, hvor den privatretlige organisationsform er nødvendig for en hensigtsmæssig forvaltning af ressourcerne i den særlige offentlige virksomhed (egenproduktion af bustrafik), som Midttrafik af historiske årsager varetager i regi af Busselskabet.

Efter vores opfattelse tilsiger navnlig proportionalitetsprincippet, at tilsynsmyndighederne ikke kan afvise bestemmende indflydelse, hvis hensynene bag princippet i stedet kan sikres gennem krav til aktieselskabets organisering. Det betyder, at der (i særlige tilfælde) bør tillades bestemmende indflydelse, når aktieselskabets konkrete organisering er betryggende set i lyset af aktiviteterne karakter og forholdet til hovedaktionæren, og når formålet med organisering med bestemmende indflydelse i øvrigt er af tilstrækkelig væsentlig karakter. ...

Aktieselskabet vil blive organiseret med en professionel ledelse og på en sådan måde, at det ikke indebærer en tilsidesættelse af det styrelsesretlige system i Midttrafik. Midttrafik skal varetage sine interesser gennem kontrakter med selskabet. Derudover kan det i selskabets vedtægt bestemmes, at visse principielle og væsentlige beslutninger skal godkendes af Midttrafik. Det skal endvidere bemærkes, at et af Midttrafik helejet aktieselskab med den nye offentlighedslov vil blive omfattet af offentlighedslovens regler om aktindsigt og aktieselskabet skal i den forbindelse overholde forvaltningslovens sagsbehandlingsregler."

Økonomi- og Indenrigsministeriets afgørelse:

Ministeriets kompetence:

Efter § 1 i lov om trafikskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010 med senere ændringer, er trafikskaberne omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 186 af 19. februar 2014.

Lovgivningen om trafikskaber henhører under Transportministeriet, mens den almindelige lovgivning om samarbejder efter § 60 i lov om kommunernes styrelse hører under Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Det følger af § 47 i lov om kommunernes styrelse, at tilsynet med samarbejder efter lovens § 60 varetages af Statsforvaltningen, dog indtil 1. juli 2013 af de 5 regionale statsforvaltninger. Det er i § 29 i vedtægterne for Midttrafik endvidere fastsat, at det anførte også gælder for tilsynet med trafikskaber.



Efter de nærmere regler i kapitel VII i lov om kommunernes styrelse kan Økonomi- og Indenrigsministeriet tage stilling til Statsforvaltningens afgørelser og udtalelser som led i tilsynet. Herunder kan Statsforvaltningens afgørelser om samtykke eller godkendelse efter loven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven af vedkommende kommunalbestyrelse eller vedkommende styrelsesorgan for et kommunalt fællesskab, indbringes for økonomi- og indenrigsministeren, med mindre afgørelsen fuldt ud giver kommunalbestyrelsen eller det kommunale fællesskab medhold. Der henvises til § 52, stk. 2, i lov om kommunernes styrelse.

Det er i § 30 i vedtægterne for Midttrafik fastsat, at beslutning om trafikelskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens, dvs. Statsforvaltningens, godkendelse. Økonomi- og Indenrigsministeriet er som anført klageinstans i forhold til tilsynsmyndighedens afgørelser.

På den baggrund har Økonomi- og Indenrigsministeriet truffet afgørelse i anledning af Midttrafiks klage over den daværende Statsforvaltning Midtjyllands afgørelse af 14. juni 2011 om Midttrafiks oprettelse af et aktieselskab, som er fuldt ud ejet af Midttrafik.

Lovgivning om trafikelskaber og kommunale fællesskaber:

§ 1, stk. 1, og § 5, stk. 1, nr. 1, i lov om trafikelskaber har følgende ordlyd:

”§ 1. Hvert regionsråd etablerer et eller flere trafikelskaber, jf. dog stk. 2. Hver kommune deltager i ét trafikelskab. ... Trafikelskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse.

...

§ 5. Et trafikelskab varetager følgende opgaver inden for trafikelskabets geografiske område:
1) Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,”

Af bemærkningerne til forslag til lov om trafikelskaber, L 83, 2004, 2. samling, fremgår bl.a. følgende:

”3.4. Trafikelskabernes opgaver

Efter forslaget vil det være trafikelskaberne, der står for opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikelskabs område.

Ved offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår.

...

Trafikelskaberne vil have mulighed for egenproduktion af bustrafik inden for egne rammer, jf. at myndighedens egenproduktion er undtaget fra såvel forsyningsvirksomhedsdirektivet og forordning 1191/69's regler...

Det forventes, at den altovervejende del af den trafik, som trafikelskaberne skal varetage, fortsat vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd.

...

3.6. Persontrafik udført som offentlig service

Lovforslaget definerer et trafikelskabs ansvarsområdet til bl.a. at være opgaver vedrørende offentlig servicetrafik inden for trafikelskabets område.

Med offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår. Definitionen på offentlig servicetrafik er i overensstemmelse med EU-retten, hvor ”forpligtelser til offentlig service” i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes



fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje med senere ændringer er defineret som "forpligtelser som transportvirksomheden ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang og ikke på samme betingelser". Der er med andre ord tale om trafik, der – samlet set – ikke kan drives kommercielt.

Herved adskiller begrebet offentlig servicetrafik sig fra begrebet "kollektiv trafik", der dækker alle former for samtrafik, dels de former, der planlægges eller drives af offentlige myndigheder, og som modtager offentlig støtte, dels de former, som ikke hører under offentlige myndigheders kompetence, og som ikke modtager offentlig støtte.

...

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

...

Trafikselskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, hvilket bl.a. har den konsekvens, at de almindelige kommunale styrelsesregler gælder i det omfang, at dette lovforslag ikke giver hjemmel til fravigelse.

Til § 5

Til stk. 1

...

Trafikselskaberne har efter bestemmelsen i stk. 1, nr. 1, ansvaret for al offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikselskabs område. ...

Omfanget og serviceniveauet af den bustrafik, som trafikselskabet tilbyder, fastlægges ud fra de kommunale og regionale ønsker. Trafikselskaberne har således til opgave at omsætte de kommunale og regionale ønsker til præcise køreplaner og praktisk offentlig servicetrafik betjening. Trafikselskaberne rådgiver kommuner og regioner med hensyn til optimal rutestruktur og serviceniveau, og trafikselskaberne koordinerer mellem kommuner indbyrdes samt mellem regioner og kommuner. Trafikselskaberne står for udbud af offentlig servicetrafik og indkøb af privatbanetrafik, men har også mulighed for egenproduktion.

Det forventes, at den altovervejende del af den trafik, som trafikselskaberne skal varetage, fortsat vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd."

§ 2, stk. 1, og § 60, stk. 1, i lov om kommunernes styrelse har følgende ordlyd:

"§ 2. Kommunernes anliggende styres af kommunalbestyrelser, der vælges efter reglerne i lov om kommunale og regionale valg.

...

§ 60. Aftaler om samarbejde mellem kommuner, som vil medføre indskrænkning i de enkelte deltagende kommunalbestyrelses beføjelser efter denne lov, kræver, medmindre andet særligt er hjemlet i lovgivningen, godkendelse fra Statsforvaltningen."

Afgørelse og begrundelse:

1. Generelt om den kommunale styrelseslovgivnings anvendelse på kommunale fællesskaber

I tilfælde, hvor speciallovgivningen og reglerne i § 60 begge regulerer et kommunalt samarbejde, gælder i tvivlstilfælde en almindelig formodningsregel om, at speciallovgivningens regler supplerer, men ikke fortrænger styrelseslovens regler. De almindeli-



ge kommunale styrelsesregler gælder således i det omfang, der ikke er sikker lov-hjemmel til fravigelse heraf. Der henvises til de ovenfor citerede lovbemærkninger til forslag til lov om trafikkselskaber og i øvrigt til Lov om kommunernes styrelse med kommentarer, 2010, side 518.

Når et samarbejde efter § 60 i lov om kommunernes styrelse etableres som et kommunalt fællesskab, dvs. med et selvstændigt styrelsesorgan for fællesskabet, vil der ofte i aftalen (vedtægten) være optaget bestemmelser om, i hvilket omfang den kommunale styrelseslovgivnings regler skal finde anvendelse på fællesskabsorganet og dets virke. Vedrørende de styrelsesretlige spørgsmål, som ikke er reguleret i aftalen, er udgangspunktet, at styrelseslovens regler finder anvendelse på reguleringen af de interne forhold. Det forhold, at styrelseslovens regler er gengivet i aftalen, medfører således ikke i sig selv, at de regler i loven, der ikke er medtaget i aftalen, kan anses for fraveget. Der henvises til lov om kommunernes styrelse med kommentarer, 2010, side 513 f.

Det anførte indebærer, at i det omfang der ikke i særlovgivningen eller i vedtægterne for et kommunalt fællesskab er sket fravigelse af de almindelige styrelsesretlige regler, der gælder for kommunerne, finder disse også anvendelse på kommunale fællesskaber, herunder trafikkselskaber.

Der gælder efter almindelige kommunalretlige regler visse betingelser for kommuners og kommunale fællesskabers deltagelse i selskaber. Spørgsmål om, hvorvidt det på-tænkte selskab opfylder disse betingelser, er behandlet under pkt. 2 og 3 nedenfor.

2. Selskabsdeltagelse er begrænset til varetagelse af opgaver, som kommunen eller det kommunale fællesskab selv kan varetage

Det er efter uskrevne kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse (de såkaldte kommunalfuldmagtsregler), der også gælder for kommunernes opgavevaretagelse gennem kommunale fællesskaber, en betingelse for kommunal deltagelse i en privatretlig organisationsform, f.eks. et selskab, at selskabet udelukkende varetager opgaver, som de deltagende kommuner selv kan varetage. Det anførte indebærer bl.a., at kommunen ikke kan udvide sit lovlige opgaveområde ved at deltage i et selskab. Betingelsen indebærer bl.a., at en kommune og et kommunalt fællesskab er afskåret fra at deltage i selskaber, der har et erhvervsøkonomisk formål, idet kommuner ikke må drive virksomhed med henblik på at opnå en fortjeneste.

Det følger af lov om trafikkselskaber, at trafikkselskaber bl.a. varetager offentlig service- trafik i form af almindelig rutekørsel inden for trafikkselskabets geografiske område. Et trafikkselskab kan have egenproduktion af denne bustrafik.

Efter de i sagen foreliggende oplysninger har Økonomi- og Indenrigsministeriet lagt til grund, at det aktieselskab, som Midttrafik ønsker at stifte, skal varetage udførelse af offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel med busser inden for trafikkselskabets geografiske område. Aktieselskabet skal afgive kontrolbud på kørsel, som trafik- selskabet udbyder, ikke blot i Århus Kommune, men også i andre byer i Midttrafik- geografiske område, og varetage kørslen i det omfang selskabets tilbud er det mest fordelagtige. Aktieselskabet skal eje busserne, der anvendes til denne kørsel, og an- sætte chaufførerne.

På den baggrund er det Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse, at Midttrafik lovligt kan deltage i et sådant aktieselskab, forudsat at selskabet ikke har erhvervs- økonomisk formål.

3. Kommunalbestyrelsen eller det ledende organ i det kommunale fællesskab kan normalt ikke udskille en opgave og de dertil tilknyttede midler til et selv- stændigt selskab og samtidig bevare rådigheden over opgaven

3.1. Hovedreglen.



Transportministeriet har udtalt, at lov om trafikkselskaber for så vidt angår busdrift ikke indeholder en fravigelse af de almindelige kommunale regler om, at kommunale fællesskaber er afskåret fra at deltage med bestemmende indflydelse i f.eks. et aktieselskab.

Efter § 2, stk. 1, i lov om kommunernes styrelse styres en kommunes anliggender af kommunalbestyrelsen. Lovens bestemmelser finder anvendelse på alle forhold i den kommunale styrelse, medmindre andet særligt er hjemlet i anden lovgivning, jf. lovens § 1, stk. 2. Dette indebærer, at opgaver, som efter lovgivningen skal varetages i kommunalt regi, samt opgaver, som en kommune har valgt selv at varetage, som udgangspunkt skal varetages gennem det i styrelsesloven fastlagte styrelsessystem.

Bestemmelsen i § 2, stk. 1, i lov om kommunernes styrelse fortolkes efter de kommunale tilsynsmyndigheders faste praksis således, at en kommunalbestyrelse normalt ikke uden lovhjemmel kan udskille en opgave og dertil knyttede kommunale midler i et selvstændigt selskab, f.eks. et aktieselskab, og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen. Ved varetagelse af opgaver i f.eks. aktie- eller anpartsselskabsform vil kommunen bevare rådigheden over opgaven, såfremt kommunen ejer mere end 50 % af aktierne, eller hvis kommunen på anden måde, f.eks. ved indgåelse af aktionæroverenskomst herom, har en bestemmende indflydelse på selskabet. Herved ville kommunalbestyrelsen bringe sin virksomhed uden for reglerne i styrelseslovgivningen og den øvrige lovgivning, der gælder for kommunal forvaltning, navnlig forvaltningsloven og almindelige retsgrundsætninger om saglighed i forvaltningen. Det anførte gælder, uanset om der er tale om opgaver, som kommunalbestyrelsen er pålagt i henhold til lovgivningen, eller opgaver, som kommunalbestyrelsen selv har besluttet at varetage.

Der henvises om spørgsmålet om en kommunes mulighed for at have bestemmende indflydelse i et privatretligt selskab m.v. til Østre Landsrets (21. afd.) dom af 17. april 2009, betænkning nr. 1268/1994 om fornyelse og effektivisering i den kommunale sektor, bilag 2, side 198 ff., Lov om kommunernes styrelse med kommentarer, 2010, side 49 ff., Karsten Revsbech, Kommunernes opgaver, 2010, side 199 ff., og Inger Mogensen & Dario Silic, Kommunalfuldmagtsreglerne i praksis, 2004, side 179, men modsat Mogens Heide-Jørgensen, Den kommunale interesse, 1993, side 145 ff., Erik Harder, Dansk Kommunalforvaltning III, 1994, side 61 ff., og Frederik Gammelgaard, Kommunal erhvervsvirksomhed, 2004, side 171 ff., der forholder sig kritisk til de begrænsninger, der i de kommunale tilsynsmyndigheders praksis sættes for kommunal deltagelse i privatretlige selskabsdannelser.

Det anførte antages, jf. ovenfor, også at gælde for kommunale fællesskaber, herunder trafikkselskaber.

Det tilføjes, at den kommunale styreform, som er fastlagt i lov om kommunernes styrelse og en kommunes styrelsesvedtægt, indebærer, at der er mulighed for en høj grad af politisk indflydelse – herunder indflydelse fra politiske mindretal – på alle kommunale beslutninger. Tilsvarende er der – med de ændringer, der følger af, at et kommunalt fællesskab alene har kompetence til at varetage visse kommunale opgaver, og at deltagermyndighedernes indflydelse i selskabet gøres gældende via deltagelse i de ledende organer – i kommunale fællesskaber mulighed for politisk indflydelse, herunder fra mindretallene, og de kommunale styrelsesregler herom finder anvendelse på fællesskabet, i det omfang de ikke er fraveget i særlovgivningen eller i vedtægterne. Det samme gælder ikke for en privatretlig organisationsform, herunder et aktieselskab.

Det bemærkes videre, at den forvaltning, der foregår i et kommunalt fællesskab, herunder et trafikkselskab, ligesom anden kommunal forvaltning er underkastet forvaltningsloven, og at kommuner og kommunale fællesskaber er underkastet almindelige offentligtretlige retsgrundsætninger om saglighed i forvaltningen, herunder ligheds-



grundsætningen og magtfordrejningsgrundsætningen. Disse regler finder ikke anvendelse på institutioner, der er organiseret på privatretligt grundlag, herunder aktieselskaber, selvom det måtte være forvaltningsmyndigheder, der ejer institutionen eller har bestemmende indflydelse på denne. Der henvises i den forbindelse til Hans Gammeltoft-Hansen m.fl., Forvaltningsret, 2002, side 99 f., Frederik Gammelgaard, Kommunal Erhvervsvirksomhed, 2004, side 134, og Rikke Søgaard Berth og Britt Vonger, Kommunale Aktieselskaber, 2009, side 64, her dog muligvis afvigende for så vidt angår forbuddet imod magtfordrejning og kravet om ligebehandling.

Den retlige kontrol med de kommunale beslutninger, herunder beslutninger i et kommunalt fællesskab, varetages af den kommunale revision, det almindelige kommunale tilsyn, særlige klagemyndigheder og af Folketingets Ombudsmand. En sådan retlig kontrol føres ikke med institutioner, der er organiseret på privatretligt grundlag, f.eks. som aktieselskaber, selvom det måtte være forvaltningsmyndigheder, der ejer institutionen eller har bestemmende indflydelse på denne. Der henvises til Karsten Revsbech, Kommunernes opgaver, 2010, side 206.

Et trafikelskab kan således som udgangspunkt ikke have bestemmende indflydelse i et aktieselskab, der varetager udførelsen af offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for trafikelskabets geografiske område.

3.2. Fravigelse fra hovedreglen

3.2.1. Forsyningsvirksomhed

Det er de kommunale tilsynsmyndigheders faste praksis¹, at en kommune eller et kommunalt fællesskab, alligevel kan udskille en opgave og de hertil knyttede midler i et privat selskab m.v. og samtidig bevare rådigheden over det, når de opgaver, som det private selskab m.v. skal udføre, udgør kommunal forsyningsvirksomhed.

Ved kommunal forsyningsvirksomhed forstås normalt opgaver vedrørende forsyning af borgere og virksomheder med vand, energi (gas, varme og el) samt spildevandsafledning. Dette er en afgrænset gruppe opgaver med tekniske karaktertræk, som normalt fordrer kapitalkrævende anlæg. Opgaverne har traditionelt været varetaget af kommunerne på vegne af aftagerne – og ikke på vegne alle kommunens borgere – efter det såkaldte "hvile-i-sig-selv" princip eller af aftagerne på andelsbasis.

"Hvile-i-sig-selv" princippet indebærer, at en kommunal forsyningsvirksomheds indtægter og udgifter set over en årrække skal balancere, således at der ikke anvendes skatteindtægter til at give tilskud til de borgere, der modtager forsyningsydelsen, og således at indtægter fra forsyningsvirksomheden ikke anvendes til finansiering af kommunens andre aktiviteter. Princippet indebærer, at taksterne i forsyningsvirksomheden skal være omkostningsbestemte, og at der skal være en adskillelse mellem indtægter og udgifter vedrørende det pågældende område og den almindelige kommunekasse.

De nævnte opgaver kan som nævnt efter tilsynsmyndighedernes praksis, med mindre andet følger af opgavelovgivningen, varetages af kommunerne i selskabsform med bestemmende indflydelse.

Det samme gælder for de kommunale opgaver på affaldsbortskaffelsesområdet. Om end dette opgaveområde ikke altid betegnes som eller i alle henseender fuldt ud kan sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed, gør de karakteristika, som er nævnt ovenfor, sig i vidt omfang gældende for dette område, ligesom for den traditionelle forsyningsvirksomhed.

¹ Eksempelvis Indenrigsministeriets udtalelse af 3. juni 1998 (1.k.kt. j.nr. 1993/1077/461-1), der både vedrører vandforsynings-, spildevands- og affaldsområdet.



I forlængelse heraf har Indenrigsministeriet antaget, at de hensyn, som taler for, at driften af forsyningsvirksomhed kan udskilles i en privatretlig organisationsform med bestemmende indflydelse, også gør sig gældende med hensyn til kommunal jordrensningsvirksomhed, der udføres af kommunerne efter miljølovgivningen.²

Derimod er varetagelse af udførelsen af offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel med busser ikke efter tilsynsmyndighedernes praksis anset som eller sidestillet med forsyningsvirksomhed med den virkning, at opgaven kan varetages af en kommune eller et kommunalt fællesskab i selskabsform med bestemmende indflydelse.³

Der er heller ikke i tilsynsmyndighedernes praksis vedrørende bestemmende indflydelse i selskaber m.v., der udfører forsyningsvirksomhed, lagt vægt på, at virksomheden er omfattet af de EU-retlige udbudsregler om forsyningsvirksomhed⁴.

Der er derimod lagt vægt på, at den kommunale forsyningsvirksomhed har tekniske karaktertræk, som normalt fordrer kapitalkrævende anlæg, og traditionelt har været drevet på vegne aftagerne i kommunen efter "hvile-i-sig selv" princippet, adskilt fra kommunens øvrige (skattefinansierede) økonomi. Offentlig servicetrafik i form af almindelige rutekørsel med busser har ikke disse karakteristika.

Det tilføjes, at det ikke efter de kommunale tilsynsmyndigheders praksis har været afgørende for, om kommunal forsyningsvirksomhed kunne varetages i et privatretligt selskab, hvori en kommune eller et kommunalt fællesskab har bestemmende indflydelse, at de anlægsaktiver m.v., der er knyttet til forsyningsvirksomheden, overføres til selskabet.

Det er på denne baggrund Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse, at Midttrafik ikke med den begrundelse, at aktieselskabets virksomhed er kommunal forsyningsvirksomhed i den forstand, som dette begreb er anvendt i de kommunale tilsynsmyndigheders praksis om bestemmende indflydelse, eller at aktieselskabets virksomhed kan sidestilles med sådan forsyningsvirksomhed, kan varetage udførelsen af en offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel i et aktieselskab, hvori trafikelskabet har bestemmende indflydelse.

3.2.2. Særligt vedrørende serviceselskaber

Betegnelsen serviceselskab ses brugt om selskaber, der mod betaling bistår andre selskaber i en koncern med udførelse af driftsopgaver eller stabsfunktioner. Formålet hermed kan være at opnå stordriftsfordele og at samle kompetencer. Der henvises til Rikke Søgaard Berth og Britt Vonger, Kommunale Aktieselskaber, 2009, side 54.

Lov om vandsektorens organisering og økonomiske forhold (lov nr. 469 af 10. juni 2009 med senere ændringer) indeholder i § 19, stk. 3, bestemmelse om, at servicefunktioner i forhold til vandselskaber uanset lovgivningens krav om selskabsmæssig adskillelse af aktiviteter kan varetages i et selvstændigt selskab, som også varetager servicefunktioner i forhold til opgaver forbundet med affaldshåndtering efter lov om miljøbeskyttelse samt opgaver omfattet af lov om elforsyning, lov om varmforsyning og lov om naturgasforsyning. Af lovbemærkningerne⁵ til denne bestemmelse fremgår bl.a. følgende:

"Stk. 3 er en kodificering af gældende ret. Det fastslås i den foreslåede bestemmelse, at servicefunktioner for vandselskaber som hidtil kan varetages i et selvstændigt selskab i koncernen. Ved servicefunktioner forstås anvendelse af fælles tegnestue, projekteringsafdeling, maskinpark, it-systemer, driftspersonale, biler, opkrævningsfunktioner og andre administrative funktio-

² Indenrigsministeriets udtalelse af 21. december 1988 (1.k.kt. j.nr. 1050-11/1988).

³ Indenrigsministeriets udtalelse af 9. juni 1993 (1.k.kt. j.nr. 1993/1077/851-1) og indenrigsministerens besvarelse af 17. juni 1993 af spørgsmål nr. S 965 fra et folketingsmedlem.

⁴ Direktiv 2004/17/EF

⁵ L 150, 2008, 1. samling.



ner og lignende, herunder de administrationsbygninger, som er nødvendige for at udøve serviceaktiviteter.

Serviceselskaber betragtes ikke som en del af vandselskabet, hvilket er i overensstemmelse med gældende ret.

...

Det antages efter kommunalfuldmagtsreglerne, at én kommune som udgangspunkt ikke kan have bestemmende indflydelse i et selvstændigt selskab. Dette udgangspunkt fraviges imidlertid for så vidt angår serviceselskaber i henhold til § 19, stk. 3.”

Der er således hjemmel i vandsektorloven til, at servicefunktioner for vandselskaber og evt. samtidig for selskaber på affalds-, elforsynings-, varmforsynings- og naturgasforsyningsområdet, kan varetages i kommunale selskaber, hvori én kommune har bestemmende indflydelse.

Det er herudover efter tilsynsmyndighedernes praksis⁶ fundet overensstemmende med lovgivningen, at et kommunalt fællesskab kan have bestemmende indflydelse i et aktieselskab, der med mandskab og maskiner skulle servicere alle aktiviteter i det kommunale fællesskab og i de to øvrige aktieselskaber, som det kommunale fællesskab ejede. Såvel det kommunale fællesskab som de to øvrige aktieselskaber udøvede driftsopgaver på affaldsområdet.

Dette skal imidlertid efter Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse ses i forlængelse af det, som er anført ovenfor under pkt. 3.2.1., hvorefter en kommune eller et kommunalt fællesskab kan have bestemmende indflydelse i et selskab, der varetager opgaver på forsyningsområdet, herunder på affaldsområdet. Hvorvidt de såkaldte servicefunktioner, der er knyttet hertil, varetages i selve forsyningssekskabet eller i et separat serviceselskab, er i den forbindelse ikke afgørende. Derfor kan kommunen eller det kommunale fællesskab også have bestemmende indflydelse i et selskab, der udøver servicefunktioner for selskaber på forsyningsområdet, herunder på affaldsområdet.

Der er derimod efter Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse ikke i de kommunale tilsynsmyndigheders praksis belæg for, at en kommune eller et kommunalt fællesskab uden særlig lovhjemmel kan have bestemmende indflydelse i et privatretligt selskab, alene med henvisning til, at selskabet udøver den type funktioner, der kan benævnes servicefunktioner.

Under hensyn til, at hverken Midttrafik eller det påtænkte busaktieselskab skal udøve aktiviteter på forsyningsområdet i den forstand, som dette begreb er anvendt i de kommunale tilsynsmyndigheders praksis om bestemmende indflydelse, er det på den baggrund Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse, at Midttrafik ikke med den begrundelse, at aktieselskabet måtte udøve den type funktioner, der kan benævnes servicefunktioner, for Midttrafik, eller måtte kunne betegnes som et serviceselskab for trafiksekskabet, kan have bestemmende indflydelse i selskabet.

Ministeriet har på denne baggrund ikke fundet det fornødent at tage stilling til, om de funktioner, som det påtænkte aktieselskab skal udøve for Midttrafik, kan betegnes som servicefunktioner, eller om selskabet vil kunne betegnes som et serviceselskab.

3.2.3. Andre særlige hensyn

Det er fremgået af de kommunale tilsynsmyndigheders udtalelser vedrørende bestemmende indflydelse, at det for visse opgavetyper antages, at der foreligger særlige hensyn, som kan begrunde opgavevaretagelse i privatretlige organisationsformer, uanset at kommunen bevarer rådigheden over opgavevaretagelsen. Det er fremgået, at dette navnlig er tilfældet, hvor den pågældende opgave har mindre sammenhæng med den øvrige kommunale virksomhed, eller hvor hensynet til en forretningsmæssig

⁶ Statsforvaltningen Midtjyllands udtalelse af 19. november 2009 vedr. ESØ 90 I/S (j.nr. 2009-613/559).



ledelse af opgavevaretagelsen er fremtrædende. Som eksempler herpå er i forlængelse af denne beskrivelse ud over kommunal forsyningsvirksomhed nævnt forarbejdning og afsætning af biprodukter fra en kommunal virksomhed.

Ud over det ovenfor under 3.2.1.-2. beskrevne vedrørende kommunal forsyningsvirksomhed ses der ikke hos de kommunale tilsynsmyndigheder en praksis, hvorefter det for visse opgavetyper antages, at særlige hensyn begrundes, at en kommune eller kommunalt fællesskab kan varetage opgaver i privatretlige organisationsformer, uanset at kommunen eller det kommunale fællesskab bevarer rådigheden over opgaven.

Det fremgår af Deres og Midttrafiks oplysninger til sagen, at oprettelse af det påtænkte aktieselskab bl.a. har baggrund i et ønske om at adskille bestillerfunktionen i Midttrafik fra et aktieselskab med særskilt fokus på drift, således at sidstnævnte selskab har fokus på den erhvervsmæssige ledelse. Med et sådant selskab og en selskabsbestyrelse, der er mindre end Midttrafiks, vil der kunne opnås en kortere og mere effektiv beslutningsproces, som kan være af betydning i forbindelse med udbud. Samtidig er det anført, at samling af servicefunktioner og materialeanskaffelser i et selskab vil sikre den nødvendige volumen og specialisering i disse funktioner, og at udskillelse i et selskab vil gøre prissætningen i forbindelse med afgivelse af tilbud mere gennemsigtig.

Det fremgår endvidere af Deres og Midttrafiks oplysninger til sagen, at det kun ved udskillelse i et særskilt 100 % ejet aktieselskab i fremtiden vil være muligt for Midttrafik at konkurrere på markedsmæssige vilkår, herunder på lige vilkår med private busvognmænd. Dette skyldes bl.a., at de overenskomstmæssige forhold og moms vilkår, der gælder for Midttrafik, vil være mindre fordelagtige end dem, der gælder for et aktieselskab. Det fremgår, at man ved kontrolbud fra et aktieselskab, der er 100 % ejet af Midttrafik, venter at kunne opnå konkrete besparelser på busdriften og sikre brugerne af den kollektive trafik bedre priser. De har henvist til, at tidligere udbud af busdriften i Århus Kommune er blevet annulleret, da Midttrafiks eget bud har været det mest fordelagtige, og at det er trafikelskabets skøn, at kommunen herved har sparet ca. 40 mio. kr. pr. år. Det fremgår, at det er hensigten, at aktieselskabet skal kunne byde på busdrift i Århus, hvor Midttrafik allerede har egenproduktion af busdrift, men også i andre større byer i Region Midtjylland.

Det fremgår videre af Deres oplysninger, at såfremt der ikke oprettes et 100 % ejet aktieselskab, vil Midttrafik ikke længere være konkurrencedygtig på varetagelsen af kørslen, og at egenproduktionen i trafikelskabet så vil skulle afvikles med betydelige udgifter til følge. Udgifterne vil være en følge af, at der fortsat vil være et stort antal tjenstemandsansatte chauffører ansat i Midttrafik.

De har anført, at ønsket om, at Midttrafik igennem et 100 % ejet aktieselskab skal kunne byde på varetagelsen af offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel med busser, er i overensstemmelse med baggrunden for de regler, som findes i den kommunale styrelseslovgivning om kommunernes kontrolbud⁷.

De forhold, som De har henvist til som begrundelse for udskillelse i et aktieselskab, vedrører i vidt omfang trafikelskabets muligheder for at varetage sin egenproduktion på en mere konkurrencedygtig måde.

Dette er forhold, som i almindelighed eller i hvert fald ofte vil tale for, at en kommune eller et kommunalt fællesskab udskiller sin egenproduktion i en privatretlig selskabsform. Det er imidlertid efter Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse som udgangspunkt ikke forhold, der er tilstrækkeligt tungtvejende til, at de kan begrunde en fravigelse af hovedreglen, hvorefter en kommune eller et kommunalt fællesskab ikke

⁷ § 62 d i lov om kommunernes styrelse, bekendtgørelse nr. 607 af 24. juni 2008 og vejledning nr. 32 af 24. juni 2008.



kan have bestemmende indflydelse i et privatretligt selskab m.v. Denne har som allerede anført sin baggrund i, at kommunale opgaver skal varetages gennem det i styrelsesloven fastlagte styrelsessystem, således at opgavevaretagelsen er underlagt den styrelsesretlige og generelle offentligretlige lovgivning og de kontrolmekanismer, der gælder for kommunal virksomhed, jf. nærmere afsnit 3.1. Økonomi- og Indenrigsministeriet tillægger det herved også betydning, at dette i givet fald ville være en meget vidtrækkende undtagelse fra hovedreglen.

Der er heller ikke praksis fra tilsynsmyndighederne, der tillægger mulighederne for at varetage kommunal egenproduktion på mere konkurrencedygtig måde den betydning, at en kommune eller et kommunalt fællesskab kan udskille opgaven i en privatretlig organisationsform og stadig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen. Derimod findes der praksis, hvorefter det er antaget, at kommunal egenproduktion ikke kan varetages i privatretlige selskaber med bestemmende indflydelse.⁸

Heller ikke de øvrige forhold, De har peget på, er efter Økonomi- og Indenrigsministeriet sådanne særlige hensyn, som kan begrunde, at udførelse af offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel varetages af et trafikelskab igennem et aktieselskab, hvori trafikelskabet har bestemmende indflydelse.

Det bemærkes i den forbindelse, at reglerne i styrelseslovgivningen om kommuners og regioners beregning og afgivelse af kontrolbud ikke har til formål at regulere vilkårene for kommunernes og regionernes varetagelse af deres opgaver og omkostningerne herved, men har til formål at sikre, at der er tillid til, at den pris, som en kommune eller en region beregner i et kontrolbud, er fair, rimelig og dokumenteret.

Endelig skal Økonomi- og Indenrigsministeriet bemærke, at det forhold, at det i vedtægterne for et aktieselskab måtte blive fastsat, at visse principielle og væsentlige beslutninger i selskabet skal godkendes af Midttrafik, ikke efter Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse kan føre til et andet resultat end det anførte.

På denne baggrund stadfæster ministeriet Statsforvaltningen Midtjyllands afgørelse i sagen af 14. juni 2011.

Kopi af dette brev er sendt til Statsforvaltningen og Transportministeriet.

Med venlig hilsen
Christian Vigh

⁸ Se den i note 3 nævnte afgørelse og folketingsbesvarelse vedr. busdrift. Se tillige Indenrigsministeriets udtalelse af 17. maj 1995 om madproduktion. (2.k.kt. j.nr. 1994/1124/025-1)

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Vedr. punkt nr. 3

NOTAT

Jegstrupvej 5
DK-8361 Hasselager
Tlf.: 72409900
Fax: 72409901
www.busselskabet.dk

Nedbringelse af Busselskabet Aarhus Sporvejes egenkapital.

Dato
13.3.14
Journalnummer
o
Udfærdiget af
TH

Baggrund.

Busselskabets egenkapital har de senere år været genstand for en del drøftelser, gående i retning af det u hensigtsmæssige i at Busselskabet har optjent en egenkapital, finansieret af Aarhus Kommunes betaling for bustrafikken i Aarhus Kommune. Dette har skabt en uholdbar situation for Busselskabet. På den baggrund vil Busselskabet gerne øge klarheden i de økonomiske relationer mellem Busselskabet, Midttrafik og Aarhus Kommune ved nedenstående forslag.

Kontrakterne.

Egenkapitalen er opdelt i en del, der er optjent via vundne kontrakter, Midttrafiks 3. udbud og Midttrafiks 25. udbud, og en del, der hidrører fra den ikke udbudte kørsel, kaldet restproduktionen. Endelig er der etableret en "udligningskontrakt", kaldet BAAS4, der blevet lavet i forbindelse med harmoniseringen af Busselskabets kontrakter med Midttrafik.

Alle kontrakter er indgået mellem Midttrafik og Busselskabet i et tæt samarbejdet med Trafik og Veje, Aarhus Kommune, idet TOV har deltaget i alle kontrakt-drøftelse siden 2007. TOV har i samme periode deltaget i driftsrådsmøderne, hvor Busselskabets økonomiske resultater løbende er blevet drøftet med Midttrafik og Busselskabet.

Fordeling af egenkapitalen.

Den samlede aktuelle egenkapital er pt. på ca. kr. 116 mio. kroner, fordelt med ca. 73 mio. kroner på restproduktionen, ca. 40,7 mio. kroner på de to vundne kontrakter, samt ca. 2,3 mio. kroner på BAAS4.

Busselskabets forslag til reduktion af egenkapital.

Busselskabet vil anbefale, at der for så vidt angår de vundne kontrakter, ikke sker nogen ændring, da disse kontrakter er vundet i direkte konkurrence med private aktører. Det er ligeledes Busselskabets anbefaling, at der ikke sker nogen ændring med BAAS4, da det som nævnt er en udligningskontrakt.

For så vidt angår egenkapitalen fra restproduktionen vil Busselskabet foreslå, at disse midler, ca. 73 mio. kroner, overgår til TOV Aarhus Kommune hurtigst muligt. Samtidig vil Busselskabet foreslå, at der fremadrettet arbejdes med en genforhandling hvert år af kontrakten omfattende restproduktionen. Det er der mulighed for i kontrakten, men denne mulighed er ikke tidligere taget i anvendelse. Genforhandlingens formål kunne

være, at nå et 0- resultat, eller på anden måde sikre, at løbende rationaliseringer afspejler sig direkte i TOV' s årlige udgifter til bustrafik i Aarhus.

Busselskabet indgår gerne i den konkrete praktiske gennemførelse af ovenstående, og de endelige aktuelle tal forventes, at være klar når regnskabet for 2013 er revideret ved udgangen af marts 2014.

Torben Høyer

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Vedr. punkt nr. 4



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. juni 2014	1-21-2-13	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	87408205

Forslag til Budget 2015 til 1. behandling

Budgetprocessen for Budget 2015

I henhold til den af Bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2015, har administrationen i maj fremsendt budgetoplæg til administrativ høring ved bestillerne.

På baggrund af tilbagemeldingerne fra bestillerne er der foretaget justeringer i materialet, som er indarbejdet i dette budgetforslag. Herudover er Midttrafik i dialog med nogle bestillere, der ønsker yderligere justering i budgettet. Resultatet af dialogerne forventes indarbejdet i materialet under den politiske høring. Disse ændringer samt øvrige ændringer affødt af den politiske høring vil være indarbejdet ved 2. behandlingen af budgettet.

Det foreliggende oplæg til budget for 2015 behandles på bestyrelsesmødet 27. juni 2014, hvorefter det sendes til politisk høring ved bestillerne. Det endelige budgetforslag for 2014 fremsendes til Bestyrelsen til dennes møde 12. september 2014.

Samlet budget 2015 for Midttrafik

Hovedtallene i det foreliggende budgetoplæg er gengivet i tabellen næste side, som viser budgetforslaget opdelt på forretningsområder. Oversigten viser de samlede udgifter og indtægter.

I forhold til tidligere er strukturen i budgetnotatet ændret. Efter oversigtstabellen næste side er der en beskrivelse af forudsætninger for budgettet for hver 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.

Den sidste del af budgetnotatet indeholder bestillerfordelte oversigtstabeller for alle driftsområderne for regnskabet 2013, budget 2014, budgetforslag 2015 samt overslagsårene 2016-2018.

Midttrafik, forslag til budget 2015 samlet oversigt

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015
Buskørsel			
Udgifter	1.431.995.583	1.457.415.000	1.451.293.000
Indtægter	-727.987.715	-710.975.000	-719.320.000
Regionalt tilskud	0	0	0
Netto	704.007.868	746.440.000	731.972.000
Handicapkørsel			
Udgifter	37.750.233	39.071.000	37.960.000
Indtægter	-8.245.241	-8.359.000	-7.911.000
Netto	29.504.992	30.712.000	30.049.000
Kan-kørsel			
Nettoudgifter, kørsel	382.874.559	411.010.000	491.824.000
Indtægter	0	0	0
I alt netto	382.874.559	421.212.000	491.824.000
Togdrift			
Udgifter	57.660.679	53.052.000	53.367.000
Indtægter	-17.306.693	-16.800.000	-17.300.000
Drift netto	40.353.986	36.252.000	36.067.000
Anlæg	14.711.484	14.789.000	14.872.000
I alt netto	55.065.470	51.041.000	50.939.000
Trafikselskabet			
Busadministration	99.450.193	108.443.000	107.727.000
Administration handicapkørsel	12.590.520	13.833.000	13.610.000
Kan-kørsel administration	9.924.798	10.202.000	10.829.000
Kan-kørsel administration indtægter	-9.924.798	-10.202.000	-10.829.000
Trafikselskabet - netto udgifter	112.040.713	122.276.000	121.337.000
Kontrolafgifter (Aarhus)			
Netto	7.668.970	6.306.000	6.149.000
Letbanen			
Letbanesekretariatet	915.000	931.000	950.000
Letbanen - rejsekort	0	3.994.000	0
Letbanen i alt	915.000	4.925.000	950.000
Rejsekortet			
Netto	10.232.757	63.837.000	39.941.000
Puljer og specialt aftalt kørsel			
Netto	1.414.067	0	0
Renteindtægter			
Netto	-284.396	0	0
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)			
Netto	1.313.364.798	1.446.749.000	1.483.990.000

Busdrift – udgifter

Udgifterne til busdrift budgetteres i 2015 til 1.451,3 mio. kr. Omregnes regnskabsresultatet for 2013 til 2015-priser er der tale om en marginal stigning på 6,7 mio. kr. i forhold til regnskabet for 2013.

Som det fremgår af nedenstående tabel er der en næsten ligefordeling mellem antallet af bestillere, der har mindre- henholdsvis merudgifter i budgettet for 2015 målt i forhold til regnskabet for 2013.

En del kommuner får tilskud til minimumsbetjeningen af uddannelsessøgende af regionen. Tilskuddene er ikke indregnet i nedenstående tabel, men indgår i specifikationerne som en selvstændig del af busbudgettet, der således består af udgifter til kørsel, indtægter og tilskud.

Sammenligning mellem regnskabet for 2013 i 2015-priser og budget 2015

	Regnskab 2013 i 2013-priser	Regnskab 2013 i 2015-priser	Budget 2015, 27. juni 2014	Difference (budget 2015, juni minus regnskab 2013 i 2015-priser)
Favrskov	15.794.551	15.932.978	15.770.000	-162.978
Hedensted	11.760.784	11.863.859	9.543.000	-2.320.859
Herning	46.767.481	47.177.363	47.301.000	123.637
Holstebro	33.410.420	33.703.237	33.030.000	-673.237
Horsens	45.284.339	45.681.222	46.977.000	1.295.778
Ikast-Brande	14.968.129	15.099.314	15.300.000	200.686
Lemvig	7.874.042	7.943.052	7.164.000	-779.052
Norddjurs	14.995.377	15.126.800	14.834.000	-292.800
Odder	6.392.926	6.448.955	6.405.000	-43.955
Randers	90.693.066	91.487.923	90.705.000	-782.923
Ringkøbing-Skjern	26.260.632	26.490.787	26.293.000	-197.787
Samsø	5.418.351	5.465.839	5.051.000	-414.839
Silkeborg	54.970.396	55.452.170	56.941.000	1.488.830
Skanderborg	22.189.834	22.384.311	22.783.000	398.689
Skive	28.682.085	28.933.462	28.919.000	-14.462
Struer	7.922.666	7.992.102	7.985.000	-7.102
Syddjurs	18.640.162	18.803.529	15.720.000	-3.083.529
Viborg	48.804.745	49.232.482	47.766.000	-1.466.482
Aarhus	457.397.352	461.406.096	472.527.000	11.120.904
Regionen	473.768.245	477.920.468	480.279.000	2.358.532
I alt	1.431.995.583	1.444.545.951	1.451.293.000	6.747.049

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 månedligt omkostningsindeks, mens øvrige ruter reguleres efter det gamle halvårslige reguleringsindeks.

Der er anvendt følgende indeksskøn for de to typer indeks:

Omkostningsindeks: 2013-14: 0,2 % 2014-2015: 0,7 %
 Reguleringsindeks: 2013-14: 0,3 % 2014-2015: 0,5 %

Indeksene ligger ikke endeligt fast endnu, og kan forventes ændret i løbet af sommeren 2013, hvor det halvårslige indeks pr. 1. september 2012 forventes offentliggjort.

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I det omfang der har været udbud eller større omlægninger, er der dog udarbejdet nye basisbudgetter med udgangspunkt i køreplantimer, busantal og udgiftssatser.

Alle afholdte og offentliggjorte udbud er indregnet i budgettet med Midttrafiks 38. udbud i Midttrafik Vest som seneste udbud.

For bybusser, lokalruter og regionale ruter er alle køreplanændringer fra køreplansskiftet i juni 2014 indregnet, mens budgettet for rabatruterne for flertallet af kommunerne er lavet på baggrund af køreplanen fra 2013, idet de nye køreplaner endnu ikke kendes. Det forventes at køreplandata fra 2014 vil blive indarbejdet i rabatruterne inden budgettet 2. behandles i september måned.

Teletaxakørslen har været en del af busdriften i siden 2010. Fra 2015 flyttes teletaxakørslen tilbage til kan-kørsel. Den primære årsag til at området i sin tid blev flyttet til busdrift var et ønske fra bestillerne om at undgå at få månedlige fakturaer, der for manges vedkommende var på små beløb. Midttrafik er nu efter ønske fra bestillerne begyndt at fakturerer flere drifts-

områder kvartalsvist, hvilket gør at teletaxakørslen kan komme tilbage til kan-kørsel, hvor den rettelig hører hjemme.

De rutebaserede budgetter har været sendt i administrativ høring hos den enkelte bestiller, der således har kunnet se den budgetterede udgift og det budgetterede køreplantimet på ru-teniveau.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i køreplantimer fra regnskab 2013 til budget 2015. Udviklingen i tabellen afspejler for hovedparten af bestillerne også udviklingen i udgifterne.

Køreplantimer i budget 2015

	Regnskab 2013	Budget 2015, 27. juni 2014	Difference (budget sept. 2014, juni minus regnskab 2013)
Favrskov	19.842	19.703	-139
Hedensted	13.519	11.285	-2.234
Herning	70.592	70.651	59
Holstebro	46.953	46.061	-892
Horsens	68.682	69.594	912
Ikast-Brande	22.275	22.660	385
Lemvig	12.249	10.501	-1.748
Norddjurs	19.776	18.866	-910
Odder	9.738	9.686	-52
Randers	126.759	124.339	-2.420
Ringkøbing-Skjern	38.175	36.859	-1.316
Samsø	7.409	7.017	-392
Silkeborg	87.057	86.837	-220
Skanderborg	30.164	30.009	-154
Skive	42.543	42.220	-323
Struer	13.910	13.918	8
Syddjurs	30.113	22.903	-7.210
Viborg	75.292	72.860	-2.432
Aarhus	566.995	568.640	1.645
Regionen	753.199	739.363	-13.836
I alt	2.055.242	2.023.973	-31.269

Note: Totale køreplantimet inkl. alle rabat køreplantimer. Dvs. at det ikke er ovenstående køreplantimet der er anvendt i fordelingen af køreplantimefordelte udgifter i Trafikselskabet, idet rabatruter her indgår med 50% vægt.

Busdrift - indtægter

Indtægter ved busdrift budgetteres til 719,3 mio. kr. Heraf udgør de samlede passagerindtægter fra salg af kort og billetter til kunderne 507,2 mio. kr. – svarende til ca. 70 % af de samlede indtægter. I forhold til regnskabet for 2013 er der tale om mindreindtægter på 8,6 mio. kr.

Det skyldes primært at regnskabet for 2013 udviste usædvanligt store indtægter sammenlignet med tidligere år. Samtidig har Trafikstyrelsen udmeldt et lavere kompensationsbeløb for fritidsrejser end det der var gældende i 2013. Mindreindtægten som følge heraf vurderes til 3,9 mio. kr.

Regnskabet mellem Midttrafik og DSB/ARRIVA udviste i 2013 et overskud 3,6 mio. kr. (opgjort som forskellen mellem modtagne billetindtægter fra togrejser DSB/AARRIVA og betaling for togrejser til DSB/ARRIVA). Et tilsvarende overskud budgetteres der ikke med 2015.

Der er flyttet indtægter for teletaxa-kørsel på 0,2 mio. kr. til regnskabet for kan-kørsel. Endelig er der foretaget en række andre mindre ændringer, der samlet beløber sig til mindreindtægter på 0,9 mio. kr.

	Budgetforslag 2015	Budget 2014	2013 Regnskab
Mio. kr.			
Indtægter Busdrift:			
Passagerindtægter	507.170.000	496.900.000	507.131.549
Off peak klippekort - Kompensation	3.500.000	6.375.000	3.433.235
Erhvervskort	4.500.000	3.500.000	4.617.709
Ungdomskort - ungdomsuddannelser	95.000.000	89.500.000	95.543.033
Kompensation ungdomskort	3.400.000	9.500.000	7.299.783
Omsætning skole kort	37.850.000	38.800.000	38.092.442
Kompensation - Fælles børneregler	36.100.000	35.400.000	35.656.400
Fragt, Gods og Post mm.	100.000	800.000	145.965
Fribefordring Værnepligtige	1.600.000	1.900.000	1.600.692
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	250.000	250.000	345.911
Telebus / Teletaxa	-	300.000	210.676
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune	350.000	250.000	389.479
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	104.000.000	104.000.000	106.099.918
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	29.500.000	27.500.000	29.729.447
Indtægter Busdrift	823.320.000	814.975.000	830.296.242
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	(104.000.000)	(104.000.000)	(102.520.106)
Passagerindtægter total	719.320.000	710.975.000	727.776.136
Tilskud "puljemidler"	-	-	211.579
Total	719.320.000	710.975.000	727.987.715

I administrationens budgetforslag indgår følgende forudsætninger:

Takststigninger

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2015 på 0,6%. Der forventes fra januar 2015 indført en fælles jysk takstrække for kontantbilletter, der gør at en række kontanttakster sættes op for at tilpasse sig de øvrige jyske trafiksekskabers takster. Disse takststigninger kan ikke afholdes indenfor det udmeldte takstloft, og det kan derfor være nødvendigt at nedsætte andre takster. Der er i budgettet for 2015 ikke forudsat provenu-stigninger som følge af takststigninger til januar 2015.

Off-peak klippekort – kompensation

Salget af Off-peak klippekort var i 2013 ikke så højt som forventet, og Midttrafik har derfor ikke modtaget den kompensation fra Trafikstyrelsen som forventet. Budgettet for 2015 er som følge heraf nedskrevet med ca. 2,9 mio. kr., i forhold til budget 2014.

Kompensation ungdomskort

Midttrafik modtager fra Trafikstyrelsen kompensation for unges brug af ungdomskort til fritidsformål. Trafikstyrelsen har i begyndelsen af 2014 gennemført en analyse af brugen af ungdomskort, der godtgør at disse kort ikke bruges til fritidsformål i det omfang det oprindeligt var forventet.

Derfor nedsætter Trafikstyrelsen sit kompensationsbeløb til fritidskørsel pr. solgt ungdomskort. Denne nedsættelse er indregnet i budgetforslaget for 2015 og udgør en mindreindtægt på 3,9 mio. kr.

Teletaxa

Fra og med 2015 flyttes teletaxakørslen til kan-kørslen, som beskrevet under busudgifter, hvorfor teletaxaindtægterne udgår af budgettet for busindtægter.

Rejsekort

I løbet af 2015 indføres rejsekortet i hele Midttrafik. Dvs. at en del af passagerindtægterne fremover vil indgå som indtægter på rejsekort, ligesom en del af billetindtægter for Tog – omstigningsrejser vil komme på rejsekortet.

Der er i budgettet ikke forudsat indtægtsmæssige konsekvenser som følge af indførelse af rejsekort. Men rejsekortet vil medføre en større risiko for indtægtsbudgettet i 2015 end i de tidligere år. Det drejer sig dels om hvor mange indtægter Midttrafik modtager fra rejsekort – og hvordan kunderne udnytter de rabatmuligheder der er indbygget i rejsekortet. Rejsekortet fungerer på den måde, at jo mere man rejser desto billigere bliver den enkelte rejse. Midttrafik har endnu ikke overblik over Rejsekort-kunders rejsemønstre, og der vil derfor være en usikkerhed i forhold til indtægter for Rejsekortrejser.

Samtidig vil der være usikkerhed i forhold til fordeling af indtægter fra rejsekortrejser. Med rejsekortet registreres alle rejser konkret, og der er derfor mulighed for at sikre et mere retvisende billede af indtægternes fordeling end det f.eks. gør sig gældende for klippekort og periodekort. Dette kan betyde flytning af indtægter mellem kommuner og Region.

Bus-tog samarbejdet

Bus-tog samarbejdet med DSB og ARRIVA er i budgetforslaget budgetteret til 0 i nettoeffekt (Billetindtægter, togrejser – betaling DSB/ARRIVA). Der budgetteres således med, at der er overensstemmelse mellem de indtægter Midttrafik modtager for solgte kort og billetter hos DSB/ARRIVA og den betaling DSB/ARRIVA modtager for befordring af togkunder. Imidlertid er der erfaringsmæssigt en usikkerhed forbundet med dette forhold, da betalingen til DSB og ARRIVA baserer sig på en række beregninger og undersøgelser. Det skal bemærkes, at der endnu ikke er sket endelig afregning med DSB/ARRIVA for 2012 og 2013.

Med indførelse af rejsekortet vil denne risiko blive mindsket, idet fordelingen af Rejsekortrejser sker efter kundernes reelle forbrug, men der vil også i 2015 være en risiko forbundet med disse poster.

Flextrafik

Flextrafik omfatter handicapkørsel og den såkaldte kan-kørsel.

Handicap- og kan-kørslen finansieres via bestillerbidrag, der opkræves som a conto betalinger ved bestillerne.

Handicapkørsel

De samlede udgifter til handicapkørsel budgetteres i 2015 til 38,0 mio. kr. hvoraf de 30,1 mio.kr. er bestillerne udgifter mens den resterende del betales af brugerne i form af egenbetaling. Administrationsudgifterne til handicapkørsel indgår i Trafikselskabets budget, hvorfor dette budget på 38,0 mio. kr. udelukkende dækker kørslen. I forhold til regnskabet for 2013 er der en mindre stigning for bestillerne på 1,8 % som kan tillægges en samlet forventning om flere kørte ture.

I dette budgetforslag er det forudsat, at udgifterne til vognmændene inden for handicapkørsel, stiger med ca. 0,8 %, da turprisniveauet tager udgangspunkt i 2014 priser.

Der er generelt usikkerhed omkring det budgetterede i antal ture på området, og udviklingen følges over sommeren for eventuelt at foretage justeringer inden 2. behandling af budgetforslaget i september.

Kan-kørsel

Kan-kørslen omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig blandt andet om patientbefordring, kørsel til læge, genoptræning, specialskoler og flexture. Fra 2015 indgår teletaxa desuden som en del af kan-kørslen, hvor det tidligere har indgået i busdriften.

Fra 2015 flyttes de administrative udgifter på teletaxa fra busdriften og over til flextrafik. Tidligere har bestillerne betalt en vægtet andel af et fastlagt budget. Fremover vil betalingen af de administrative udgifter bliver turafhængigt på samme måde som den eksisterende kan-kørsel fungerer i dag.

Det samlede budget for kan-kørsel inkl. flexture og teletaxa er i 2015 på 502,7 mio. kr. hvoraf de 10,8 mio. kr., svarende til 2,15 %, dækker de administrative omkostninger.

I forhold til regnskab 2013 er der en forventet stigning på 28 % som hovedsageligt kan tilskrives en fortsat øget vækst i patientbefordringen i Region Midt samt yderligere kørselsaftaler med Fynbus.

Turantallet er beregnet ud fra antal af ture i 2013 samt 1. kvartal 2014. Der er en løbende udvikling i antallet af kan-kørsler og området forventes yderligere udvidet i 2015 og fremadrettet.

Togdrift

Budgettet for togdrift vedrører kun Region Midtjylland.

I driftsbudgettet er indeholdt kontraktbetaling til DSB vedrørende togkørsel på Odderbanen og et driftstilskud til Midtjyske Jernbaner A/S, til drift af togkørsel på Lemvigbanen samt infrastrukturopgaver på Odderbanen og Lemvigbanen. Desuden indgår passagerindtægter på begge baner i driftsbudgettet.

Udgifterne er i budgetforslaget fremskrevet med samme omkostningsindeks, som også anvendes for busdrift. Udgifterne til DSB er fremskrevet på baggrund af den faktiske udvikling i indekset for 2014. Driftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner fremskrevet med den forventede udvikling fra 2014/15 på 0,8 %.

I kontraktbetalingen til DSB er indregnet værdien af 4 Desirotog, som fra statens side vederlagsfrit stilles til rådighed for samdriften mellem Odderbanen og Grenaa-banen. Budgetforslaget forudsætter uændret kørselsomfang på Lemvigbanen og Odderbanen. Der forventes ikke sporarbejde på Odderbanen i 2015, som følge af forberedelserne til etablering af Aarhus Letbane.

Udgifter til køb af togtrafik budgetteres til 53,3 mio. kr.

Togdrift - Driftsudgifter	2015
Midtjyske Jernbaner - underskudsdekning	25.782.000
Operatørkontrakt DSB - Odderbanen	27.585.000
Driftsudgifter total	53.367.000

På indtægtssiden forventes fastholdelse af passagerfremgangen fra 2013 og der budgetteres med uændrede passagerindtægter som i 2013. De samlede passagerindtægter budgetteres for begge baner til 17,3 mio. kr.

Tilskud til investeringer.

Midtjyske Jernbaner modtager et tilskud til dækning af udgifter til investeringer i infrastruktur på Odderbanen og Lemvigbanen. I 2015 er investeringstilskuddet budgetteret til 14,8 mio. kr. som fremgår af tabellen.

Forslag til investeringstilskud 2015

Investeringstilskud	Budget 2015
Pulje til mindre investeringer	3.656.000
Udvidelse af Pulje til mindre inv.	1.063.000
Afdrag spormoderniseringslån	10.153.000
Samlet til investeringer	14.872.000

Budgetforslaget for tilskuddet til investeringer er fremskrives med samme reguleringsprocent, som anvendes for Regional Udvikling i Danske Regioner. Fremskrivningen for 2015 kendes ikke på nuværende tidspunkt. Der er skønnet en fremskrivning på 1,8 %.

Den nuværende investeringsplan for Midtjyske Jernbaner udløber med udgangen af 2015. Der indgår i investeringstilskuddet en pulje til mindre investeringer, som Midtjyske Jernbaner selv disponerer over. Midttrafik og Region Midtjylland har med virkning fra 2012 aftalt en permanent udvidelse af puljen til mindre investeringer med 1,0 mio. kr.

Midtjyske Jernbaner har tilsluttet sig Banedanmarks option for anskaffelse af GSM-R radiosystemet. Midtjyske Jernbaner har, over en flerårig periode, opsparret midlerne til finansiering af projektet.

Regionen har finansieret sporombygningen på Odderbanen ved optagelse af et lån. Lånet er videreformidlet gennem Midttrafik til Midtjyske Jernbaner. I budgettet for 2015 indgår et afdrag til Regionen vedrørende dette lån på ca. 10,1 mio. kr.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for Trafikselskabet 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 2015 er en fremskrivning af budget 2014 med 2 % samt fratrukket diverse besparelser jævnfør forklaringerne i afsnittene nedenfor. Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og regionen bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer i de enkelte kommuner/region.

Budget 2014 vs. budget 2015							
Mio. kr.	Budget 2014	Besparelser 2015	Budget til regulering	P/L-reg.	Budget 2015	Bespar. 2015 efter reg.	Budget 2015
Bus adm.	108,4	-1,1	107,4	2,0%	109,5	-1,8	107,7
Handicap adm.	13,8	0,0	13,8	2,0%	14,1	-0,5	13,6
I alt Trafikselskab	122,3	-1,1	121,2	2,0%	123,6	-2,3	121,3

Busadministration

Administrationsbudgettet for busdrift er i 2015 på 107,7 mio. kr. svarende til en besparelse på 2,7 % i forhold til budget 2014 (inkl. indeksregulering). Årsagen til besparelsen beskrives nedenfor.

Budgettet for 2015 er før indeksreguleringen nedskrevet med 1,1 mio. kr. De 0,3 mio. kr. dækker de administrative udgifter til teletaxa. Udgiften er fra 2015 flyttet til Flextrafik som håndterer administrationen af teletaxa. Derudover er budgettet nedskrevet med 0,8 mio. kr. som vedrører lukning af Randers Rutebilstation, hvorfor besparelsen kun vedrører Randers Kommune og Region Midjyllands budget.

Efter indeksreguleringen nedskrives budgettet yderligere med 1,8 mio. kr. De 0,1 mio. kr. vedrører Skjern Rutebilstation. Posten afregnes fremadrettet under busudgifterne, mens de resterende 1,7 mio. kr. er besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekortet.

I budgettet for rejsekortet er der i business casen for 2013 indarbejdet permanente besparelser i Midtrafiks administration på 12 mio. kr. årligt, når rejsekortet er fuldt udrullet. Besparelserne er indregnet i forhold til business casen og afhænger af, at Midtrafik får udfaset i samme tempo som rejsekortet udrulles. Besparelserne udgør i 2015 4,4 mio. kr. hvoraf de 2,7 mio. kr. allerede blev indregnet i 2014. Det vil sige at nettobesparelsen i 2015 er på 1,7 mio. kr.

Besparelsen som følge af rejsekortet består i 2015 af 1,0 mio. kr. på driften af det nuværende billetteringssystem, som løbende vil blive udfaset og vil derfor også på sigt give en større besparelse. Derudover er der en besparelse på kundeservice og betjent salg på 3 mio. kr., 0,5 mio. kr. på tællinger, 0,4 mio. kr. på klippekort/periodekort samt 0,5 mio. kr. salgsprovision. Hertil skal lægges 1,0 mio. kr. til bla. administrative opgaver og funktioner i forbindelse med rejsekortet.

De 4,4 mio. kr. er nu indarbejdet i budgettet fremadrettet og den yderligere besparelse lægges ind i årene efter til den samlede besparelse på 12 mio. kr. opnås.

BESPARELSER BC2013							
Mio. kr.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Samlet 2013-2028
Billeteringsudstyr	0	-0,7	-1,0	-3,0	-4,0	-4,0	-52,7
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	-0,7	-1,0	-1,0	-13,1
Salgsprovision	0	-	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0
Nye Funktioner	0,64	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	15,0
I ALT	0,6	-2,7	-4,4	-10,8	-12,0	-12,0	-161,8

Administration af handicapkørsel

Budgettet for handicap administration udgør i 2015 13,6 mio. kr. og er nedskrevet med 3,5 % i forhold til budget 2014 (inkl. indeksregulering). Besparselsen vedrører udelukkende Aarhus Kommune.

Udgangspunktet for budget 2015 er en fremskrivning af budget 2014 med en fremskrivningsprocent på 2,0 %.

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

Antallet af handicapkørsler i Aarhus Kommune vurderes til at falde med 13,5 % i forhold til budget 2014, mens det samlede antal kørsler i de resterende kommuner vurderes til at holde niveauet fra 2014. På denne baggrund tilfalder besparelsen udelukkende Aarhus kommune.

Billetkontrollen

Billetkontrollen inklusiv kontrolafgifter vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Nettoudgifterne til billetkontrollen i budget 2015 udgør 5,9 mio. kr., hvilket er en reduktion i forhold til både regnskab 2013 og budgettet for 2014.

Der forventes 7% flere kontrolafgifter i 2015 end i 2013, hvor Midttrafik indgik aftale med eksternt firma om kontrollen i august måned. Besparselsen som følge af udbuddet af billetkontrollen er indregnet, ligesom merudgiften ved beslutningen om at øge antallet af kontroller i forhold til de udbudte er indregnet.

Letbanen

Letbanen består i budget 2015 af Letbanesekretariatet, som tager sit udgangspunkt i vedtaget budget for Letbanesekretariatet, besluttet på møde i Letbanerådet den 23. april 2014. Vedtaget budget for 2015 er på 0,95 mio. kr. svarende til en 4 % stigning i forhold til regnskab 2013.

Udover letbanesekretariatet består Letbanen af operatørudbuddet, som bliver finansieret af Drifts- og infrastrukturselskabet for Aarhus Letbane.

Rejsekortet

Budgettet for rejsekortet er i 2015 på i alt 39,9 mio.kr. som går til køb af rejsekortudstyr samt drift. Samlet for perioden 2013-2028 er budgettet 497,2 mio. kr.

Budget 2015 ligger tæt op af det niveau der blev udmeldt i forbindelse med det revideret budget 2014. Den væsentligste ændring er, at budgettet for køb af udstyr er fremskrevet til 2015 prisniveau med 2,3% ift. 2014 prisniveau. Endvidere er der udspecificeret yderligere udgifter vedrørende installation af udstyr på i alt 0,9 mio. kr. samt udspecificeret udgifter til drift af det rejsekort testsystem Midttrafik fik installeret i 2014. Udgifter vedr. installation samt drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget. Driftsudgifterne er nedskrevet med 0,6 mio. kr.

Den overordnede forskel på revideret budget 2014 og forslaget til budget 2015 er ca. 24 mio.

kr. Dette afspejler de kontraktfastsatte betalingsstrømme der indgår i det overordnede budget. Eksempelvis er udgifterne til indkøb af udstyr ca. 12 mio. kr. lavere i 2015, hvilket afspejler udrulnings- og installationsplanen. Ligeledes indgår der i 2014 et ansvarligt lån på 13,0 mio. kr.

En væsentlig post i 2015-driftsbudgetterne er rejse- og omsætningsafgift. Dette er afgifter der finansierer driften af det overordnede rejsekort system og Rejsekort A/S. Afgifterne er pt. 1,38% af omsætningen samt en såkaldt "klikafgift" på maksimalt 0,491 kr. pr. solorejse. Afgiftsniveauet i 2015 er holdt på samme niveau som overslagsår 2015 i det reviderede budget 2014.

I nedenstående tabel ses det samlede niveau for rejsekortet i perioden 2013 til 2028 med udgangspunkt i budget 2015 og, for sammenligneligheds skyld, med udgangspunkt i det reviderede budget 2014. Det forventes, at den samlede udgift vil blive 659,6 mio. kr. Heraf finansieres de 162,4 mio. kr. af besparelser i Midttrafiks administration. Dette giver et samlet budget efter indregning af besparelser på 497,2 mio. kr. Til sammenligning var budgettet, efter indregning af besparelser, i overslagsår 2015 i det reviderede budget 2014 på i alt 497,1 mio. kr. Altså en marginal stigning på 0,1 mio. kr.

Mio. kr. (2015 -priser)	2015	2016	2017	2018	2013-28 (B2015)	2013-28 (RB2014)	Forskel RB2014-B2015
INVESTERINGER							
Årets investering aktier, ansvarlige lån, udstyr (25%)	6,0	1,4	0,0	0,0	49,1	48,7	0,3
Kontantfinansiering (Silkeborg og Horsens)	0,8	0,5	0,0	0,0	16,2	16,1	0,1
Årets investering internt projekt (25%)	1,9	0,5	0,0	0,0	4,4	4,4	0,0
Investeringer i alt	8,7	2,4	0,0	0,0	69,7	69,3	0,4
LÅN OG FORRENTNING AF LÅN							
Ydelser på lån. (75 % af rest invest.)	13,4	13,2	13,0	12,8	180,6	179,5	1,0
Forrentning og tilbagebetaling af anv. lånekapital	0,0	-7,3	-7,3	-7,3	-78,4	-78,4	0,0
Tilbagebetaling af aktieindskud					-18,3	-18,3	0,0
Lån og investeringer i alt	13,4	5,8	5,7	5,5	83,8	82,8	1,0
DRIFTSUDGIFTER							
Rejse- og omsætningsafgifter	10,7	24,7	24,7	31,2	404,0	411,9	-8,0
Drift af lokalt udstyr	3,7	4,1	5,1	5,2	70,8	70,8	0,0
Bus & Tog, kundecenter	3,0	3,0	2,0	2,0	23,0	23,0	0,0
Drift af testudstyr	0,5	0,5	0,5	0,5	6,4	0,0	6,4
Drift i alt	17,8	32,3	32,3	38,8	504,2	505,7	-1,5
ÆNDRERE UDGIFTER / INDTÆGTER I ADMINISTRATIONEN							
Drift af det nuværende billetsalgssystem	-1,0	-3,0	-4,0	-4,0	-52,7	-52,7	0,0
Kundeservice og betjent salg	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-45,0	-45,0	0,0
Tællinger, analyser	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,0	-7,0	0,0
Periodekort, klippekort mv.	-0,4	-0,7	-1,0	-1,0	-13,1	-13,1	0,0
Sparet salgsprovision	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0	-59,0	0,0
Ændret ressourceforbrug i administrationen	1,0	1,0	1,0	1,0	14,4	14,4	0,0
Ændrede udgifter i alt	-4,4	-10,8	-12,0	-12,0	-162,4	-162,4	0,0
NETTOUDGIFT I ALT	35,5	29,8	25,9	32,3	495,3	495,3	-0,1
Besparelse udmøntet i Trafikselskabet	4,4	10,8	12,0	12,0	162,4	162,4	0,0
NETTOUDGIFT I FORHOLD TIL BUSINESS CASE	39,9	40,6	38,0	44,3	657,7	657,7	-0,1
UDSTYR - BESTILLERØNSKER UDOVER BUSINESS CASE							
Ringkøbing-Skjern Kommune, udstyr 7 ekstra busser					0,8	0,8	0,0
Ringkøbing-Skjern Kommune, ekstra vedligehold	0,05	0,06	0,07	0,07	0,9	0,9	0,0
Horsens Kommune, ekstra vedligehold	0,01	0,00	0,01	0,01	0,1	0,0	0,1
Ekstra udstyr og vedligehold i alt	0,06	0,06	0,08	0,08	1,9	1,8	0,1
NETTOUDGIFT TIL AKTUELLE BESTILLERE	0,06	0,06	0,08	0,08	1,9	1,8	0,1
I ALT, SAMLET UDGI FT TIL BESTILLERFORDDELING	39,94	40,7	38,0	44,4	659,6	659,5	0,1

Følgende overordnede forudsætninger, vedrørende fordeling, ud på bestillere gør sig gælden-

de i budget 2015:

- Aktier er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Ansvarlig lån er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Tilbagebetaling af indskud af egenkapital er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Udstyr er fordelt efter antal busser og validatorer(standere) hos den enkelte bestiller
- Udstyr til internt projekt er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- Rejse- og omsætningsafgifter er fordelt efter indtægter
- Drift af decentralt udstyr er fordelt efter antallet busser hos den enkelte bestiller
- Drift af testudstyr er fordelt efter indtægter
- Bus & Tog / kundecenter er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Drift af det nuværende billetssystem er fordelt efter billetteringsudstyr
- Kundeservice og betjent salg er fordelt efter salgssteder/rutebilstationer
- Tællinger / analyse er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Periodekort / klippekort er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Sparet salgsprovision er fordelt efter salgsprovision
- Ændret ressourceforbrug i administrationen er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)

Det skal bemærkes, at udmøntningen af besparelserne er baseret på udrulningsplanen jf. business case 2013 som fremlagt for bestyrelsen i januar 2013. Eventuelle forskydninger i tidsplanen kan medføre tilsvarende forskydninger i besparelserne.

Det videre forløb

Budgetoplæg sendes – efter behandling i Bestyrelsen - til politisk høring ved bestillerne.

Bestillerne anmodes om en tilbagemelding senest 22. august 2014.

På baggrund af de politiske høringssvar, forelægges et endeligt budget for 2015 for Bestyrelsen 12. september 2013. Budgettet skal i henhold til lovgivningen være vedtaget senest den 15. september 2013.

Henset til det forhold, at bestillerne har én måned mere til behandling af deres egne budgetter, kan der forekomme ændringer, som ikke kunne nå at blive indarbejdet i Midttrafiks budget. Det kan derfor blive nødvendigt at justere budgettet for 2014. I givet fald forelægges dette for Bestyrelsen.

Bestillerspecifikke opgørelser og bemærkninger:

Favrskov Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	15.794.551	15.905.000	15.770.000
(bilag 2)	Indtægter	-1.241.729	-1.167.000	-1.257.000
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	14.552.822	14.738.000	14.513.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	1.072.810	1.041.000	1.131.000
	Indtægter	-244.518	-224.000	-267.000
	Netto	828.292	817.000	864.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Læge- samt genoptræningskørsel	39.528	30.000	5.334.000
	Flexitur	431.359	473.000	437.000
	I alt	470.887	503.000	5.771.000
Trafiksekskabet (netto)				
(bilag 4)	"Busdriften"	600.000	608.000	626.000
	"Handicapkørslen"	286.000	297.000	349.000
	I alt	886.000	905.000	975.000
Letbanen				
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	215.000	19.000
	Finansiering – renter			8.000
	Finansiering – afdrag på lån			38.000
	Drift			37.000
	I alt	0	215.000	102.000
Total - netto		16.775.001	17.216.000	22.263.000

Kommentarer til budget 2015 for Favrskov Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet reduktion i kørslen på rute 851 og dubleringen på rute 200, der blev kørt i 2013 er fjernet.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 590 ture i forhold til 2014 og kommunens udgift øges dermed med 0,1 mio. kr.

Kan-kørsel

Der opstartes pakke-kørsel i august 2014 og budgettet for 2015 opskrives med det forventede antal kørsler indmeldt af Favrskov kommune og udgiften i 2015 øges tilsvarende. Omvendt forventes der færre flextur kørsler i 2015 end i 2014.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Hedensted Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	11.760.784	11.053.000	9.543.000
(bilag 2)	Indtægter	-3.153.586	-3.152.000	-3.091.000
	Regionalt tilskud	-913.000	-929.000	-946.000
	Netto	7.694.198	6.972.000	5.506.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	1.254.475	1.252.000	1.130.000
	Indtægter	-259.182	-256.000	-225.000
	Netto	995.293	996.000	905.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Flextur	103.303	126.000	250.000
	Teletaxa			225.000
	I alt	103.303	126.000	475.000
Trafikselkabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	602.000	543.000	482.000
	"Handicapkørslen"	390.000	359.000	342.000
	I alt	992.000	902.000	824.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	263.000	30.000
	Finansiering – renter			10.000
	Finansiering – afdrag på lån			46.000
	Drift			52.000
	I alt	0	263.000	138.000
Total - netto		9.784.794	9.259.000	7.848.000

Kommentarer til budget 2015 for Hedensted Kommune:

Busdrift

Udgifter

Det er indregnet mindredgifter på 0,6 mio. kr. som konsekvens af, at kommunen hjemtager 2 rabatruter ved køreplansskiftet i 2013. Herudover er de faste busomkostninger reduceret med 0,6 mio. kr. i forbindelse med kontraktforlængelser. Endelig er der indregnet køreplanændringer fra køreplansskiftet i 2014, hvor hovedparten af kommunens lokal- og rabatruter ændres.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Indtægter

Midttrafik er bekendt med, at Hedensted Kommune overvejer indførelse af 0-takst på rabatruter. En evt. beslutning herom er ikke indregnet i budgetforslaget.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 355 ture i forhold til 2014 og udgiften dermed falder med 0,1 mio. kr.

Kan-kørsel

Budgettet for 2015 vedrørende Flexture baserer sig på en konkret vurdering fra Hedensted kommune, som forventer en stigning i antallet af Flexture.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Som følge af ændringerne af kommunens lokal- og rabatruter og dermed køreplantimer justeres de administrativeomkostninger tilsvarende.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Herning Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	46.767.481	47.276.000	47.301.000
(bilag 2)	Indtægter	-17.668.765	-17.322.000	-17.617.000
	Regionalt tilskud	-5.000	-5.000	-5.000
	Netto	29.093.716	29.949.000	29.679.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	1.880.465	1.886.000	1.822.000
	Indtægter	-384.567	-382.000	-343.000
	Netto	1.495.898	1.504.000	1.479.000
Kan-kørsel				
(bilag 4)	Teletaxa			16.000
Trafikskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	2.889.000	2.912.000	3.034.000
	"Handicapkørslen"	515.000	535.000	498.000
	I alt	3.404.000	3.447.000	3.532.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	1.971.000	204.000
	Finansiering – renter			73.000
	Finansiering – afdrag på lån			353.000
	Drift			418.000
	I alt	0	1.971.000	1.047.000
Total - netto		33.993.614	36.871.000	35.753.000

Kommentarer til budget 2015 for Herning Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er afsat 0,3 mio. kr. til pasagerbonus samt bonus for højere euronorm på bybusserne. Herudover er der afsat 0,26 mio. kr. til realtidsinformation i Herning bybusser. Der er ingen større køreplanændringer.

Indtægter

På baggrund af indtægterne i 2013, forventes en mindre stigning i indtægterne i Herning Kommune.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 700 ture i forhold til 2014 men omvendt stiger turprisen med 17 kr. pr. tur og udligner dermed den samlede besparelse.

Kan-kørsel

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Trafikskabet

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvor til der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Holstebro Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	33.410.420	34.550.000	33.030.000
(bilag 2)	Indtægter	-8.891.492	-8.555.000	-8.819.000
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	24.518.928	25.995.000	24.211.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	1.159.874	1.100.000	1.119.000
	Indtægter	-305.982	-287.000	-271.000
	Regionalt tilskud	853.892	813.000	848.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Kommunal kørsel	969.045	1.014.000	1.058.000
	Flexture			509.000
	Teletaxa			458.000
	I alt			2.025.000
Trafiksekskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	1.910.000	1.925.000	1.896.000
	"Handicapkørslen"	343.000	396.000	442.000
	I alt	2.253.000	2.321.000	2.338.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	1.166.000	115.000
	Finansiering – renter			43.000
	Finansiering – afdrag på lån			208.000
	Drift			219.000
	I alt	0	1.166.000	585.000
Total - netto		28.594.865	31.309.000	30.007.000

Kommentarer til budget 2015 for Holstebro Kommune:

Busdrift

Udgifter

Konsekvenserne af 36. udbud er indregnet i Holstebro Bybusser med merudgifter på 1,9 mio. kr. Herudover er 38. udbud på lokal- og rabatruiter indregnet. Der indregnet større køreplan-ændringer i form af færre køreplantimer fra køreplansskiftet i 2014 på ruterne 29, 252, 260, 270. Der starter en ny rabatroute 253, der kører mellem Idom og Idomlund fra køreplansskiftet.

Indtægter

Holstebro Kommune har ultimo maj meddelt, at man indfører 0-takst på rabatruiter fra august 2014. Den beslutning er ikke indregnet i det foreliggende budgetforslag. Det vil dog ske, inden budgettet fremlægges til endelig godkendelse.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 500 ture, men omvendt falder turprisen med 14 kr. og udligner dermed en forestående ekstraudgift således at udgiftsniveauet holdes på samme niveau som 2014.

Kan-kørsel

Flexiture i Holstebro kommune er opstartet august 2014 og fremgår derfor ikke af tidligere regnskaber eller budgetter.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Horsens Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	45.284.339	46.600.000	46.977.000
(bilag 2)	Indtægter	-19.830.905	-19.942.000	-19.651.000
	Regionalt tilskud	-312.000	-318.000	-324.000
	Netto	25.141.434	26.340.000	27.002.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	2.310.140	2.349.000	2.174.000
	Indtægter	-554.330	-561.000	-505.000
	Netto	1.755.810	1.788.000	1.669.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Kørsel	8.304.352	4.353.000	276.000
	Teletaxa			272.000
	I alt	8.304.352	4.353.000	548.000
Trafikselskabet (netto)				
	"Busdriften"	3.126.000	3.132.000	3.264.000
	"Handicapkørslen"	858.000	880.000	877.000
	I alt	3.984.000	4.012.000	4.141.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	4.299.688	1.519.000	777.000
	Finansiering – renter			0
	Finansiering – afdrag på lån			0
	Drift			487.000
	I alt	4.299.688	1.519.000	1.264.000
Total - netto		43.485.285	38.012.000	34.624.000

Kommentarer til budget 2015 for Horsens Kommune:

Busdrift

Udgifter

Det er indregnet udgifter på 0,8 mio. kr. til en ny bybuslinie 11, der kører mellem Horsens Statsskole og Stensballe. Herudover er der afsat midler til dubleringskørsel på 0,35 mio. kr. samt til automatisk passagertælling.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 350 ture i forhold til 2014 og udgiften dermed falder med 0,2 mio. kr.

Kan-kørsel

Pakkekørslen i Horsens kommune stopper i 2014 og budgettet for 2015 nedskrives derfor med 4,1 mio. kr. I 2015 er der fortsat lægekørsel med et samlede budget på 0,3 mio. kr.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvor-til der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Specifikt vedrørende Horsens Kommune er der er medtaget udgifter til vedligehold af 1. ekstra bus. I perioden 2015-2028.

Ikast-Brande Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	14.968.129	14.970.000	15.300.000
	Indtægter	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	14.968.129	14.970.000	15.300.000
Handicapkørsel				
(bilag 2)	Udgifter	822.662	767.000	862.000
	Indtægter	-198.156	-188.000	-190.000
	Netto	624.506	579.000	672.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 3)	Flextur	62.899	57.000	65.000
Trafikselskabet (netto)				
(bilag 4)	"Busdriften"	716.000	707.000	781.000
	"Handicapkørslen"	251.000	259.000	253.000
	I alt	967.000	966.000	1.034.000
Rejsekort				
(bilag 5)	Investering	0	189.000	0
	Finansiering – renter			6.000
	Finansiering – afdrag på lån			30.000
	Drift			16.000
	I alt	0	189.000	51.000
Total - netto		16.622.534	16.761.000	17.122.000

Kommentarer til budget 2015 for Ikast-Brande Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet udgifter på 0,14 mio. kr. til den nye bybuslinie 3 som fra køreplansskiftet i 2014 kører mellem Ikast C og HI park. Herudover er konsekvenser af 37. udbud samt ophør af dubleringskørsel på rute 290 indregnet.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 170 ture i forhold til 2014, men omvendt øges turprisen med 39 kr. og udligner dermed en forestående besparelse således at kommunens udgift øges med 0,1 mio. kr.

Kan-kørsel

Det vurderes at kørselsniveauet øges med 260 ture i forhold til 2014 og udgiften opskrives dermed tilsvarende.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsy-

stem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Lemvig Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	7.874.042	7.784.000	7.164.000
	Indtægter	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	7.874.042	7.784.000	7.164.000
Handicapkørsel				
(bilag 2)	Udgifter	647.990	639.000	640.000
	Indtægter	-151.931	-142.000	-129.000
	Netto	496.059	497.000	511.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 3)	Lægekørsel	210.631	244.000	223.000
	Flexstur	102.253	60.000	125.000
	Teletaxa			28.000
	I alt	312.884	304.000	376.000
Trafikselskabet (netto)				
(bilag 4)	"Busdriften"	605.000	347.000	306.000
	"Handicapkørslen"	158.000	183.000	179.000
	I alt	763.000	530.000	485.000
Rejsekort				
(bilag 5)	Investering	0	96.000	0
	Finansiering – renter			3.000
	Finansiering – afdrag på lån			15.000
	Drift			8.000
	I alt	0	96.000	26.000
Total - netto		9.445.985	9.211.000	8.562.000

Kommentarer til budget 2015 for Lemvig Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der indregnet større køreplanændringer i form af færre køreplantimer fra køreplansskiftet i 2013 og 2014 på alle lokalruter. Samlet set medfører køreplanændringer mindredgifter på 0,7 mio. kr. Udgiften til chaufførlokaler på 0,05 mio. kr. er flyttet fra administrationen til busdriften.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 130 ture i forhold til 2014 men omvendt stiger turprisen med 14 kr. pr. tur og udligner dermed den samlede besparelse.

Kan-kørsel

Det vurderes at kørselsniveauet på lægekørsler holdes i 2015 i forhold til 2014, hvorimod der forventes en fordobling af flexture som øger den samlede udgift tilsvarende.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Norddjurs Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	14.995.377	15.540.000	14.834.000
(bilag 2)	Indtægter	-1.187.474	-1.350.000	-1.192.000
	Regionalt tilskud	-467.000	-475.000	-484.000
	Netto	13.340.903	13.715.000	13.158.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	756.335	694.000	732.000
	Indtægter	-167.671	-148.000	-160.000
	Netto	588.664	546.000	572.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Kommunal kørsel	899.310	1.006.000	953.000
	Flextur	1.418.288	1.457.000	1.423.000
	I alt	2.317.598	2.463.000	2.376.000
Trafiksekskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	593.000	595.000	581.000
	"Handicapkørslen"	162.000	170.000	197.000
	I alt	755.000	765.000	778.000
Letbanen				
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	141.000	9.000
	Finansiering – renter			5.000
	Finansiering – afdrag på lån			24.000
	Drift			36.000
	I alt	0	141.000	74.000
Total - netto		17.039.165	17.668.000	16.996.000

Kommentarer til budget 2015 for Norddjurs Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er udelukkende indregnet køreplanændringer fra køreplansskiftet i 2013. Der er ændringer på samtlige lokal- og rabatruiter som samlet set medfører mindreudgifter på 0,3 mio. kr. Det er aftalt med kommunen, at den hen over sommeren oplyser køreplanændringer på rabatruiterne gældende fra 2014.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 280 ture, men omvendt falder turprisen med 18 kr. og udligner dermed en forestående ekstraudgift således at udgiftsniveauet holdes på samme niveau som 2014.

Kan-kørsel

På lægekørslen forventes et fald på 2.475 antal ture, men ovenpå stiger turprisen væsentlig med 58 kr. således at udgiftsniveauet fra budget 2014 holdes i 2015.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Odder Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	6.392.926	6.658.000	6.405.000
(bilag 2)	Indtægter	-1.347.542	-1.264.000	-1.280.000
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	5.045.384	5.394.000	5.125.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	877.630	818.000	889.000
	Indtægter	-187.452	-169.000	-193.000
	Netto	690.178	649.000	696.000
Kan-kørsel				
(bilag 4)	Teletaxa			83.000
Trafikselskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	295.000	272.000	265.000
	"Handicapkørslen"	198.000	235.000	290.000
	I alt	493.000	507.000	555.000
Letbanen				
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	72.000	9.000
	Finansiering – renter			3.000
	Finansiering – afdrag på lån			13.000
	Drift			17.000
	I alt	-	72.000	43.000
Total - netto		6.265.562	6.660.000	6.540.000

Kommentarer til budget 2015 for Odder Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er ingen køreplanændringer for bybussen i Odder, mens der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 for rabatruterne. Samlet set udlignes køreplanændringerne i 2014 stort set af ændringer fra køreplansskiftet i 2013.

Odder Kommune overvejer at overdrage alle rabatruter til Midttrafik som følge af implementering af rejsekortet. Sagen er under behandling i kommunens Miljø- og Teknikudvalg. Nærværende budget tager udgangspunkt i den nuværende situation med 9 rabatruter. Såfremt Miljø- og Teknikudvalget vælger at lade rabatruterne overgå til Midttrafik som lokalruter vil konsekvenserne blive indregnet i 2. behandlingen af budgettet i september 2014.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Indtægter

Midttrafik er bekendt med, at Odder Kommune overvejer at indføre 0-takst på rabatruter. En evt. beslutning herom er ikke indregnet i budgetforslaget.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 660 ture, men omvendt falder turprisen med 25 kr. og udligner dermed en forestående ekstraudgift således at udgiftsniveauet holdes på samme niveau som 2014.

Kan-kørsel

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Som følge af ændringerne i køreplanen og dermed køreplantimer justeres de administrative omkostninger tilsvarende.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Randers Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	90.693.066	90.511.000	90.705.000
(bilag 2)	Indtægter	-29.588.371	-30.658.000	-29.695.000
	Regioanlt tilskud	-682.000	-694.000	-706.000
	Netto	60.422.695	59.159.000	60.304.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	2.359.110	2.381.000	2.331.000
	Indtægter	-474.103	-486.000	-459.000
	Netto	1.885.007	1.895.000	1.872.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Lægekørsel	821.729	2.161.000	921.000
	Flexitur	620.564	647.000	351.000
	I alt	1.442.293	2.808.000	1.272.000
Trafiksekskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	6.845.000	6.716.000	5.952.000
	"Handicapkørslen"	818.000	843.000	806.000
	I alt	7.663.000	7.559.000	6.758.000
Letbanen				
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	3.755.000	384.000
	Finansiering – renter			139.000
	Finansiering – afdrag på lån			670.000
	Drift			869.000
	I alt	0	3.755.000	2.062.000
Total - netto		71.449.995	75.214.000	72.306.000

Kommentarer til budget 2015 for Randers Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 på flere bybusruter, hvilket resulterer i mindreudgifter på 0,5 mio. kr. Der er herudover indregnet udgifter til dublering og passagerbonus på i alt 0,5 mio. kr. Endelig er der indregnet udgifter på 0,3 mio. kr. til dubleringskørsel mellem asylcenter og folkeskole.

Der blev i 2013 lavet store besparelser på rabatruterne. Disse slår nu igennem med fuld i effekt.

Indtægter

Det bemærkes at salget på Randers Rutebilstation nedlægges efteråret 2014, og flyttes for størstedelens vedkommende til Føtex. Der er ikke budgetteret med ændringer i indtægterne, som følge af den flytning.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 790 ture i forhold til 2014 men omvendt stiger turprisen med 11 kr. pr. tur og udligner dermed den samlede besparelse på tur-faldet.

Kan-kørsel

Lægekørslen nedskrives væsentligt med 3.500 ture og medfører dermed en nedskrivning af budgettet på 1,2 mio. kr. i forhold til budget 2014. Flexiture vurderes til at falde med 54% i forhold til 2014 og udgiften nedskrives dermed tilsvarende med 54 %.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvor til der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Som følge af lukningen af Randers rutebilstation indregnes der fra 2015 en yderligere besparelse i de administrativeomkostninger på 0,8 mio. kr. således at der fremover kun betales markedsføringsbidrag, chaufførfaciliteter og kundefaciliteter vedrørende Randers Rutebilstation. Besparelsen på Randers rutebilstation fordeles mellem Randers kommune og Region Midtjylland efter gældende fordelingsnøgle.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Ringkøbing-Skjern Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	26.260.632	26.558.000	26.293.000
(bilag 2)	Indtægter	-4.181.850	-3.925.000	-4.261.000
	Regionalt tilskud	-1.565.000	-1.593.000	-1.622.000
	Netto	20.513.782	21.040.000	20.410.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	1.620.802	1.575.000	1.742.000
	Indtægter	-354.095	-340.000	-360.000
	Netto	1.266.707	1.235.000	1.382.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Flexstur	493.170	495.000	509.000
Trafikskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	1.602.000	1.404.000	1.253.000
	"Handicapkørslen"	450.000	462.000	440.000
	I alt	2.052.000	1.866.000	1.693.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	1.673.000	49.000
	Finansiering – renter			29.000
	Finansiering – afdrag på lån			139.000
	Drift			193.000
	I alt	0	1.673.000	409.000
Total - netto		24.325.660	26.309.000	24.403.000

Kommentarer til budget 2015 for Ringkøbing-Skjern Kommune:

Busdrift

Udgifter

Konsekvenser af 27. udbud er indregnet med merudgifter på 0,4 mio. kr. på rute 580. Herudover er der effekt af køreplanændring i 2013 og 2014 på alle lokalruter samt fra 2013 på alle rabatruter.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 460 ture i forhold til 2014, men omvendt øges turprisen med 48 kr. og udligner dermed en forestående besparelse således at kommunens udgift øges med 0,2 mio. kr.

Kan-kørsel

Det vurderes at kørselsniveauet på flexsture holdes i 2015 i forhold til 2014

Trafikskabet

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvor der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Der er derudover indregnet vedtagne besparelser i administrationen som følge af lukning af Skjern rutebilstation.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Specifikt for Ringkøbing-Skjern Kommune er der medtaget vedligehold af ekstra udstyr for ca. 50.000 kr. i 2015 og ca. 67.000 pr. år i de efterfølgende år.

Samsø Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	5.418.351	5.381.000	5.051.000
(bilag 2)	Indtægter	-1.208.010	-1.291.000	-1.146.000
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	4.210.341	4.090.000	3.905.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	214.741	206.000	228.000
	Indtægter	-38.670	-37.000	-41.000
	Netto	176.071	169.000	187.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Kommunal kørsel	304.302	324.000	674.000
Trafikselskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	452.000	383.000	344.000
	"Handicapkørslen"	80.000	81.000	95.000
	I alt	532.000	464.000	439.000
Rejsekort				
(bilag 5)	Investering	0	140.000	0
	Finansiering – renter			5.000
	Finansiering – afdrag på lån			22.000
	Drift			11.000
	I alt	0	140.000	38.000
Total - netto		5.222.714	5.187.000	5.243.000

Kommentarer til budget 2015 for Samsø Kommune:

Busdrift

Udgifter

Den aftalte besparelse fra køreplansskiftet i 2013 er indarbejdet. Da sejlplanen for den nye færge, der sejler fra 1. oktober 2014, ikke kendes er der kun lavet køreplaner til 30. september, hvorfor der ikke er indregnet en eventuel af effekt af køreplanændringer fra 2014. Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Indtægter

Det bemærkes at indtægter for teletaxi-kørsel er overflyttet til "kan-kørsel".

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler er øges med 164 ture i forhold til 2014 og dermed forventes der en tilsvarende stigning i udgiften for 2015.

Kan-kørsel

Det vurderes at kørselsniveauet i 2015 er faldet med 360 ture på lægekørslen i forhold til 2014, omvendt er turprisen steget med 16 kr. og udligner dermed en besparelse.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvor til der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

I forhold til det reviderede budget for 2014 er det udelukkende driftsudgifterne vedr. Bus og Tog samarbejdet, der indgår i for 2015. Investeringsudgiften vedrører udelukkende betaling til ansvarligt lån.

Silkeborg Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	54.970.396	55.528.000	56.941.000
(bilag 2)	Indtægter	-24.540.719	-25.405.000	-24.743.000
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	30.429.677	30.123.000	32.198.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	2.289.137	2.195.000	2.526.000
	Indtægter	-510.615	-496.000	-517.000
	Netto	1.778.522	1.699.000	2.009.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	I alt læge/genoptræning m.v.	2.953.425	3.154.000	3.134.000
	Flextur	198.872	202.000	223.000
	Teletaxa			78.000
	I alt	3.152.296	3.356.000	3.435.000
Trafikselskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	3.990.000	4.152.000	4.287.000
	"Handicapkørslen"	801.000	796.000	849.000
	I alt	4.791.000	4.948.000	5.136.000
Letbanen				
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	5.933.069	647.000	48.000
	Finansiering – renter			0
	Finansiering – afdrag på lån			0
	Drift			620.000
	I alt	5.933.069	647.000	668.000
Total - netto		46.121.564	40.811.000	43.484.000

Kommentarer til budget 2015 for Silkeborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 i budgettet for bybusuter og lokalruter, mens rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i 2013-køreplanen. Samlet set er der budgetteret med merudgifter til bybusserne på 0,5 mio. kr., indexstigning for bybusserne udgør 0,3 mio. kr. og en a jourført fordelingsnøglen for chaufførlokalerne giver merudgifter på 0,1 mio. kr. Springerbussen, der starter ved køreplansskiftet i 2014 er indregnet med 0,4 mio. kr., ligesom der er indregnet udgifter til reeltidsinformation på 0,3 mio. kr. Endelig er der afsat 0,2 mio. kr. ekstra til dubleringskørsel til gymnasiet.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler er øget med 430 ture i forhold til 2014 og dermed forventes der en stigning i udgiften på 0,3 mio. kr.

Kan-kørsel

Det vurderes at kørselsniveauet på kan-kørsel holdes i 2015 i forhold til 2014.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Silkeborg har i 2013 valgt at kontantfinansiere investeringerne i 2013-2015. Ultimo 2013 havde kommunen et tilgodehavende hos Midttrafik på 2,48 mio. kr.

Skanderborg Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	22.189.834	22.173.000	22.783.000
(bilag 2)	Indtægter	-5.833.539	-5.253.000	-5.635.000
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	16.356.295	16.920.000	17.148.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	908.691	843.000	948.000
	Indtægter	-207.348	-200.000	-201.000
	Netto	701.343	643.000	747.000
Kan kørsel				
(bilag 4)	Kommunal kørsel			111.000
	Teletaxa			212.000
	I alt	0	0	323.000
Trafiksekskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	1.083.000	1.104.000	1.084.000
	"Handicapkørslen"	316.000	330.000	332.000
	I alt	1.399.000	1.434.000	1.416.000
Letbanen				
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	623.000	72.000
	Finansiering – renter			23.000
	Finansiering – afdrag på lån			113.000
	Drift			128.000
	I alt	0	623.000	337.000
Total - netto		18.493.638	19.658.000	20.009.000

Kommentarer til budget 2015 for Skanderborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 i budgettet for bybus- og lokalruter, mens rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i 2013-køreplanen. Der er afsat 0,3 mio. kr. til en ny lokalrute 109 samt til svømmekørsel. Begge ruter starter ved køreplansskiftet i 2014.

Det er aftalt med kommunen, at den hen over sommeren oplyser køreplanændringer på rabatruterne gældende fra 2014.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Kørselsniveauet ligger på samme niveau som 2014 men turprisen vurderes at stige med 28 kr. hvilket medfører en udgiftsstigning på 0,1 mio. kr.

Kan-kørsel

Skaderborg kommune opstartede kommunal kørsel maj 2014, hvorfor der ikke foreligger hverken regnskabstal eller budget for tidligere år. Budgettet for 2015 er en vurdering foretaget i samarbejde med Skaderborg Kommune.

Byrådet i Skanderborg Kommune behandler på sit møde den 25. juni forslag om støttet flextur, med forventet opstart 1. august 2014. Da der endnu ikke er truffet beslutning er det ikke indregnet i budgettet.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Skive Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	28.682.085	29.063.000	28.919.000
(bilag 2)	Indtægter	-8.771.627	-8.637.000	-8.601.000
	Regionalt tilskud	-632.000	-643.000	-655.000
	Netto	19.278.458	19.783.000	19.663.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	895.719	830.000	851.000
	Indtægter	-207.486	-195.000	-183.000
	Netto	688.233	635.000	668.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Kommunal kørsel	9.309.197	10.626.000	9.916.000
	Flextur	128.648	136.000	140.000
	Teletaxa			100.000
	I alt	9.437.844	10.762.000	10.156.000
Trafikselskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	2.084.000	2.012.000	2.057.000
	"Handicapkørslen"	288.000	301.000	296.000
	I alt	2.372.000	2.313.000	2.353.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	1.154.000	53.000
	Finansiering – renter			40.000
	Finansiering – afdrag på lån			193.000
	Drift			219.000
	I alt	0	1.154.000	504.000
Total - netto		31.776.535	34.647.000	33.344.000

Kommentarer til budget 2015 for Skive Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014. Der er afsat midler til lane management, hvor Skive Kommune betaler 31% af udgiften på 0,2 mio. kr., mens regionen betaler den resterende del.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Handicapkørslen i 2015 vurderes til at holde samme niveau som i 2014.

Kan-kørsel

Kan-kørslen i 2015 vurderes til at holde samme niveau som i 2014.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvor til der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Struer Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	7.922.666	8.170.000	7.985.000
(bilag 2)	Indtægter	-1.180.376	-1.146.000	-1.186.000
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	6.742.290	7.024.000	6.799.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	576.875	596.000	538.000
	Indtægter	-157.413	-167.000	-134.000
	Netto	419.462	429.000	404.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Flextur	32.018	36.000	39.000
	Teletaxa			81.000
	I alt	32.018	36.000	120.000
Trafikselskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	552.000	551.000	570.000
	"Handicapkørslen"	168.000	169.000	158.000
	I alt	720.000	720.000	728.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	269.000	12.000
	Finansiering – renter			9.000
	Finansiering – afdrag på lån			45.000
	Drift			44.000
	I alt	0	269.000	111.000
Total - netto		7.913.769	8.478.000	8.162.000

Kommentarer til budget 2015 for Struer Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 i budgettet for bybus- og lokalruter, mens rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i 2013-køreplanen. Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler er faldet med 200 ture i forhold til 2014 og dermed falder udgiften tilsvarende i 2015.

Kan-kørsel

Det vurderes at kørselsniveauet holdes på niveau i 2015 i forhold til 2014.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvor til der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Syddjurs Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	18.640.162	15.960.000	15.720.000
(bilag 2)	Indtægter	-3.681.053	-3.647.000	-3.678.000
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	14.959.109	12.313.000	12.042.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	690.575	719.000	663.000
	Indtægter	-147.954	-155.000	-142.000
	Netto	542.621	564.000	521.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Kommunal kørsel	1.276.618	1.165.000	2.095.000
	Flextur	872.690	1.020.000	903.000
		2.149.308	2.185.000	2.998.000
Trafikselskabet (netto)				
	"Busdriften"	1.091.000	838.000	876.000
	"Handicapkørslen"	228.000	205.000	199.000
	I alt	1.319.000	1.043.000	1.075.000
Letbanen				
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	383.000	23.000
	Finansiering – renter			13.000
	Finansiering – afdrag på lån			65.000
	Drift			75.000
	I alt	0	383.000	176.000
Total - netto		19.007.038	16.526.000	16.850.000

Kommentarer til budget 2015 for Syddjurs Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 i budgettet for lokalruter, mens rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i 2013-køreplanen. Kommunen hjemtog i 2013 hjemtog al teletaxakørsel, hvilket giver mindreudgifter på 2,9 mio. kr. i forhold til 2013-regnskabet.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 150 ture i forhold til 2014 og dermed falder udgiften med knap 0,1 mio. kr.

Kan-kørsel

Efter aftale med Syddjurs kommune er der oprettet ny kommunale kørselstyper og dermed øges budgettet for 2015 med 5.480 ture på lægekørslen, hvilket medfører en forventet merudgift på 0,9 mio. kr.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Viborg Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	48.804.745	49.097.000	47.766.000
(bilag 2)	Indtægter	-16.049.742	-16.707.000	-15.817.000
	Regionalt tilskud	-2.799.000	-2.849.000	-2.900.000
	Netto	29.956.003	29.541.000	29.049.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	2.194.822	2.121.000	2.213.000
	Indtægter	-508.069	-484.000	-494.000
	Netto	1.686.753	1.637.000	1.719.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Lægekørsel	1.102.310	52.000	0
	Flexetur	517.460	532.000	574.000
	Teletaxa			409.000
	I alt	1.619.770	584.000	983.000
Trafikselskabet (netto)				
	"Busdriften"	3.862.000	3.687.000	3.681.000
	"Handicapkørslen"	622.000	660.000	702.000
	I alt	4.484.000	4.347.000	4.383.000
Rejsekort				
(bilag 6)	Investering	0	2.353.000	176.000
	Finansiering – renter			84.000
	Finansiering – afdrag på lån			408.000
	Drift			454.000
	I alt	0	2.353.000	1.122.000
Total - netto		37.746.527	38.462.000	37.256.000

Kommentarer til budget 2015 for Viborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 hvilket giver merudgifter på 0,3 mio. kr. på bybusdriften og besparelser på både 0,9 mio. kr. på lokalruterne. Lane management er budgetteret til 0,05 mio. kr. og indeholder udelukkende driftsudgifter. Udgiften til chaufførlokaler er forhøjet med 0,14 mio. kr. til 0,19 mio. kr. Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 330 ture i forhold til 2014 og dermed øges udgiften med 0,1 mio. kr.

Kan-kørsel

Efter aftale med Viborg kommune stopper lægekørslen midt 2014. Det vurderes at flexiture øges med 660 ture og dermed øges udgiften hertil tilsvarende.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort. De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Aarhus Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(bilag 1)	Udgifter	457.397.351	469.586.000	472.527.000
(bilag 2)	Indtægter	-286.708.000	-279.334.000	-282.345.000
	Regionalt tilskud	0	0	0
	Netto	170.689.351	190.252.000	190.182.000
Handicapkørsel				
(bilag 3)	Udgifter	15.217.379	17.059.000	15.421.000
	Indtægter	-3.185.699	-3.442.000	-3.097.000
	Netto	12.031.680	13.617.000	12.324.000
"Kan-kørsel"				
(bilag 4)	Kommunal kørsel	3.343.902	3.398.000	3.522.000
	Flextur	1.089.797	1.287.000	1.076.000
	I alt	4.433.699	4.685.000	4.598.000
Trafikselskabet (netto)				
(bilag 5)	"Busdriften"	30.167.000	34.337.000	33.470.000
	"Handicapkørslen"	6.710.000	6.672.000	6.306.000
	I alt	36.877.000	41.009.000	39.776.000
Billetkontrollen				
(bilag 6)	Kontrolafgifter	7.668.970	6.306.000	6.149.000
Letbanen				
(bilag 7)	Sekretariatet	492.000	499.000	209.000
	Rejsekort	0	3.994.000	
	I alt	492.000	4.493.000	209.000
Rejsekort				
(bilag 8)	Investering	0	16.854.000	3.642.000
	Finansiering – renter			681.000
	Finansiering – afdrag på lån			3.298.000
	Drift			6.322.000
	I alt	0	16.854.000	13.944.000
Total - netto		232.192.701	277.216.000	267.182.000

Kommentarer til budget 2015 for Aarhus Kommune:

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 med merudgifter på 0,8 mio. kr. Udgiften til billetautomater er budgetteret til 4,5 mio. kr. på baggrund af gældende aftaler og kontrakter, hvilket er en stigning på 0,8 mio. kr. i forhold til 2013. Stigningen kommer som følge af at serviceaftalten for billetautomater blev udvidet i sidste halvår af 2013. Driften af tællebusser er indregnet og budgetteret til 1,2 mio. kr. Rabatten på restkørslen er indregnet med de aftalte 11,0 mio. kr., dvs. halvdelen af hvad, der blev indregnet i 2013.

Indtægter

Ingen særlige bemærkninger.

Handicapkørsel

Den tidligere forventet stigning i handicapkørsler er udeblevet og budgettet for handicapkørsler nedskrives derfor med 10.800 ture i forhold til budget 2014. Det medfører en nedskrivning af kommunens forventede udgifter på 1,6 mio. kr.

Kan-kørsel

Det vurderes at niveauet på kan-kørsel i 2015 svarer til forventningen til 2014.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvor til der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Der er desuden indregnet vedtagne besparelser på handicap administration. Besparelsen vedrørende handicap administration på 0,5 mio kr. i 2015 og yderligere 0,5 mio. kr. i 2016, tilfalder udelukkende Aarhus kommune, da handicapkørslen her er faldet drastisk over de sidste par år.

Billetkontrol

Billetkontrollen inklusiv kontrolafgifter vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Nettoudgifterne til billetkontrollen i budget 2015 udgør 5,9 mio. kr., hvilket er en reduktion i forhold til både regnskab 2013 og budgettet for 2014.

Der forventes 7% flere kontrolafgifter i 2015 end i 2013, hvor Midttrafik indgik aftale med G4S om kontrollen i august måned. Besparelsen som følge af udbuddet af billetkontrollen er indregnet, ligesom merudgiften ved beslutningen om at øge antallet af kontroller i forhold til de udbudte er indregnet.

Letbanen

Letbanerådet har besluttet og godkendt en ny fordeling af finansieringen af Letbanesekretariatet. Dette betyder, at udgiften hos Aarhus kommune falder i 2015 i forhold til 2014.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Region Midtjylland		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
Busdrift				
(Bilag 1)	Udgifter	473.768.245	485.052.000	480.279.000
(Bilag 2)	Indtægter	-292.922.935	-282.219.000	-289.306.000
	Regionalt tilskud	7.375.000	7.506.000	7.641.000
	Netto	188.220.310	210.339.000	198.614.000
"Kan-kørsel"				
(Bilag 3)	Patientbefordring og lign.	114.051.117	123.048.000	136.942.000
	Teletaxa			168.000
	I alt	114.051.117	123.048.000	137.110.000
Togdrift				
(Bilag 4)	Driftstilskud	40.353.986	36.252.000	36.067.000
	Anlæg	14.711.484	14.789.000	14.872.000
	I alt	55.065.470	51.041.000	50.939.000
Trafikselskabet (netto)				
(Bilag 5)	"Busdriften"	43.174.000	42.218.000	42.918.000
Letbanen				
	Sekretariatet	164.000	166.000	380.000
Rejsekort				
(Bilag 6)	Investering	0	30.354.000	3.095.000
	Finansiering – renter			1.113.000
	Finansiering – afdrag på lån			5.389.000
	Drift			7.642.000
	I alt	0	30.354.000	17.240.000
Total - netto		400.674.897	457.166.000	447.201.000

Kommentarer til budget 2015 for Region Midtjylland

Busdrift

Udgifter

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 samt udbud til og med 37. udbud. Der er ændringer i forhold til de regionskrydsende ruter, hvor rute 117 deles og Midttrafik og Sydtrafik varetager hver sin del og for rute 67, som varetages af NT efter køreplansskiftet i 2014. Isoleret set er der fald i udgiften til buskørsel på 3,0 mio. kr., men da besparelsen blandt andet ligger på de regionskrydsende ruter medfører det netto mindreindtægter på 5,3 mio. kr. i regnskabet med NT og Sydtrafik. Samlet set er der således merudgifter på 2,3 mio. kr. på kørslen. Der er indregnet besparelser på flere ruter og årsagen til, at der alligevel er merudgifter skyldes, at 34. udbud, der trådte i kraft ved køreplansskiftet i 2013, nu er indregnet med fuld effekt.

Fra 2014 er der afsat midler til lane management i Skive, hvor regionen betaler 69% af 0,2 mio. kr. Samlet set er der et fald i udgifterne til chaufførlokaler og lane management på 0,1 mio. kr. i forhold til 2013.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Indtægter

Region Midtjylland har i et administrativt hørings svar af 3. juni anmodet om en drøftelse af indtægtsbudgettets størrelse. Midttrafik vil invitere til en sådan drøftelse, men eventuelle konsekvenser af drøftelsen er ikke indregnet i det foreliggende budgetforslag.

Togdrift

Ingen yderligere bemærkninger.

Kan-kørsel

Der er en fortsat stigning i antallet af patientbefordringer og i forhold til 2014 vurderes der en stigning i turantallet på 11%, hvilket medfører en øget udgift på 13,9 mio. kr.. Stigning følges tæt af både Region Midtjylland og Midttrafik. Pakke-/donorkørsel køres ikke længere via Midttrafik.

Trafikselskab

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Der er desuden indregnet vedtagne besparelser som følge af lukning af Skjern og Randers rutebilstationer.

Letbanen

Letbanerådet har besluttet og godkendt en ny fordeling af finansieringen af Letbanesekretariatet. Dette betyder at udgiften hos Region Midtjylland øges i 2015 i forhold til 2014.

Rejsekort

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

NT		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
"Kan-kørsel"				
(bilag 1)	Kommunal kørsel, Patienttransport og lign.	50.908	53.000	73.000
Total - netto		50.908	53.000	73.000

Kommentarer til budget 2015 for NT:

Kan-kørsel

NT Krydsfakturering bliver holdt op imod MT kørsel i NT og er derfor afhængig af hvem der kører mest i de respektive regioner. Der er ingen administrative omkostninger her.

Sydtrafik		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
"Kan-kørsel"				
(bilag 1)	Kommunal kørsel, Patienttransport og	189.250.774	196.970.000	201.991.000
Total - netto		189.250.774	196.970.000	201.991.000

Kommentarer til budget 2015 for Sydtrafik:

Kan-kørsel

Det vurderes, at kørselsniveauet på handicapkørsel, kommunal kørsel og teletaxa falder i forhold til budget 2014, hvorimod patientbefordring og Flextur øges. Samlet set medfører det en stigning i udgiften på 5 mio. kr. i forhold til forventningen for 2014.

Efter aftale med Fynbus og Sydtrafik flyttes de administrative udgifter forbundet med patientbefordring fra Sydtrafik til Fynbus.

FynBus		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015
"Kan-kørsel"				
(bilag 1)	Handicap-, læge-, teletaxakørsel o.l.	53.840.887	67.086.000	126.676.000
Total - netto		53.840.887	67.086.000	126.676.000

Kommentarer til budget 2015 Fynbus:

Kan-kørsel

Efter aftale med Fynbus er der tillagt ekstra kørsel på 0,2 mio. ture vedrørende "anden kørsel" og dermed opskrives budgettet i forhold til budget 2014 med 59,6 mio. kr.

Fynbus har ønsket, at de afholder den administrative udgift på patientbefordring i stedet for som tidligere, at Sydtrafik har dækket den.

Tidligere har pakkekørsel været indbereget i kommunal kørsel. Dette er nu skilt ad for bedre overblik.

Tabel 1: Midttrafik i alt fordelt på bestillere, forslag til budget 2015

	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto
	Busdrift	Handicap kørsel	Kan-kørsel incl. call center	Togdrift	Trafik- selskabet	Kontrolafgifter	Letbanen sekretariat	Letbanen andel af Rejsekort	Rejsekortet	I alt		
Favrskov	14.513.000	864.000	5.771.000		975.000		38.000		102.000	22.263.000		
Hedensted	5.506.000	905.000	475.000		824.000		0		138.000	7.848.000		
Herning	29.679.000	1.479.000	16.000		3.532.000		0		1.047.000	35.753.000		
Holstebro	24.211.000	848.000	2.025.000		2.338.000		0		585.000	30.007.000		
Horsens	27.002.000	1.669.000	548.000		4.141.000		0		1.264.000	34.624.000		
Ikast-Brande	15.300.000	672.000	65.000		1.034.000		0		51.000	17.122.000		
Lemvig	7.164.000	511.000	376.000		485.000		0		26.000	8.562.000		
Norddjurs	13.158.000	572.000	2.376.000		778.000		38.000		74.000	16.996.000		
Odder	5.125.000	696.000	83.000		555.000		38.000		43.000	6.540.000		
Randers	60.304.000	1.872.000	1.272.000		6.758.000		38.000		2.062.000	72.306.000		
Ringkøbing-Skjern	20.410.000	1.382.000	509.000		1.693.000		0		409.000	24.403.000		
Samsø	3.905.000	187.000	674.000		439.000		0		38.000	5.243.000		
Silkeborg	32.198.000	2.009.000	3.435.000		5.136.000		38.000		668.000	43.484.000		
Skanderborg	17.148.000	747.000	323.000		1.416.000		38.000		337.000	20.009.000		
Skive	19.663.000	668.000	10.156.000		2.353.000		0		504.000	33.344.000		
Struer	6.799.000	404.000	120.000		728.000		0		111.000	8.162.000		
Syddjurs	12.042.000	521.000	2.998.000		1.075.000		38.000		176.000	16.850.000		
Viborg	29.049.000	1.719.000	983.000		4.383.000		0		1.122.000	37.256.000		
Aarhus	190.182.000	12.324.000	4.598.000		39.776.000	6.149.000	209.000	0	13.944.000	267.182.000		
Regionen	198.614.000	0	137.110.000	50.939.000	42.918.000		380.000	0	17.240.000	447.201.000		
Ikke bestillerfordelt							95.000			95.000		
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	731.972.000	30.049.000	173.913.000	50.939.000	121.337.000	6.149.000	950.000	0	39.941.000	1.155.250.000		
Sydtrafik			201.991.000							201.991.000		
NT			73.000							73.000		
Fynbus			126.676.000							126.676.000		
I alt vedr. øvrige	0	0	328.740.000	0	0	0	0	0	0	328.740.000		
Total Midttrafik	731.972.000	30.049.000	502.653.000	50.939.000	121.337.000	6.149.000	950.000	0	39.941.000	1.483.990.000		

Tabel 2: Busdrift, forslag til budget 2015

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto		
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014
Favrskov	15.794.551	15.905.000	15.770.000	-1.241.729	-1.167.000	-1.257.000	0	0	0	0	0	0	14.552.822	14.738.000	14.513.000	14.552.822	14.738.000
Hedensted	11.760.784	11.053.000	9.543.000	-3.153.586	-3.153.000	-3.091.000	-913.000	-929.000	-946.000	-913.000	-929.000	-946.000	7.694.198	6.971.000	5.506.000	7.694.198	6.971.000
Herning	46.767.481	47.276.000	47.301.000	-17.668.765	-17.322.000	-17.617.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	29.093.716	29.949.000	29.679.000	29.093.716	29.949.000
Holstebro	33.410.420	34.550.000	33.030.000	-8.891.492	-8.555.000	-8.819.000	0	0	0	0	0	0	24.518.928	25.995.000	24.211.000	24.518.928	25.995.000
Horsens	45.284.339	46.600.000	46.977.000	-19.830.905	-19.942.000	-19.651.000	-312.000	-318.000	-324.000	-312.000	-318.000	-324.000	25.141.434	26.340.000	27.002.000	25.141.434	26.340.000
Ikast-Brande	14.968.129	14.970.000	15.300.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.968.129	14.970.000	15.300.000	14.968.129	14.970.000
Lemvig	7.874.042	7.784.000	7.164.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.874.042	7.784.000	7.164.000	7.874.042	7.784.000
Norddjurs	14.995.377	15.540.000	14.834.000	-1.187.474	-1.350.000	-1.192.000	-467.000	-475.000	-484.000	-467.000	-475.000	-484.000	13.340.903	13.715.000	13.158.000	13.340.903	13.715.000
Odder	6.392.926	6.658.000	6.405.000	-1.347.542	-1.264.000	-1.280.000	0	0	0	0	0	0	5.045.384	5.394.000	5.125.000	5.045.384	5.394.000
Randers	90.693.066	90.511.000	90.705.000	-29.588.371	-30.658.000	-29.695.000	-682.000	-694.000	-706.000	-682.000	-694.000	-706.000	60.422.695	59.159.000	60.304.000	60.422.695	59.159.000
Ringkøbing-Skjern	26.260.632	26.558.000	26.293.000	-4.181.850	-3.925.000	-4.261.000	-1.565.000	-1.593.000	-1.622.000	-1.565.000	-1.593.000	-1.622.000	20.513.782	21.040.000	20.410.000	20.513.782	21.040.000
Samsø	5.418.351	5.381.000	5.051.000	-1.208.010	-1.291.000	-1.146.000	0	0	0	0	0	0	4.210.341	4.090.000	3.905.000	4.210.341	4.090.000
Silkeborg	54.970.396	55.528.000	56.941.000	-24.540.719	-25.405.000	-24.743.000	0	0	0	0	0	0	30.429.677	30.123.000	32.198.000	30.429.677	30.123.000
Skanderborg	22.189.834	22.173.000	22.783.000	-5.833.539	-5.253.000	-5.635.000	0	0	0	0	0	0	16.356.295	16.920.000	17.148.000	16.356.295	16.920.000
Skive	28.682.085	29.063.000	28.919.000	-8.771.627	-8.637.000	-8.601.000	-632.000	-643.000	-655.000	-632.000	-643.000	-655.000	19.278.458	19.783.000	19.663.000	19.278.458	19.783.000
Struer	7.922.666	8.170.000	7.985.000	-1.180.376	-1.146.000	-1.186.000	0	0	0	0	0	0	6.742.290	7.024.000	6.799.000	6.742.290	7.024.000
Syddjurs	18.640.162	15.960.000	15.720.000	-3.681.063	-3.647.000	-3.678.000	0	0	0	0	0	0	14.959.109	12.313.000	12.042.000	14.959.109	12.313.000
Viborg	48.804.745	49.097.000	47.766.000	-16.049.742	-16.707.000	-15.817.000	-2.799.000	-2.849.000	-2.900.000	-2.799.000	-2.849.000	-2.900.000	29.956.003	29.541.000	29.049.000	29.956.003	29.541.000
Århus	457.397.352	469.586.000	472.527.000	-286.708.000	-279.334.000	-282.345.000	0	0	0	0	0	0	170.689.352	190.252.000	190.182.000	170.689.352	190.252.000
Regionen	473.768.245	485.052.000	480.279.000	-292.922.935	-282.219.000	-289.306.000	7.375.000	7.506.000	7.641.000	7.375.000	7.506.000	7.641.000	188.220.310	210.339.000	198.614.000	188.220.310	210.339.000
I alt	1.431.995.583	1.457.415.000	1.451.293.000	-727.987.715	-710.975.000	-719.320.000	0	0	0	0	0	0	704.007.868	746.440.000	731.972.000	704.007.868	746.440.000

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 2 (fortsat): Busdrift, forslag til budget 2015 (budgetoverslagsårene 2016-2018)

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto	
	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016
Favrskov	15.770.000	15.770.000	15.770.000	-1.257.000	-1.257.000	-1.257.000	0	0	0	14.513.000	14.513.000	14.513.000	14.513.000	14.513.000	14.513.000	14.513.000
Hedensted	9.543.000	9.543.000	9.543.000	-3.091.000	-3.091.000	-3.091.000	-946.000	-946.000	-946.000	5.506.000	5.506.000	5.506.000	5.506.000	5.506.000	5.506.000	5.506.000
Herning	47.301.000	47.301.000	47.301.000	-17.617.000	-17.617.000	-17.617.000	-5.000	-5.000	-5.000	29.679.000	29.679.000	29.679.000	29.679.000	29.679.000	29.679.000	29.679.000
Holstebro	33.030.000	33.030.000	33.030.000	-8.819.000	-8.819.000	-8.819.000	0	0	0	24.211.000	24.211.000	24.211.000	24.211.000	24.211.000	24.211.000	24.211.000
Horsens	46.977.000	46.977.000	46.977.000	-19.651.000	-19.651.000	-19.651.000	-324.000	-324.000	-324.000	27.002.000	27.002.000	27.002.000	27.002.000	27.002.000	27.002.000	27.002.000
Ikast-Brande	15.300.000	15.300.000	15.300.000	0	0	0	0	0	0	15.300.000	15.300.000	15.300.000	15.300.000	15.300.000	15.300.000	15.300.000
Lemvig	7.164.000	7.164.000	7.164.000	0	0	0	-484.000	-484.000	-484.000	7.164.000	7.164.000	7.164.000	7.164.000	7.164.000	7.164.000	7.164.000
Norddjurs	14.834.000	14.834.000	14.834.000	-1.192.000	-1.192.000	-1.192.000	0	0	0	13.158.000	13.158.000	13.158.000	13.158.000	13.158.000	13.158.000	13.158.000
Odder	6.405.000	6.405.000	6.405.000	-1.280.000	-1.280.000	-1.280.000	0	0	0	5.125.000	5.125.000	5.125.000	5.125.000	5.125.000	5.125.000	5.125.000
Randers	90.705.000	90.705.000	90.705.000	-29.695.000	-29.695.000	-29.695.000	-706.000	-706.000	-706.000	60.304.000	60.304.000	60.304.000	60.304.000	60.304.000	60.304.000	60.304.000
Ringkøbing-Skjern	26.293.000	26.293.000	26.293.000	-4.261.000	-4.261.000	-4.261.000	-1.622.000	-1.622.000	-1.622.000	20.410.000	20.410.000	20.410.000	20.410.000	20.410.000	20.410.000	20.410.000
Samsø	5.051.000	5.051.000	5.051.000	-1.146.000	-1.146.000	-1.146.000	0	0	0	3.905.000	3.905.000	3.905.000	3.905.000	3.905.000	3.905.000	3.905.000
Silkeborg	56.941.000	56.941.000	56.941.000	-24.743.000	-24.743.000	-24.743.000	0	0	0	32.198.000	32.198.000	32.198.000	32.198.000	32.198.000	32.198.000	32.198.000
Skanderborg	22.783.000	22.783.000	22.783.000	-5.635.000	-5.635.000	-5.635.000	-655.000	-655.000	-655.000	17.148.000	17.148.000	17.148.000	17.148.000	17.148.000	17.148.000	17.148.000
Skive	28.919.000	28.919.000	28.919.000	-8.601.000	-8.601.000	-8.601.000	0	0	0	19.663.000	19.663.000	19.663.000	19.663.000	19.663.000	19.663.000	19.663.000
Struer	7.985.000	7.985.000	7.985.000	-1.186.000	-1.186.000	-1.186.000	0	0	0	6.799.000	6.799.000	6.799.000	6.799.000	6.799.000	6.799.000	6.799.000
Syddjurs	15.720.000	15.720.000	15.720.000	-3.678.000	-3.678.000	-3.678.000	0	0	0	12.042.000	12.042.000	12.042.000	12.042.000	12.042.000	12.042.000	12.042.000
Viborg	47.766.000	47.766.000	47.766.000	-15.817.000	-15.817.000	-15.817.000	-2.900.000	-2.900.000	-2.900.000	29.049.000	29.049.000	29.049.000	29.049.000	29.049.000	29.049.000	29.049.000
Aarhus	472.527.000	472.527.000	472.527.000	-282.345.000	-282.345.000	-282.345.000	0	0	0	190.182.000	190.182.000	190.182.000	190.182.000	190.182.000	190.182.000	190.182.000
Regionen	480.279.000	480.279.000	480.279.000	-289.306.000	-289.306.000	-289.306.000	7.641.000	7.641.000	7.641.000	198.614.000	198.614.000	198.614.000	198.614.000	198.614.000	198.614.000	198.614.000
I alt	1.451.293.000	1.451.293.000	1.451.293.000	-719.320.000	-719.320.000	-719.320.000	-1.000	-1.000	-1.000	731.972.000	731.972.000	731.972.000	731.972.000	731.972.000	731.972.000	731.972.000

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 3: Handicapkørsel, forslag til budget 2015

	Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015
Favrskov	1.072.810	1.041.000	1.131.000	-244.518	-224.000	-267.000	828.292	817.000	828.292	817.000	864.000	
Hedensted	1.254.475	1.252.000	1.130.000	-259.182	-256.000	-225.000	995.293	996.000	995.293	996.000	905.000	
Herring	1.880.465	1.886.000	1.822.000	-384.567	-382.000	-343.000	1.495.898	1.504.000	1.495.898	1.504.000	1.479.000	
Holstebro	1.159.874	1.100.000	1.119.000	-305.982	-287.000	-271.000	853.892	813.000	853.892	813.000	848.000	
Horsens	2.310.140	2.349.000	2.174.000	-554.330	-561.000	-505.000	1.755.810	1.788.000	1.755.810	1.788.000	1.669.000	
Ikast-Brande	822.662	767.000	862.000	-198.156	-188.000	-190.000	624.506	579.000	624.506	579.000	672.000	
Lemvig	647.990	639.000	640.000	-151.931	-142.000	-129.000	496.059	497.000	496.059	497.000	511.000	
Norddjurs	756.335	694.000	732.000	-167.671	-148.000	-160.000	588.664	546.000	588.664	546.000	572.000	
Odder	877.630	818.000	889.000	-187.452	-169.000	-193.000	690.178	649.000	690.178	649.000	696.000	
Randers	2.359.110	2.381.000	2.331.000	-474.103	-486.000	-459.000	1.885.007	1.895.000	1.885.007	1.895.000	1.872.000	
Ringkøbing-Skjern	1.620.802	1.575.000	1.742.000	-354.095	-340.000	-360.000	1.266.707	1.235.000	1.266.707	1.235.000	1.382.000	
Samsø	214.741	206.000	228.000	-38.670	-37.000	-41.000	176.071	169.000	176.071	169.000	187.000	
Silkeborg	2.289.137	2.195.000	2.526.000	-510.615	-496.000	-517.000	1.778.522	1.699.000	1.778.522	1.699.000	2.009.000	
Skanderborg	908.691	843.000	948.000	-207.348	-200.000	-201.000	701.343	643.000	701.343	643.000	747.000	
Skive	895.719	830.000	851.000	-207.486	-195.000	-183.000	688.233	635.000	688.233	635.000	668.000	
Struer	576.875	596.000	538.000	-157.413	-167.000	-134.000	419.462	429.000	419.462	429.000	404.000	
Syddjurs	690.575	719.000	663.000	-147.954	-155.000	-142.000	542.621	564.000	542.621	564.000	521.000	
Viborg	2.194.822	2.121.000	2.213.000	-508.069	-484.000	-494.000	1.686.753	1.637.000	1.686.753	1.637.000	1.719.000	
Aarhus	15.217.379	17.059.000	15.421.000	-3.185.699	-3.442.000	-3.097.000	12.031.680	13.617.000	12.031.680	13.617.000	12.324.000	
I alt	37.750.233	39.071.000	37.960.000	-8.245.241	-8.359.000	-7.911.000	29.504.992	30.712.000	29.504.992	30.712.000	30.049.000	

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 3 (fortsat): Handicapkørsel, forslag til budget 2015 (budgetoverslagsårene 2016-2018)

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Favrskov	1.131.000	1.131.000	1.131.000	-267.000	-267.000	-267.000	864.000	864.000	864.000	864.000	864.000	864.000
Hedensted	1.130.000	1.130.000	1.130.000	-225.000	-225.000	-225.000	905.000	905.000	905.000	905.000	905.000	905.000
Heming	1.822.000	1.822.000	1.822.000	-343.000	-343.000	-343.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000
Holstebro	1.119.000	1.119.000	1.119.000	-271.000	-271.000	-271.000	848.000	848.000	848.000	848.000	848.000	848.000
Horsens	2.174.000	2.174.000	2.174.000	-505.000	-505.000	-505.000	1.669.000	1.669.000	1.669.000	1.669.000	1.669.000	1.669.000
Ikast-Brande	862.000	862.000	862.000	-190.000	-190.000	-190.000	672.000	672.000	672.000	672.000	672.000	672.000
Lemvig	640.000	640.000	640.000	-129.000	-129.000	-129.000	511.000	511.000	511.000	511.000	511.000	511.000
Norddjurs	732.000	732.000	732.000	-160.000	-160.000	-160.000	572.000	572.000	572.000	572.000	572.000	572.000
Odder	889.000	889.000	889.000	-193.000	-193.000	-193.000	696.000	696.000	696.000	696.000	696.000	696.000
Randers	2.331.000	2.331.000	2.331.000	-459.000	-459.000	-459.000	1.872.000	1.872.000	1.872.000	1.872.000	1.872.000	1.872.000
Ringkøbing-Skjern	1.742.000	1.742.000	1.742.000	-360.000	-360.000	-360.000	1.382.000	1.382.000	1.382.000	1.382.000	1.382.000	1.382.000
Samsø	228.000	228.000	228.000	-41.000	-41.000	-41.000	187.000	187.000	187.000	187.000	187.000	187.000
Silkeborg	2.526.000	2.526.000	2.526.000	-517.000	-517.000	-517.000	2.009.000	2.009.000	2.009.000	2.009.000	2.009.000	2.009.000
Skanderborg	948.000	948.000	948.000	-201.000	-201.000	-201.000	747.000	747.000	747.000	747.000	747.000	747.000
Skive	851.000	851.000	851.000	-183.000	-183.000	-183.000	668.000	668.000	668.000	668.000	668.000	668.000
Struer	538.000	538.000	538.000	-134.000	-134.000	-134.000	404.000	404.000	404.000	404.000	404.000	404.000
Syddjurs	663.000	663.000	663.000	-142.000	-142.000	-142.000	521.000	521.000	521.000	521.000	521.000	521.000
Viborg	2.213.000	2.213.000	2.213.000	-494.000	-494.000	-494.000	1.719.000	1.719.000	1.719.000	1.719.000	1.719.000	1.719.000
Aarhus	15.421.000	15.421.000	15.421.000	-3.097.000	-3.097.000	-3.097.000	12.324.000	12.324.000	12.324.000	12.324.000	12.324.000	12.324.000
I alt	37.960.000	37.960.000	37.960.000	-7.911.000	-7.911.000	-7.911.000	30.049.000	30.049.000	30.049.000	30.049.000	30.049.000	30.049.000

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 4: Kan-kørsel, forslag til budget 2015

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter	
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2015	BO 2016	BO 2017		
Favrskov	470.887	503.000	5.771.000	5.771.000	5.771.000	5.771.000		
Hedensted	103.303	126.000	475.000	475.000	475.000	475.000		
Herning	0	0	16.000	16.000	16.000	16.000		
Holstebro	969.045	1.014.000	2.025.000	2.025.000	2.025.000	2.025.000		
Horsens	8.304.352	4.353.000	548.000	548.000	548.000	548.000		
Ikast-Brande	62.899	57.000	65.000	65.000	65.000	65.000		
Lemvig	312.884	304.000	376.000	376.000	376.000	376.000		
Norddjurs	2.317.598	2.463.000	2.376.000	2.376.000	2.376.000	2.376.000		
Odder	0	0	83.000	83.000	83.000	83.000		
Randers	1.442.293	2.808.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000		
Ringkøbing-Skjern	493.170	495.000	509.000	509.000	509.000	509.000		
Samsø	304.302	324.000	674.000	674.000	674.000	674.000		
Silkeborg	3.152.296	3.356.000	3.435.000	3.435.000	3.435.000	3.435.000		
Skanderborg	0	0	323.000	323.000	323.000	323.000		
Skive	9.437.844	10.762.000	10.156.000	10.156.000	10.156.000	10.156.000		
Struer	32.018	36.000	120.000	120.000	120.000	120.000		
Syddjurs	2.149.308	2.185.000	2.998.000	2.998.000	2.998.000	2.998.000		
Viborg	1.619.770	584.000	983.000	983.000	983.000	983.000		
Aarhus	4.433.699	4.685.000	4.598.000	4.598.000	4.598.000	4.598.000		
Regionen	114.051.117	123.048.000	137.110.000	137.110.000	137.110.000	137.110.000		
I alt vedr. bestillere	149.656.787	157.103.000	173.913.000	173.913.000	173.913.000	173.913.000		
Sydtrafik	189.250.774	196.970.000	201.991.000	201.991.000	201.991.000	201.991.000		
NT	50.908	53.000	73.000	73.000	73.000	73.000		
Fynbus	53.840.887	67.086.000	126.676.000	126.676.000	126.676.000	126.676.000		
I alt vedr. øvrige	243.142.569	264.109.000	328.740.000	328.740.000	328.740.000	328.740.000		
I alt	392.799.356	421.212.000	502.653.000	502.653.000	502.653.000	502.653.000		

Note: 1) Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

2) Kan-kørsel omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patientbefordring, lægekørsel, specialskolekørsel, flexitur og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.

Tabel 5: Kan-kørsel udspecificeret, forslag til budget 2015

	Budget 2015									
	Kørsel i alt	Kørsel KAN	Kørsel Flextur	Kørsel Teletaxa	Administration I alt	Administration KAN	ADM Flextur	ADM Teletaxa	I alt kørsel og administration	
Favrskov	5.350.000	5.060.000	290.000	0	421.000	274.000	147.000	0	5.771.000	
Hedensted	352.500	0	176.500	176.000	122.500	0	73.500	49.000	475.000	
Herring	13.000	0	0	13.000	3.000	0	0	3.000	16.000	
Holstebro	1.707.000	939.000	400.000	368.000	318.000	119.000	109.000	90.000	2.025.000	
Horsens	484.000	242.000	0	242.000	64.000	34.000	0	30.000	548.000	
Ikast-Brande	38.000	0	38.000	0	27.000	0	27.000	0	65.000	
Lemvig	333.000	211.000	98.000	24.000	43.000	12.000	27.000	4.000	376.000	
Norddjurs	1.956.000	869.000	1.087.000	0	420.000	84.000	336.000	0	2.376.000	
Odder	67.000	0	0	67.000	16.000	0	0	16.000	83.000	
Randers	1.037.000	815.000	222.000	0	235.000	106.000	129.000	0	1.272.000	
Ringkøbing-Skjern	400.000	0	400.000	0	109.000	0	109.000	0	509.000	
Samsoe	530.000	239.000	0	291.000	144.000	64.000	0	80.000	674.000	
Silkeborg	2.988.500	2.779.000	147.000	62.500	446.500	355.000	76.000	15.500	3.435.000	
Skanderborg	264.000	98.000	0	166.000	59.000	13.000	0	46.000	323.000	
Skive	9.564.000	9.415.000	69.000	80.000	592.000	501.000	71.000	20.000	10.156.000	
Struer	41.000	0	20.000	21.000	79.000	0	19.000	60.000	120.000	
Syddjurs	2.595.000	1.898.000	697.000	0	403.000	197.000	206.000	0	2.998.000	
Viborg	679.000	0	337.000	342.000	304.000	0	237.000	67.000	983.000	
Aarhus	3.948.000	3.151.000	797.000	0	650.000	371.000	279.000	0	4.598.000	
Regionen	131.935.000	131.797.000	0	138.000	5.175.000	5.145.000	0	30.000	137.110.000	
I alt vedr. bestillere	164.282.000	157.513.000	4.778.500	1.990.500	9.631.000	7.275.000	1.845.500	510.500	173.913.000	
Sydtrafik	201.540.000	201.540.000	0	0	451.000	451.000	0	0	201.991.000	
NT	73.000	73.000	0	0	0	0	0	0	73.000	
Fynbus	125.929.000	125.929.000	0	0	747.000	747.000	0	0	126.676.000	
I alt vedr. øvrige	327.542.000	327.542.000	0	0	1.198.000	1.198.000	0	0	328.740.000	
I alt	491.824.000	485.055.000	4.778.500	1.990.500	10.829.000	8.473.000	1.845.500	510.500	502.653.000	

Tabel 6: Togdrift forslag til budget 2015

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto	
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Netto	Netto
Regionen														
Driftstilskud	57.660.679	53.052.000	53.367.000	-17.306.693	-16.800.000	-17.300.000	40.353.986	36.252.000	36.252.000	14.711.484	14.789.000	14.719.000	36.067.000	36.067.000
Anlægstilskud	14.711.484	14.789.000	14.872.000				14.711.484	14.789.000		4.558.286	4.635.000	4.719.000	4.558.286	4.719.000
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.558.286	4.635.000	4.719.000				4.558.286	4.635.000		10.153.198	10.154.000	10.153.000	10.153.198	10.153.000
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.153.198	10.154.000	10.153.000				10.153.198	10.154.000						
I alt	72.372.163	67.841.000	68.239.000	-17.306.693	-16.800.000	-17.300.000	55.065.470	51.041.000	51.041.000	55.065.470	51.041.000	50.939.000	51.041.000	50.939.000

Note: Regnskab 2013 og budget 2014, budget 2015 er i årets priser mens BO-årene er i 2015-prisniveau.
 Midttrafik afholder afdrag på gældsbevægelse til Region Midtjylland på mio. kr. 10,153. Gældsbevægelse vedrører et anlægstilskud til sporombygning på Odderbanen.

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto	
	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	Netto	Netto
Regionen														
Driftstilskud	53.367.000	53.367.000	53.367.000	-17.300.000	-17.300.000	-17.300.000	36.067.000	36.067.000	36.067.000	36.067.000	36.067.000	36.067.000	36.067.000	36.067.000
Anlægstilskud	10.153.000	10.153.000	10.153.000				10.153.000	10.153.000	10.153.000	10.153.000	10.153.000	10.153.000	10.153.000	10.153.000
- heraf ordinære anlægsinvesteringer							0	0	0					
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.153.000	10.153.000	10.153.000				10.153.000	10.153.000	10.153.000	10.153.000	10.153.000	10.153.000	10.153.000	10.153.000
I alt	63.520.000	63.520.000	63.520.000	-17.300.000	-17.300.000	-17.300.000	46.220.000	46.220.000	46.220.000	46.220.000	46.220.000	46.220.000	46.220.000	46.220.000

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau. I budgetoverslagsårene er ikke indregnet virkningen af Odderbanens overgang til Aarhus Letbane. Nuværende investeringsplan udløber i 2015.

Tabel 7: Trafikselskabet, forslag til budget 2015

Tabel 10a: Letbanesekretariat	Regnskab 2013			Budget 2014			Forslag til budget 2015		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	600.000	286.000	886.000	608.000	297.000	905.000	626.000	349.000	975.000
Hedensted	602.000	390.000	992.000	543.000	359.000	902.000	482.000	342.000	824.000
Herning	2.889.000	515.000	3.404.000	2.912.000	535.000	3.447.000	3.034.000	498.000	3.532.000
Holstebro	1.910.000	343.000	2.253.000	1.925.000	396.000	2.321.000	1.896.000	442.000	2.338.000
Horsens	3.126.000	858.000	3.984.000	3.132.000	880.000	4.012.000	3.264.000	877.000	4.141.000
Ikast-Brande	716.000	251.000	967.000	707.000	259.000	966.000	781.000	253.000	1.034.000
Lemvig	605.000	158.000	763.000	347.000	183.000	530.000	306.000	179.000	485.000
Norddjurs	593.000	162.000	755.000	595.000	170.000	765.000	581.000	197.000	778.000
Odder	295.000	198.000	493.000	272.000	235.000	507.000	265.000	290.000	555.000
Randers	6.845.000	818.000	7.663.000	6.716.000	843.000	7.559.000	5.952.000	806.000	6.758.000
Ringkøbing-Skjern	1.602.000	450.000	2.052.000	1.404.000	462.000	1.866.000	1.253.000	440.000	1.693.000
Samsø	452.000	80.000	532.000	383.000	81.000	464.000	344.000	95.000	439.000
Silkeborg	3.990.000	801.000	4.791.000	4.152.000	796.000	4.948.000	4.287.000	849.000	5.136.000
Skanderborg	1.083.000	316.000	1.399.000	1.104.000	330.000	1.434.000	1.084.000	332.000	1.416.000
Skive	2.084.000	288.000	2.372.000	2.012.000	301.000	2.313.000	2.057.000	296.000	2.353.000
Struer	552.000	168.000	720.000	551.000	169.000	720.000	570.000	158.000	728.000
Syddjurs	1.091.000	228.000	1.319.000	838.000	205.000	1.043.000	876.000	199.000	1.075.000
Viborg	3.862.000	622.000	4.484.000	3.687.000	660.000	4.347.000	3.681.000	702.000	4.383.000
Aarhus	30.167.000	6.710.000	36.877.000	34.337.000	6.672.000	41.009.000	33.470.000	6.306.000	39.776.000
Regionen	43.174.000		43.174.000	42.218.000	0	42.218.000	42.918.000		42.918.000
Besparelse fra Røjskort									
I alt	106.238.000	13.642.000	119.880.000	108.443.000	13.833.000	122.276.000	107.727.000	13.610.000	121.337.000

Note: Regnskab 2013 og budget 2014, budget 2015 er i årets priser mens BO-årene er i 2015-prisniveau.

Table 7 (continued): Traffic Authority, proposal for budget 2014 (budget proposals 2016-2018)

	BO 2016			BO 2017			BO 2018		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favskov	626.000	349.000	975.000	626.000	349.000	975.000	626.000	349.000	975.000
Hedensted	482.000	342.000	824.000	482.000	342.000	824.000	482.000	342.000	824.000
Herring	3.034.000	498.000	3.532.000	3.034.000	498.000	3.532.000	3.034.000	498.000	3.532.000
Holstebro	1.896.000	442.000	2.338.000	1.896.000	442.000	2.338.000	1.896.000	442.000	2.338.000
Horsens	3.264.000	877.000	4.141.000	3.264.000	877.000	4.141.000	3.264.000	877.000	4.141.000
Ikast-Brande	781.000	253.000	1.034.000	781.000	253.000	1.034.000	781.000	253.000	1.034.000
Lemvig	306.000	179.000	485.000	306.000	179.000	485.000	306.000	179.000	485.000
Norddjurs	581.000	197.000	778.000	581.000	197.000	778.000	581.000	197.000	778.000
Odder	265.000	290.000	555.000	265.000	290.000	555.000	265.000	290.000	555.000
Randers	5.952.000	806.000	6.758.000	5.952.000	806.000	6.758.000	5.952.000	806.000	6.758.000
Ringkøbing-Skjern	1.253.000	440.000	1.693.000	1.253.000	440.000	1.693.000	1.253.000	440.000	1.693.000
Samsø	344.000	95.000	439.000	344.000	95.000	439.000	344.000	95.000	439.000
Silkeborg	4.287.000	849.000	5.136.000	4.287.000	849.000	5.136.000	4.287.000	849.000	5.136.000
Skanderborg	1.084.000	332.000	1.416.000	1.084.000	332.000	1.416.000	1.084.000	332.000	1.416.000
Skive	2.057.000	296.000	2.353.000	2.057.000	296.000	2.353.000	2.057.000	296.000	2.353.000
Struer	570.000	158.000	728.000	570.000	158.000	728.000	570.000	158.000	728.000
Syddjurs	876.000	199.000	1.075.000	876.000	199.000	1.075.000	876.000	199.000	1.075.000
Viborg	3.681.000	702.000	4.383.000	3.681.000	702.000	4.383.000	3.681.000	702.000	4.383.000
Aarhus	33.470.000	5.806.000	39.276.000	33.470.000	5.806.000	39.276.000	33.470.000	5.806.000	39.276.000
Regionen	42.918.000	0	42.918.000	42.918.000	0	42.918.000	42.918.000	0	42.918.000
Bespørgelse fra Rejsek	-6.367.000		-6.367.000	-7.634.000		-7.634.000	-7.634.000		-7.634.000
I alt	101.360.000	13.110.000	114.470.000	100.093.000	13.110.000	113.203.000	100.093.000	13.110.000	113.203.000

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 8: Trafikelskabet busadministration udspecificeret, forslag til budget 2015

	Lønudgifter	Div. administration	Billetteringsudstyr	Rutebilstationer/gods inkl. moms	Rejsegaranti	Information og markedsføring	Provision	X-bus	Besparelse billetteringsudstyr	Kundeservice og betjent salg	Tællinger	Klippekort / periodekort	Salgsprovision	Nye funktioner	Busadm i alt	
Favskov	296.000	238.000	1.000	0	0	92.000	0	0	0	-2.000	-3.000	-2.000	0	0	6.000	626.000
Hedensted	198.000	160.000	81.000	0	0	61.000	0	0	-19.000	0	-2.000	-2.000	0	0	5.000	482.000
Herning	1.430.000	1.160.000	6.000	20.000	0	444.000	0	0	-1.000	-28.000	-16.000	-12.000	0	0	31.000	3.034.000
Holstebro	905.000	735.000	27.000	9.000	0	281.000	0	0	-6.000	-56.000	-11.000	-8.000	0	0	20.000	1.896.000
Horsens	1.475.000	1.195.000	199.000	0	2.000	458.000	0	0	-46.000	-23.000	-16.000	-12.000	0	0	32.000	3.264.000
Ikast-Brande	376.000	304.000	1.000	0	0	117.000	0	0	0	-18.000	-4.000	-3.000	0	0	8.000	781.000
Lemvig	163.000	133.000	5.000	0	0	51.000	0	0	-1.000	-45.000	-2.000	-2.000	0	0	4.000	306.000
Norddjurs	274.000	221.000	2.000	0	0	85.000	0	0	-1.000	-1.000	-3.000	-2.000	0	0	6.000	581.000
Odder	127.000	104.000	2.000	0	0	40.000	0	0	-1.000	-8.000	-1.000	-1.000	0	0	3.000	265.000
Randers	2.663.000	1.664.000	210.000	652.000	3.000	827.000	120.000	0	-48.000	-131.000	-29.000	-22.000	-13.000	0	56.000	5.952.000
Ringkøbing-Skjern	691.000	492.000	17.000	40.000	2.000	215.000	0	0	-4.000	-202.000	-8.000	-6.000	0	0	16.000	1.253.000
Samsø	161.000	131.000	2.000	0	1.000	50.000	0	0	-1.000	0	-2.000	-1.000	0	0	3.000	344.000
Silkeborg	1.904.000	1.546.000	177.000	0	3.000	591.000	120.000	0	-41.000	-4.000	-21.000	-16.000	-13.000	0	41.000	4.287.000
Skanderborg	507.000	411.000	11.000	0	0	157.000	0	0	-2.000	-1.000	-6.000	-4.000	0	0	11.000	1.084.000
Skive	966.000	784.000	81.000	32.000	0	300.000	0	0	-19.000	-89.000	-11.000	-8.000	0	0	21.000	2.057.000
Struer	266.000	216.000	5.000	0	0	83.000	0	0	-1.000	0	-3.000	-2.000	0	0	6.000	570.000
Syddjurs	412.000	334.000	2.000	0	0	128.000	0	0	-1.000	0	-5.000	-3.000	0	0	9.000	876.000
Viborg	1.668.000	1.351.000	86.000	200.000	3.000	518.000	0	0	-20.000	-129.000	-19.000	-14.000	0	0	37.000	3.681.000
Aarhus	12.509.000	10.139.000	1.182.000	3.845.000	26.000	3.883.000	3.310.000	0	-271.000	-704.000	-140.000	-103.000	-475.000	0	269.000	33.470.000
Regionen	16.924.000	13.344.000	2.257.000	5.348.000	102.000	5.254.000	1.243.000	490.000	-517.000	-1.558.000	-198.000	-143.000	-3.000	0	375.000	42.918.000
I alt	43.915.000	34.662.000	4.354.000	10.146.000	142.000	13.635.000	4.793.000	490.000	-1.000.000	-2.999.000	-500.000	-366.000	-504.000	959.000	107.727.000	

Tabel 9: Kontrolafgifter forslag til budget 2015

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Kontrolafgifter	-15.542.650	-12.717.000	-16.600.000	-16.600.000	-16.600.000	-16.600.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus kommune	9.338.635	7.363.000	9.628.000	9.628.000	9.628.000	9.628.000
Billetkontroladministration	13.872.985	11.660.000	13.121.000	13.121.000	13.121.000	13.121.000
I alt	7.668.970	6.306.000	6.149.000	6.149.000	6.149.000	6.149.000

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.
 For forudsætninger for beregningen henvises til tekstafsnittet under Billetkontrollen side 9.

Tabel 10: Letbane, forslag til budget 2015

Tabel 10a: Letbanesekretariat

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Farskov	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Hedensted				0	0	0
Heming				0	0	0
Holstebro				0	0	0
Horsens				0	0	0
Ikast-Brande				0	0	0
Lemvig				0	0	0
Norddjurs	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Odder	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Randers	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Ringkøbing-Skjern				0	0	0
Samsø				0	0	0
Silkeborg	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Skanderborg	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Skive				0	0	0
Struer				0	0	0
Syddjurs	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Viborg				0	0	0
Aarhus	492.000	499.000	209.000	209.000	209.000	209.000
Regionen	164.000	166.000	380.000	380.000	380.000	380.000
Midttrafik			95.000	95.000	95.000	95.000
I alt	915.000	931.000	950.000	950.000	950.000	950.000

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau. Revideret budget jf. Referat af møde i Letbanerådet, Letbanesamarbejdet i Aarhusområdet den 23. april 2014

Tabel 10b: Letbane Rejsekort

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Aarhus	0	4.228.816	0	4.160.401	481.031	402.955
I alt	0	4.228.816	0	4.160.401	481.031	402.955

Tabel 11: Rejsekort, forslag til budget 2015

	Budget 2013*	Revideret budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018	Samlet budget 2013-28	Besparelse i Midtrafik administration 2013-2028	Samlet budget efter indregning af besparelse (maj 2014)	Revideret budget 2014 samlet udgift 2013-2028	Difference RB2014 minus B2015 2013-2028
Favrskov	-	215.000	102.000	83.000	76.000	84.000	1.318.000	-86.000	1.232.000	1.227.000	5.000
Hedensted	-	263.000	138.000	125.000	117.000	130.000	1.977.000	-1.005.000	972.000	996.000	-24.000
Herning	-	1.971.000	1.047.000	984.000	916.000	1.044.000	15.654.000	-674.000	14.980.000	14.951.000	29.000
Holstebro	-	1.166.000	585.000	509.000	470.000	528.000	8.094.000	-1.294.000	6.800.000	6.779.000	21.000
Horsens	4.299.688	1.519.000	1.264.000	865.000	628.000	798.000	17.156.000	-2.952.000	14.204.000	14.042.000	162.000
Ikast-Brande		189.000	51.000	13.000	7.000	7.000	247.000	-333.000	-86.000	-85.000	-1.000
Lemvig		96.000	26.000	7.000	4.000	4.000	128.000	-765.000	-637.000	-637.000	-
Norddjurs		141.000	74.000	77.000	72.000	85.000	1.241.000	-84.000	1.157.000	1.157.000	-
Odder		72.000	43.000	42.000	40.000	45.000	671.000	-156.000	515.000	514.000	1.000
Randers		3.755.000	2.062.000	2.013.000	1.887.000	2.165.000	32.108.000	-6.310.000	25.798.000	25.745.000	53.000
Ringkøbing-Skjern		1.673.000	409.000	364.000	357.000	392.000	6.811.000	-3.320.000	3.491.000	3.463.000	28.000
Samsø		140.000	38.000	10.000	5.000	5.000	184.000	-47.000	137.000	761.000	-624.000
Silkeborg	5.933.069	647.000	668.000	1.080.000	763.000	972.000	21.873.000	-3.925.000	17.948.000	17.912.000	36.000
Skanderborg	-	623.000	337.000	312.000	291.000	327.000	4.935.000	-211.000	4.724.000	4.709.000	15.000
Skive	-	1.154.000	504.000	442.000	410.000	473.000	7.248.000	-2.432.000	4.816.000	4.799.000	17.000
Struer	-	269.000	111.000	89.000	83.000	93.000	1.465.000	-100.000	1.365.000	1.358.000	7.000
Syddjurs	-	383.000	176.000	158.000	148.000	169.000	2.571.000	-82.000	2.489.000	2.480.000	9.000
Viborg	-	2.353.000	1.122.000	1.002.000	928.000	1.060.000	16.143.000	-3.204.000	12.939.000	12.902.000	37.000
Aarhus	-	16.854.000	13.944.000	14.523.000	13.869.000	16.500.000	233.510.000	-82.514.000	150.996.000	151.011.000	-15.000
Regionen	-	30.354.000	17.240.000	17.955.000	16.972.000	19.527.000	286.249.000	-52.905.000	233.344.000	233.023.000	321.000
I alt	10.232.757	63.637.000	39.941.000	40.653.000	38.043.000	44.408.000	659.583.000	-162.399.000	497.184.000	497.107.000	77.000

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Vedr. punkt nr. 6



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. juni 2014	1-23-4-8-11	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

Bilag – Fælleskontrakt

1. Generelt

§ 1. Kontraktgrundlaget består af de fem nedenfor nævnte dele og er prioriteret på følgende måde:

- Nøgleoplysninger i busselskabets oprindelige kontrakt
- Fælleskontrakten med bilag
- Bilag tilhørende busselskabets oprindelige kontrakt, hvor andet ikke er anført
- Det oprindelige udbudsmateriale, herunder eventuelle rettelsesblade
- Det vindende busselskabs tilbud med tilhørende bilag

I tilfælde af modstrid har bestemmelser i fælleskontrakten og dertilhørende bilag forrang for bestemmelser i bilag tilhørende busselskabets oprindelige kontrakter.

- Stk. 2 Kontrakten kan indgås med en enkeltperson, et selskab eller en anden juridisk person.
- Stk. 3 Kontrakten underskrives i en enkeltmandsejet virksomhed af ejeren, der samtidig er den ansvarlige leder af virksomheden. Ved kontraktindgåelse med et interessentskab underskrives kontrakten af samtlige interessenter. Midttrafik skal have en kopi af en eventuel interessentskabskontrakt. Ved kontraktindgåelse med et aktie- eller anpartsselskab skal kontrakten underskrives af en person, der er tegningsberettiget for selskabet. Tegningsretten skal dokumenteres.
- Stk. 4 For aktie- og anpartsselskaber skal Midttrafik i forbindelse med kontraktindgåelsen have oplysning om ejerforholdet. Ændringer i ejerforholdet i aktie- eller anpartsselskaber i løbet af kontraktperioden skal meddeles skriftligt til Midttrafik. Aktie-/anpartsbesiddelse på under 10 % af aktie-/anpartskapitalen skal dog ikke oplyses, medmindre en sådan aktiepost giver adgang til bestemmende indflydelse i selskabet. Selskaberne skal på Midttrafiks opfordring indsende regnskaber senest 14 dage efter regnskabernes underskrivelse med en detaljeringsgrad og informationsværdi svarende til kravet i årsregnskabsloven.
- Stk. 5 Hvis der i aktie- eller anpartsselskaber sker ændringer i ejerforholdet til bestemmende andele af kapitalen, er Midttrafik berettiget til at opsige kontrakten med 3 måneders varsel, hvis vægtige grunde taler herfor. Opsigelsen skal i givet fald ske senest en måned efter, at Midttrafik har modtaget meddelelse om ændringen i ejerforholdet. Busselskabet kan klage over afgørelsen, jf. § 29. Stk. 3.
- Stk. 6 Busselskabet udpeger en kontaktperson, der med bindende virkning for busselskabet kan indgå alle aftaler vedrørende den løbende opfyldelse af kontrakten. Den udpegede kontaktperson skal have hjemsted eller bopæl i Danmark. Kontaktpersonen skal kunne skrive og tale dansk, da al kommunikation med Midttrafik foregår på dansk.

- Stk. 7 Busselskabet skal oplyse om eventuelle underentreprenører og om omfanget af deres kørsel. Antagelse eller udskiftning af underentreprenør samt væsentlige ændringer i omfanget af underentreprenørers kørsel skal godkendes af Midttrafik. Busselskabet er eneansvarlig over for Midttrafik og har det fulde ansvar for den kørsel, der udføres af underentreprenører. Herunder at underentreprenører er i besiddelse af de krævede tilladelser til udførsel af buskørsel efter busloven.
- Stk. 8 Til sikkerhed for busselskabets opfyldelse af kontrakten stilles en anfordringsgaranti på 100.000 kr. pr. kontraktbus. Garantien skal stilles gennem et af Midttrafik godkendt pengeinstitut/kaufionsforsikringselskab og indestå indtil tre måneder efter kontraktens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien. Garantien skal på anfordring fra Midttrafik frigives, uden at Midttrafik kan dokumentere sin ret ved forlig, endelig domstolsafgørelse eller voldgiftskendelse.
- Stk. 9 Forlænges kontrakten, jf. § 25. Stk. 2, er busselskabet forpligtet til senest fire uger efter underskrift af forlængelsen at stille en ny garanti i hele forlængelsesperioden. Busselskabet er forpligtet til at sende den nye, originale garanti til Midttrafik. Indtil den nye garanti modtages, kan Midttrafik tilbageholde betaling vedrørende den til garantien hørende kontrakt op til det beløb, garantien skal lyde på.
- Stk. 10 Den i de oprindelige udbudsvilkår fortrykte Garantierklæring er en skabelon. Vælger busselskabet ikke at anvende Midttrafiks skabelon i forbindelse med sikkerhedsstillelse, skal Midttrafik have samme retsstilling som efter den i bilag F fortrykte skabelon.
- § 2. Busselskabet leder og driver selvstændigt sin virksomhed. Ethvert personaleanliggende afgøres af busselskabet.
- Stk. 2 Busselskabet er forpligtet til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. buslovens § 18, stk. 2. Det er et krav, at driften sker på en arbejdsmiljømæssig forsvarlig måde og i fuld overensstemmelse med arbejdsmiljølovgivningen. Busselskabet skal efter anmodning kunne redegøre for, hvordan arbejdsmiljølovgivningens krav på særlige, væsentlige områder opfyldes.
- Stk. 3 Busselskabet er i hele kontraktperioden forpligtet til at have en beredskabsplan, jf. bilag i busselskabets oprindelige kontrakt. Busselskabet skal sikre, at dets personale er bekendt med indholdet i beredskabsplanen. Busselskabet skal på Midttrafiks opfordring præsentere selskabets beredskabsplan for Midttrafik.

2. Køreplanlægning

- § 3. Midttrafik fastlægger linjeføring og køreplan.
- Stk. 2 Midttrafik fastlægger de vognløbsplaner, der anvendes som grundlag for beregningen af kontraktbetalingen. Midttrafik fastlægger, hvilke vognløb de enkelte bustyper skal benyttes på.
- Stk. 3 Påtænkte ændringer af linjeføring, køreplan og vognløb drøftes mellem Midttrafik og busselskabet, inden Midttrafik træffer beslutning herom. Ca. 7 måneder før køreplan-skifte orienterer Midttrafik skriftligt busselskabet om de køreplanprojekter/ændringer, der foreligger på det pågældende tidspunkt, for de ruter, busselskabet er ansvarlig for, og der aftales et køreplanmøde. Forud for køreplanmødet meddeler busselskabet

Midttrafik eventuelle forslag til køreplanændringer eller emner, der ønskes drøftet med Midttrafik. Afhængig af omfanget og karakteren af køreplanprojekter aftales det videre samarbejde om gennemførelse af projekterne på køreplanmødet. Såfremt der herefter fremkommer nye køreplanprojekter, orienteres busselskabet hurtigst muligt. Midttrafik står til rådighed for dialogmøder med chaufførerne om køreplanlægningen.

Busselskabets skal deltage aktivt i dette samarbejde og via prøvekørsler og drift medvirke til at sikre, at tiderne kan overholdes. Busselskabet skal sikre, at forslag og kommentarer fra kunder kommer videre til Midttrafik. Busselskabet skal ligeledes sikre, at chaufførernes synspunkter indgår i busselskabets forslag til ændringer. Den endelige køreplan sendes sædvanligvis senest tre måneder inden ikrafttræden til busselskabet. Hvis væsentlige ændringer gennemføres med kortere varsel end tre måneder, drøftes konsekvenserne heraf mellem parterne.

- Stk. 4 Busselskabet er forpligtet til af egen drift at give Midttrafik oplysninger om samtlige forhold, der kan hindre, forstyrre eller true busselskabets opfyldelse af den indgåede kørselskontrakt. Busselskabet har pligt til at orientere Midttrafik om forhold, der kan have eller vil få betydning for valg af ruteføring og/eller køreplanlægning. Midttrafik har pligt til tidligst muligt at orientere busselskabet om ændringer for dennes arbejdstilrettelæggelse.
- Stk. 5 Busselskabet udskifter køreplantavler uden ekstra betaling. Opgaven er nærmere beskrevet i skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel" i den oprindelige kontrakt.
- Stk. 6 Busselskabet skal sikre, at fejl og mangler ved køreplantavler og stoppestandsstandere og læhuse straks indberettes til Midttrafik.

3. Reduktion i kørselsomfang

- § 4. Det antal køreplantimer pr. køreplanår, der er omfattet af kontrakten, er opgjort ud fra udbudsmaterialet, inkl. eventuelle rettelsesblade. Antallet fremgår af "Nøgleoplysninger om kontrakten" i den oprindelige kontrakt. Køreplantimer opgøres som angivet i bilag i den oprindelige kontrakt. Midttrafik kan i hele kontraktperioden ændre antallet af køreplantimer både opad og nedad med bibeholdelse af de kontraktlige enhedssatser. Ved større reduktioner betaler Midttrafik dog en godtgørelse som anført i stykkerne 2 - 7. Køreplantimetallet kan dog kun øges til over 20 % mere end anført i "Nøgleoplysninger om kontrakten" efter aftale med busselskabet. Ved beregningerne benyttes samme køreplanperiodelængde som oprindeligt, normalt 52 uger.
- Stk. 2 Midttrafik betaler en godtgørelse til busselskabet, såfremt køreplantimetallet i kontraktperioden reduceres med mere end 20 % i forhold til det i "Nøgleoplysninger om kontrakten" anførte, eller såfremt antallet af køreplantimer i en køreplanperiode reduceres med mere end 7½ % i forhold til køreplantimetallet før reduktionen. Godtgørelsen for reduktion i køreplantimetallet beregnes som anført i Stk. 3 og Stk. 4.
- Stk. 3 Det antal køreplantimer, der ydes godtgørelse for efter 20 % reglen, beregnes som det antal timer, reduktionen i kontraktperioden udgør ud over 20 % af det oprindelige køreplantimetal. Såfremt der tidligere i kontraktperioden er ydet godtgørelse efter 20 % reglen, reduceres det timetal, der nu ydes godtgørelse for, med det antal timer, der tidligere er ydet godtgørelse for. Det antal køreplantimer, der ydes godtgørelse for ef-

ter 7½ % reglen, beregnes som det antal timer, reduktionen udgør ud over 7½ % i forhold antallet før reduktionen. Ved reduktioner i 1. køreplanår dog i forhold til det i "Nøgleoplysninger om kontrakten" anførte timetal. Der ydes alene godtgørelse for det største af de således beregnede to tal efter 20 % reglen eller 7½ % reglen.

Stk. 4 For hver af de timer, det jf. Stk. 3 er beregnet, at der skal ydes godtgørelse for, ydes en godtgørelse på 60 % af den på reduktionstidspunktet gældende bustimeenhedssats (§ 19. Stk. 3). Godtgørelsen ydes for kontraktens restperiode, dog maksimalt for et år.

Stk. 5 Antallet af kontraktbusser reguleres, såfremt kørslen kan udføres med færre eller nødvendiggør indsættelse af flere busser, jf. § 14. Stk. 1. Midttrafik kan uden godtgørelse reducere antallet af kontraktbusser således:

1 - 4 kontraktbusser i udbuddet:	Ingen reduktion.
5 - 9 kontraktbusser i udbuddet:	Reduktion med 1 busser.
10 - 14 kontraktbusser i udbuddet:	Reduktion med 2 busser.

Og analogt ved flere kontraktbusser.

Midttrafik yder godtgørelse for det antal kontraktbusser, der reduceres med herudover.

Godtgørelsen for reduktion i antal kontraktbusser beregnes som anført i Stk. 6.

Stk. 6 For de busser, der jf. Stk. 5 skal ydes godtgørelse for, yder Midttrafik en godtgørelse på 50 % af den for de pågældende busser gældende enhedssats på reduktionstidspunktet, jf. § 19. Stk. 4. Godtgørelsen ydes for kontraktens restperiode, dog maksimalt for 12 måneder.

Stk. 7 Midttrafik beregner godtgørelsen ved påkrav fra busselskabet. Midttrafik udbetaler godtgørelsen som et engangsbetrag senest 2 måneder efter, at busselskabet har rejst krav om godtgørelse. Busselskabet kan herudover ikke rejse noget krav.

4. Kørselens udførelse, kundebetjening

§ 5. Busselskabet er ansvarligt for kørselens planmæssige gennemførelse, medmindre denne hindres af vejforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som busselskabet ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure).

Stk. 2 Ved driftsstop, sygdom eller lignende skal busselskabet indsætte reservemateriel af samme standard, reservechauffører eller selv træffe aftale med anden trafikudøver om kørselens gennemførelse, jf. dog stk. 1.

Busselskabet er forpligtet til hurtigst muligt at underrette Midttrafik og BUS-INFO om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen. Busselskabet skal blandt andet indberette udgåede ture, forsinkelser og forbikørsler. Reglerne for indberetning er nærmere beskrevet i bilag i den oprindelige kontrakt.

Stk. 3 Busselskabet skal sikre, at køreplanlagte korrespondancer overholdes i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastsættes af Midttrafik.

Stk. 4 Busselskabet skal sikre, at der inden for de begrænsninger, køreplanerne giver, afsættes tilstrækkelig tid til billettering og betjening af passagerer. Ved afgang fra endestation skal bussen være til stede og åben for publikum mindst 5 minutter før planmæs-

sig afgangstid, medmindre kort ophold efter forudgående tur eller overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelser hindrer dette.

- Stk. 5 Annoncering af stoppesteder skal ske efter de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik.
- § 6. Busselskabet udfører kørslen i nært samarbejde med Midttrafik, Midttrafiks samarbejdspartnere og andre virksomheder, der udfører kørsel for Midttrafik.
- Stk. 2 Midttrafik skal i hele driftstiden kunne komme i kontakt med busselskabet eller en repræsentant for denne. Midttrafik skal have mulighed for at kommunikere med busselskabet via e-mail og internet. Busselskabet skal til hver en tid følge Midttrafiks procedure for information til chauffører og kunder. Proceduren findes under "Busselskaber og vognmænd" på www.midttrafik.dk
- Stk. 3 Ansvar for aftaler om rutebilstationer påhviler Midttrafik. Busselskabet har ansvaret for busanlæg og opstillingspladser. Busselskabet har desuden ansvaret for at stille egne personalefaciliteter til rådighed, herunder pauselokaler til chauffører, adgang til toiletfaciliteter mv. Midttrafik kan kræve, at busselskabet betaler udgifter til etablering og drift af personalefaciliteter på udvalgte rutebilstationer og endestationer. Busselskabet sikrer selv inventar. Dette står oplyst i Nøgleoplysningerne om kontrakten i den oprindelige kontrakt.
- Stk. 4 Busselskabet har ansvaret for, at pludseligt opståede kapacitetsproblemer på de afgange, busselskabet udfører kørslen på, klares bedst muligt. Busselskabet skal hurtigst muligt underrette Midttrafik om behov for fast dubleringskørsel. Busselskabet er også forpligtet til at meddele, når behov for fast dubleringskørsel ikke længere er til stede.
- Stk. 5 De anvendte busser skal være rengjorte og vel vedligeholdte. Busserne skal gøres rene ind- og udvendig mindst én gang om dagen. Busserne skal hovedrengøres mindst én gang om året. Busselskabet er forpligtet til at lave og overholde en rengøringsplan.
- Stk. 6 Busselskabet skal sørge for, at busserne ved endestationen (bybustterminalen) efterses for glemte sager og for, at fundne sager indsamles, opbevares og afleveres til politiet i overensstemmelse med Midttrafiks rejsebestemmelser. Kunderne skal kunne henvende sig til busselskabet om glemte sager, spørgsmål vedrørende driften, køreplan- og takstoplysninger m.v. i almindelig kontortid, dvs. minimum i tidsrummet 9-15 på hverdage.
- Stk. 7 Destinationsskiltningen skal være indstillet i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik.
- Stk. 8 For at sikre den mest effektive anvendelse af kontraktbusserne kan Midttrafik i de perioder, hvor de ikke er anvendt ifølge afregningsvognplanerne, forlange, at busselskabet udfører kørsel på de linjer, som busselskabet betjener, eller på andre linjer eller strækninger, til betalingen efter § 19. Stk. 2 og Stk. 3. Hvis det drejer sig om fast kørsel, der strækker sig over mindst 6 måneder, foretages en korrektion efter § 20.
- Stk. 9 Kørsel, der ikke kan indpasses i afregningsvognplanerne, betales efter særskilt aftale (ikke kontraktbusser), bilag om dubleringsaftale i den oprindelige kontrakt.

- § 7. Busselskabet er ansvarlig for, at billettering sker korrekt. Chaufførerne skal have rådighed over det nødvendige billetteringsudstyr og til enhver tid have en tilstrækkelig beholdning af billetruller og klippekort-formularer. Chaufføren skal endvidere have kendskab til Midttrafiks takster og takstsystem og være så godt kendt med det kollektive trafiknet, at de er i stand til at vejlede kunderne. Kendskab til takstsystemet omfatter også takstsamarbejdsaftaler, som Midttrafik har indgået med øvrige trafikmyndigheder. Vejledningsmateriale, udarbejdet af Midttrafik til brug for chaufførerne samt relevant materiale, skal være tilgængeligt for og kendt af chaufførerne.
- Stk. 2 Busselskabet skal sikre, at alle chauffører kører kundevenligt og miljørigtigt (en glidende og sikker kørsel) efter de anvisninger, der fastsættes af Midttrafik. Busselskabet har pligt til at meddele Midttrafik om problemer, der forhindrer kundevenlig kørsel.
- Stk. 3 Chaufførerne, andet personale og busselskabet skal yde en kundevenlig og serviceorienteret betjening. Midttrafik kan præcisere eventuelle krav om hjælp til handicappede. Chaufførerne skal forstå og kunne bruge begrebet konduite.
- Stk. 4 Busselskabet skal sikre nul-tolerance politik i forhold til vold og trusler om vold mod busselskabets ansatte. På opfordring fra Midttrafik skal busselskabet indsende opgørelse over politianmeldte episoder om vold og trusler om vold for de seneste 12 måneder.
- Stk. 5 Chaufførerne skal senest 8 uger efter ansættelse være iført uniform. Se Midttrafiks bestemmelser vedr. krav til uniform i fælleskontraktens bilag 2. Chaufførerne skal i øvrigt være velsoignerede, præsentable og kunne tale, læse og forstå dansk. Chaufførerne skal ligeledes kunne bruge en mikrofon.
- Stk. 6 Busselskabet har ansvaret for, at chaufførerne får en grund- og efteruddannelse, der gør dem i stand til at leve op til de krav til arbejdsudførelse og til kundebetjening, der er angivet i stk. 1-4.

Efteruddannelsen af chaufførerne, der udfører kørsel i denne kontrakt, skal i gennemsnit være på mindst 2½ dag pr. chauffør i hvert kalenderår. Når kontrakten alene omfatter en del af et kalenderår omregnes de 2½ dage pr. år forholdsmæssigt. Bruger busselskabet mere end 3 efteruddannelsesdage pr. chauffør i et kalenderår, kan overskuddet overføres til det kommende kalenderår.

Den uddannelse, der sker ifølge de i bekendtgørelse nr. 177 af 25. februar 2013 stillede krav medregnes ikke i de ovenfor nævnte 2½ dage.

Kursusgebyret og udgifter til fornyelse af chaufføruddannelsesbeviset i forbindelse med den lovpligtige efteruddannelse, jf. bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008, er Midttrafik uvedkommende.

Busselskabet skal sørge for en passende efteruddannelse af det øvrige personale, herunder driftsledelsen.

Busselskabet skal på opfordring fra Midttrafik dokumentere uddannelsesforløbet samt indhold heraf for samtlige medarbejdere for det seneste kalenderår.

Retningslinjer for oplæring og efteruddannelse fastsættes løbende af Midttrafik i samarbejde med busselskabet. Busselskabet skal medvirke i forsøg med certificering af chauffører.

Busselskabet forpligter sig til, at alle chauffører og driftsledere på Midttrafiks anmodning skal deltage i Midttrafiks kurser for chauffører. Kursusdagene kan fratrækkes i de krævede 2½ dag efteruddannelse pr. chauffør pr. år og kan tilsvarende maksimalt udgøre 2½ dage pr. år.

Deltagelse på løbende Fly High (FH) kurser er obligatorisk for busselskabets chauffører. Fly High afholdes hvert andet år. Fly High afholdes hvert andet år. FH1 skal være gennemført inden maj 2015. FH2 skal være gennemført senest 2 år efter, at FH1 er gennemført. FH3 skal gennemføres senest to år efter FH2 er gennemført.

- Stk. 7 Busselskabet og dets personale skal deltage i normale instruktionsmøder om takst- og billetteringssystem, chaufførkurser o.l., der arrangeres af Midttrafik. Chaufførerne skal normalt højst deltage i et møde pr. år. Udgifter hertil dækkes af busselskabet.

Busselskabet og dets chaufførrepræsentant(er) skal normalt deltage i 2-4 kvalitetsudvalgsmøder pr. år. Midttrafik betaler for chaufførernes deltagelse i kvalitetsudvalgsmøder.

- Stk. 8 Midttrafik kan kræve, at busselskabet udnytter sine muligheder for at frigøre sig fra en chauffør, hvis denne har givet anledning til gentagne eller grove berettigede klager.

5. Kvalitetssikring

- § 8. Busselskabet er forpligtet til at deltage i og udvikle Midttrafiks kvalitetssikringssystem. Kvalitetssikringssystemet er nærmere beskrevet i bilag 10. Kvalitetssikringssystemet udvikles løbende. Busselskabet skal medvirke i både forsøg med bonusmodeller og permanente bonusmodeller .

- Stk. 2 Busselskabet er forpligtet til at udføre de opgaver - f.eks. indhentning og bearbejdning af oplysninger - som er forudsat i kvalitetssikringssystemet, samt at afgive løbende indberetning om kørslens udførelse efter de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik. Det sker sammen med indberetning til brug for den månedlige afregning, jf. § 23. Stk. 2.

- Stk. 3 Busselskabet er forpligtet til at iværksætte en driftsstyring og -overvågning, der sikrer tilstrækkelig information om den løbende drift og styring af kvaliteten.

Hvis der med hjemmel i kontrakten registreres en kvalitetsbrist hos busselskabet, skal busselskabet afhjælpe bristen inden for en af Midttrafik fastsat frist.

- Stk. 4 Midttrafik er berettiget til at føre kontrol med busselskabets opfyldelse af kontrakten ved inspektion af eller i de anvendte busser, herunder evt. ved brug af mystery shopping. En sådan kontrol fritager ikke busselskabet for ansvaret for, at busserne opfylder de aftalte betingelser, og at kørslen udføres som aftalt.

6. Takst, kontrol og tælling

- § 9. Midttrafik fastlægger takst- og billetteringssystem og øvrige rejsebestemmelser.

- § 10. Busselskabet medvirker til gennemførelsen af de kontrolforanstaltninger, der iværksættes af Midttrafik, herunder passagerkontrol i busserne.

- § 11. Midttrafik kan iværksætte trafiktællinger og -undersøgelser. Busselskabet og dets personale skal medvirke konstruktivt hertil, i op til 10 dage om året pr. rute uden ekstra kontraktbetaling.
- § 12. Midttrafik har ret til at installere forskelligt udstyr i busselskabets busser. Det gælder for eksempel billetteringsudstyr, udstyr til registrering af brændstofforbrug, passager-tællingsudstyr, realtidsudstyr, udstyr til kameraovervågning, udstyr til kommunikation mellem busser og gadesignalanlæg. Listen er ikke udtømmende. Udstyret leveres og betales af Midttrafik, der også afholder udgifterne, første gang det installeres. Udgifter til flytning af udstyr i forbindelse med udskiftning eller omflytning af en bus afholdes af busselskabet. Den daglige service af udstyret varetages af busselskabet. Reserve-dele leveres af Midttrafik. Øvrig vedligeholdelse forestås og betales af Midttrafik, medmindre reparation skyldes u hensigtsmæssig brug af udstyret, hærværk, tyveri, brand m.v. Busselskabet skal straks underrette Midttrafik, hvis udstyret ikke fungerer tilfredsstillende.
- Stk. 2 Alle chauffører skal være forsynet med mobiltelefon, chaufførskærm eller anden platform, som til hver en tid kan betjenes under kørslen efter gældende lovgivning. Betaling for etablering og drift af mobiltelefoner eller andet kommunikationsudstyr afholdes af busselskabet.
- Stk. 3 Chaufførens personlige billetteringsudstyr (møntveksler, kortholder og taske) anskaffes og betales af busselskabet. Møntbord anskaffes og betales af busselskabet.
- Stk. 4 Udstyr, der er stillet til rådighed af Midttrafik, tilbageleveres på sidste kørselsdag i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, bortset fra almindelig slitage. Overdragelsen sker til Midttrafik eller til et nyt busselskab efter Midttrafiks anvisning. Busselskabet bærer risikoen for udstyret i forbindelse med brand, trafikskade, hærværk og tyveri.
- Stk. 5 Hvor der benyttes elektroniske billetmaskiner, er busselskabet efter Midttrafiks anvisning forpligtet til at foretage dataoverførsel til og fra billetmaskinerne.

7. Reklamer og information

- § 13. Midttrafik og busselskabet har ret til at disponere over plads til information og reklame, således som det er angivet i den oprindelige kontrakt.

Reklamerne skal overholde dansk/international reklamekodeks og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder ICC's kodeks for reklame og markedskommunikation.

Reklamer må ikke være diskriminerende med hensyn til race, køn, religion, alder eller nationalitet, eller krænke personers religiøse eller politiske overbevisning.

Der må hverken direkte eller indirekte reklameres for religiøse anskuelser eller bevægelser eller for produkter udbudt af sådanne.

Reklamer rettet mod børn og unge må aldrig, hverken direkte eller indirekte opfordre til vold, anvendelse af rusmidler, herunder alkohol eller anden farlig eller hensynsløs adfærd eller på utilbørlig måde benytte sig af vold, frygt eller overtro som virkemidler.

Det er Midttrafik, der står for markedsføring over for kunderne. Busselskabet må ikke promovere sig selv over for kunderne uden godkendelse af Midttrafik.

Er der tvivl om en reklames berettigelse skal Midttrafik kontaktes.

- Stk. 2 Busselskabet sørger uden beregning for opsætning af Midttrafiks hængeskilte, plakater, "streamers" og andre eventuelle reklamer udleveret af Midttrafik eller tredjepart godkendt af Midttrafik. Opsætning af materiale skal finde sted indenfor den af Midttrafik angivne tidsfrist.
- Stk. 3 Informationsmateriale, udleveret af Midttrafik, skal placeres i busserne og udleveres til kunderne i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik. Det er busselskabets ansvar at rekvirere yderligere materiale hos Midttrafik, hvis noget af materialet slipper op. Informationsmateriale, der ikke er udarbejdet af Midttrafik, må ikke udleveres i busserne uden godkendelse af Midttrafik.
- Stk. 4 Der må ikke anvendes totalreklame. Reklamer må hverken helt eller delvist dække for ruderne.

8. Kørselsmateriellet

- § 14. Busselskabet skal give meddelelse om, hvilke busser der anvendes til kørslen. Busselskabet skal højst 4 uger efter kontrakttildelingsdato, fremsende målfaste tegninger af busserne, der påtænkes indsat i fast kørsel i kontrakten. Disse skal dokumentere at buskravene i kontrakten er opfyldt og skal godkendes af Midttrafik. Senest 7 dage før kontraktens ikrafttrædelse og senest 7 dage efter udskiftningen af en bus, skal der for de kontrakt- og reservebusser der anvendes, indsendes busoplysnings- og busoversigtsskemaer, samt registreringsattester og officiel dokumentation for bussens brændstofforbrug. Skema til indberetning forefindes under "Busselskaber og vognmænd" på www.midttrafik.dk. Midttrafik kan til enhver tid kontrollere om de anvendte busser opfylder kontraktkravene.
- Stk. 2 Antallet af kontraktbusser reguleres i overensstemmelse med behovet ved ændringer i busselskabets kørsel, der indebærer, at kørslen kan udføres med færre eller nødvendiggør indsættelse af flere busser.
- § 15. Alle busser skal opfylde kravene i udbudsmaterialet. Kravene gælder pakkevis, uanset om pakken er vundet som enkeltpakke eller som en kombination af pakker. Der kan ikke tages forbehold for de anførte krav.
- Stk. 2 Der kan dispenseres for afgivelser på buskrav, hvor det er hensigtsmæssigt af økonomiske eller betjeningsmæssige grunde, men det skal på forhånd aftales konkret med Midttrafik. Det er Midttrafik, der afgør, om afvigelse kan accepteres.
- Stk. 3 Nye busser skal være forberedt til installation af IT- udstyr, som angivet i den oprindelige kontrakt. Busserne skal have installeret trådløst internet, som beskrevet i fælleskontraktens bilag 3. Midttrafik forbeholder sig samtidig retten til at installere udstyr til realtidinformation, som beskrevet i fælleskontraktens bilag 4.
- Stk. 4 Midttrafik kan løbende ændre kravene til bustype og -størrelse m.v. for fremtidige busudskiftninger. Ændrede krav meddeles busselskabet skriftligt. Busselskabet kan kræve forhandling, hvis ændringerne påvirker købsprisen af bussen i væsentlig grad.

- Stk. 5 Reservebusser skal leve op til buskravene og opfylde busforskrifterne på linje med kontraktbusser, jf. stk. 1. Busselskabet skal råde over det tilstrækkelige antal reservebusser.
- Stk. 6 Hvis en reservebus udfører mindre end 1.200 køreplantimer i rutekørsel om året, vil Midttrafik acceptere Euronorm ned til 1 trin lavere, dog minimum Euro 3, og den maksimale busalder må højst være to år mere end kravet til kontraktbusserne. Busselskabet skal på Midttrafiks anmodning dokumentere, at bussen benyttes mindre en 1.200 køreplantimer årligt.
- Stk. 7 Busselskabet har ansvaret for, at kontraktbusser og reservebusser er forsynet med de nødvendige destinationsnavne for at kunne udføre kørslen. Omkostningerne ved ændring af navne i forbindelse med rute- eller kørselsomlægninger afholdes af busselskabet.
- Stk. 8 Busselskabet skal sikre, at kontrakt- og reservebusser til hver en tid er udstyret med forbindings- og førstehjælpskasse, således at alle busser uanset rutelængde følger de krav til udstyr, der er specificeret i §5 i "Bekendtgørelse om særlige krav til busser".
- Stk. 9 Hvis lovgivningen medfører ændrede regler for beregning af vægt og ståpladser kan Midttrafik forlange, at busselskabet omregistrerer busserne. Det sker uden ændring af betalingen.
- Stk. 10 Midttrafik kan mod betaling af de dermed forbundne omkostninger kræve, at allerede anskaffede busser ændres, eller forsynes med ekstra udstyr. Destinationsskilte betales af busselskabet, jf. § 15. Stk. 7.
- Stk. 11 Midttrafik kan mod betaling af de hermed forbundne omkostninger stille krav om udskiftning af en bus til en anden type eller en anden størrelse. Ændringen i betalingen fastsættes efter forhandling.
- Stk. 12 Busselskabet skal årligt, senest d. 31. juli, til Midttrafik indsende en ajourført opgørelse over den eksisterende buspark. Skema til indberetning forefindes under "Busselskaber og vognmænd" på www.midttrafik.dk. Opgørelsen skal indeholde status for busparken pr. køreplansskiftet, og oplysninger om bussernes faktiske brændstofforbrug og kørte kilometer for den foregående køreplanår. Brændstofforbruget for udgåede og indsatte busser i løbet af køreplanåret, samt reserve- og dubleringsbusser, skal også opgøres.
- Stk. 13 Såfremt der i den oprindelige kontrakt stiles krav om miljøsyn, skal samtlige busser i kontrakten, inklusive reservebusser, en gang årligt gennemgå et miljøsyn, jf. bilag i den oprindelige kontrakt. Miljøsynsrapporten skal indsendes en gang årligt senest 14 dage efter foretaget miljøsyn.
- Stk. 14 Mod betaling af busselskabets meromkostninger kan Midttrafik kræve, at der anvendes biobrændstof eller andre alternative drivmidler.
- Stk. 15 Kontraktbusser kan ikke uden Midttrafiks godkendelse anvendes til andre formål.
- Stk. 16 Alle busser der kører indenfor en miljøzone, skal til enhver tid opfylde kravene i "Bekendtgørelse om foranstaltninger for lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v."

- Stk. 17 Hvis kravet vedrørende maksimal alder for busser er fastsat til 12 år, betyder det, at bussen senest skal udskiftes i den måned, hvori bussen bliver 12 år. Eksempelvis skal en bus indregistreret første gang den 5. september 2000 senest udskiftes i september 2012.
- Stk. 18 Hvis kontrakten forlænges efter aftale mellem busselskabet og Midttrafik, er spørgsmålet om bussernes maksimale alder et aftalepunkt.
- § 16. Udskiftning af kontrakt- og reservebusser skal ske, så de i udbudsmaterialet anførte krav til enhver tid overholdes. Midttrafiks bomærke skal fjernes ved salg af busser, hvis de skal anvendes til andet formål end kørsel for Midttrafik.
- Stk. 2 Busselskabet kan frit udskifte en kontrakt- og reservebus, hvis den indsatte bus er af samme type, standard og størrelse og i øvrigt overholder krav til busser i den oprindelige kontrakt. Busselskabet er dog forpligtet til at betale overflytning af det af Midttrafik installerede udstyr.
- Stk. 3 Ved udskiftning af kontrakt- eller reservebus, skal den indsatte bus overholde Midttrafiks aktuelle designmanual.
- Stk. 4 Busselskabet må ikke opsætte egenproducerede informationsmateriale, piktogrammer eller lignende i eller på bussen uden forudgående godkendelse af Midttrafik.

9. Betalingsmodellen

- § 17. Grundlaget for beregningen af betalingen er anført på tilbudsblanketten, der er vedhæftet i busselskabets oprindelige kontrakt som bilag 1. Alle indtægter ved kontraktkørslen tilfalder Midttrafik.
- § 18. Antallet af køreplantimer beregnes efter reglerne den oprindelige kontrakt.
- § 19. Der ydes betaling for kørslen pr. udført køreplantime og pr. indsat kontraktbus.
- Stk. 2 Dækning af chaufføromkostninger. Se skema med Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel i den oprindelige kontrakt.
- Stk. 3 Dækning af øvrige timeafhængige omkostninger. Se skema med Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel i den oprindelige kontrakt.
- Stk. 4 Dækning af busafhængige omkostninger. Se skema med Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel i den oprindelige kontrakt.
- Stk. 5 Hvis planmæssig kørsel ikke gennemføres, bortfalder betalingen efter § 19. Stk. 2 og Stk. 3. Dog har busselskabet krav på at oppebære samme betaling, hvis vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som busselskabet ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure), hindrer den planmæssige kørsels gennemførelse. Såfremt busselskabet ikke har udfoldet alle rimelige bestræbelser på at opretholde normal kørsel i videst muligt omfang, fradrages den eventuelle besparelse, som busselskabet opnår i sådanne tilfælde. Busselskabet er forpligtet til straks at underrette Midttrafik om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen. Publikum informeres efter aftale med Midttrafik.

- Stk. 6 Uagtet det i Stk. 5 anførte, bortfalder betaling efter § 19 fuldt ud ved driftsafbrydelse på grund af arbejdskonflikt, blokade eller lignende. Dette gælder uanset, om ovennævnte forhold rammer busselskabet direkte eller rammer underleverandører, underentreprenører eller andre, der medvirker til busselskabets opfyldelse af kontrakten. Hvis kun en del af kørslen er indstillet, betales den tilbageværende kørsel som en forholdsmæssig andel af den samlede betaling. Andelen opgøres på grundlag af det udførte antal køreplantimer i forhold til det samlede antal køreplantimer.
- Stk. 7 Udgifter til anløb af rutebilstationer og andre udgifter forbundet med benyttelsen af stoppesteder m.v. betales af Midttrafik.
- Stk. 8 Hvis chaufførerne udfører tællinger mere end 10 dage pr. år pr. rute, betales 8 kr. pr. køreplantime for de overskydende dage.
- Stk. 9 Ekstrakørsel, der kan udføres med ledige kontraktbusser, afregnes med almindelig kontraktbetaling, jf. Stk. 2 og Stk. 3. Dette gælder uanset hvilken slags kørsel ekstrakørslen drejer sig om. Ekstrakørslen kan f.eks. være almindelig rutekørsel, dubleringskørsel, natbuskørsel, festugekørsel eller anden lejlighedsvis arrangementskørsel.
- Stk. 10 Hvis indsættelse af busser ved kontraktstart eller efter planlagt busudskiftning forsinkes, vil Midttrafik modregne efter bestemmelserne i § 30. Hvis indsættelse forsinkes ud over 3 måneder, bortfalder betalingen efter § 19. Stk. 4.
- § 20. Ved kontraktens indgåelse og ved køreplansskifte reguleres betalingen efter § 19. Stk. 2 for et eventuelt ændret tidsforbrug til pauser og for en eventuelt ændret fordeling af kørslen på døgnets timer og hverdage/søndage, jf. bilag i den oprindelige kontrakt.
- Stk. 2 Regulering af betalingen efter § 19. Stk. 4, ved ændring af antallet af kontraktbusser sker fra og med første hele måned efter ændringen.
- Stk. 3 Ved kontraktstart og ved kontraktophør ydes betalingen efter § 19. Stk. 4 forholdsvis efter antallet af kontrakt dage i måneden og antallet af dage i måneden. Eksempel: kontrakten udløber d. 24. marts ved driftsdøgnets ophør og nyt busselskab har kontrakt fra og med d. 25. marts. Det ophørende busselskab får betalt 24/31 af den faste månedlige busbetaling. Det nye busselskab får udbetalt 7/31 af den faste månedlige busbetaling.
- § 21. Betaling efter § 19, stk. 2-4 og stk. 11-12 reguleres hver måned efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark. Udgangsniveauet fremgår af den oprindelige kontrakt.
- § 22. Parterne er berettiget og forpligtet til at forhandle om betalingens størrelse, hvis omkostningsudviklingen vedrørende busdrift på grund af ny lovgivning afviger væsentligt fra reguleringen i § 21.
- Stk. 2 Busselskabet og Midttrafik kan delegere forhandlingsretten/-pligten i stk. 1 til Danske Busvognmænd henholdsvis Trafikselskaberne i Danmark.

10. Afregning

- § 23. Busselskabet skal efter retningslinjer fastsat af Midttrafik føre særligt indtægtsregnskab vedrørende den kørsel, der er omfattet af kontrakten.

- Stk. 2 Senest den 10. bankdag i måneden sender busselskabet en opgørelse til Midttrafik over indtægterne, ekstra ture og ikke udførte ture m.v. i den foregående måned samt en indberetning om kørslens udførelse. Skema til opgørelse findes på www.midttrafik.dk. Midttrafik kan ændre og supplere skemaet, samt procedure for indberetning. Ved gentagen for sen indberetning, gentagen ufuldstændige eller gentagen fejlbehæftede oplysninger i den modtagne indberetning udskydes Midttrafiks betaling efter § 25 med samme antal bankdage. Udskydelse af betalingen finder også anvendelse for acontoafregningen anført i § 24.
- § 24. Senest den 10. bankdag i måneden sender Midttrafik respektive busselskabet et acontobeløb svarende til forskellen mellem de skønnede udgifter og indtægter ved kørslen i den pågældende måned. Endelig afregning sker samtidig med acontoafregningen for den anden måned derefter. F.eks. afregnes der endeligt for januar senest den 10. bankdag i marts.
- Stk. 2 Ved overskridelse af betalingsfristen i stk. 1 anvendes reglerne i lov om renter ved forsinket betaling m.v., lov nr. 743 af 3. september 2002 med senere ændringer.
- Stk. 3 Udbetaling af acontobeløb standses, hvis busselskabet ikke efterkommer bestemmelserne om indberetning og eventuel indbetaling til Midttrafik. Enhver indberetning underskrives af busselskabets ansvarlige leder eller en person, der har fået fuldmagt hertil af denne.

11. Ikrafttræden, opsigelse, misligholdelse og busalder ved forlængelse

- § 25. Dato for kontraktens ikrafttræden og driftsstart er anført i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".
- Stk. 2 Kontraktudløb er anført i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel". Efter aftale mellem parterne kan kontrakten på uændrede vilkår forlænges med op til halvdelen af den oprindelige kontrakts løbetid. Midttrafik vil tage stilling til spørgsmålet om en forlængelse senest et halvt år før udløbet af den ordinære løbetid. Midttrafik vil være positiv indstillet over for et ønske fra busselskabet om kontraktforlængelse, såfremt erfaringerne med kvaliteten af busselskabets ydelser i den forløbne del af kontraktperioden taler for det.
- Stk. 3 Kontrakten er uopsigelig i kontraktperioden for busselskabet, jf. dog § 29.
- Stk. 4 Hvis kontrakten forlænges efter aftale mellem busselskabet og Midttrafik, er bussernes maksimale alder et aftalepunkt.
- § 26. I det omfang konkurslovens regler ikke er til hinder herfor, kan Midttrafik ophæve kontrakten, hvis busselskabet går konkurs, standser betalingerne, hvis der åbnes forhandlinger om tvangsakkord, eller hvis busselskabets økonomiske forhold i øvrigt viser sig at være således, at denne må antages at være ude af stand til at opfylde kontrakten. Hvis busselskabet driver en personlig enkeltmandsvirksomhed og afdør ved døden, og hans bo behandles som gældsfragåelsesbo, gælder det samme som anført ovenfor. Hvis boet har ret til at indtræde i kontrakten i medfør af konkurslovens regler, skal boet efter forespørgsel inden for en frist på 5 arbejdsdage give meddelelse om, hvorvidt det vil indtræde.

- Stk. 2 Busselskabet er over for Midttrafik ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af kørselsaftalen, medmindre denne misligholdelse skyldes vejrforholdene eller andre ude fra kommende begivenheder, som busselskabet ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure).
- Stk. 3 Modregning er ikke til hinder for, at Midttrafik kan kræve erstatning for et eventuelt yderligere tab.
- § 27. Busselskabet kan overdrage sin forretning til tredjemand, hvis Midttrafik godkender denne.
- § 28. Uanset om betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand, skal reglerne i Lov nr. 710 af 20. august 2002 om "lønmottagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse og EU-overførselsdirektivet" følges. Kontraktbrevens vil derfor være stillet som erhverver af en virksomhed i virksomhedsoverdragelseslovens forstand. I bilag 12 er de procedurer, der skal overholdes gennemgået.
- Stk. 2 Busselskabet har i forbindelse med kontraktudbud pligt til at afgive de erklæringer og oplysninger, der er nødvendige for at efterleve bestemmelserne i loven. Busselskabet har ligeledes pligt til at orientere egne medarbejdere, der berøres af overdragelsen. Det er specificeret nærmere, hvilke oplysninger der skal afgives, og givet procedureforslag hertil i bilag i den oprindelige kontrakt.
- Stk. 3 Busselskabet må ikke efter fremsendelsen af oplysninger, jf. stk. 1, indgå lokalaftaler eller personlige aftaler med personalet, som medfører merudgifter for Midttrafik eller det busselskab, der overtager kørslen.
- Stk. 4 Busselskabet er inden kontraktudløb forpligtet til at afgive oplysninger om andre forhold på ruterne. Skema til indberetning forefindes på www.midttrafik.dk.
- Stk. 5 Såfremt busselskabet kan kræve det til kørslen anvendte materiel overtaget ved kontraktens ophør, fremgår det af nøgleoplysninger om kontrakten. Hvis der er ret til busovertagelse, og busselskabet afgiver tilbud på fortsat kørsel, og ikke bliver valgt efter udløbet af kontrakten, kan det forlange, at Midttrafik overtager de til kørslen anvendte driftsbusser. Midttrafik kan overføre forpligtelsen til busovertagelsen til den nye kontraktbrev, således at busserne overdrages direkte mellem hidtidige og nye busselskab.
- § 29. Enhver af parterne kan ophæve kontrakten helt eller delvist med øjeblikkeligt varsel, hvis modparten gør sig skyldig i grov eller ofte gentagen overtrædelse af kontraktens bestemmelser.
- Stk. 2 Midttrafik kan endvidere opsig kontrakten helt eller delvist med 4 ugers varsel, hvis busselskabet gør sig skyldig i andre forhold, der giver grund til at antage, at busselskabet ikke fremover vil udføre kørslen på forsvarlig måde.
- Stk. 3 Busselskabet kan inden to uger efter modtagelsen af en opsigelse efter Stk. 2 eller efter § 1. Stk. 5, indbringe opsigelsen for domstolene.

12. Modregning i betalingen

- § 30. Hvis misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at opsigelse af kontrakten kan komme på tale, kan Midttrafik bringe nedennævnte sanktioner i anvendelse.

Stk. 2 Midttrafik kan pålægge økonomiske sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist, konstateret af Midttrafik ved kontrol i eller uden for busserne, eller i øvrigt dokumenterede kvalitetsbrist.

Stk. 3 En brist kan udbedres, uden at busselskabet sanktioneres økonomisk. Bodsbestemmelserne benyttes primært i tilfælde, hvor busselskabet ikke følger Midttrafiks anvisninger om udbedring, eller hvor en brist er af en alvorlig karakter, som rettelig bør medføre en bod. Busselskabet skal derfor forinden pålægning af økonomiske sanktioner orienteres med henblik på at udbedre kvalitetsbristen, jf. § 8, stk. 4

I følgende situationer har Midttrafik ret til at modregne i busselskabets betaling. Hvor der er anført dag, uge eller måned, sker modregningen ved første konstaterede tilfælde, og herefter modregnes der én gang pr. angivet periode. Det betyder, at modregning pr. dag sker én gang pr. kalenderdag, mens modregning pr. uge efter første konstaterede tilfælde sker hver 7. dag. Endelig sker afregning pr. måned hver 30. dag efter første konstaterede tilfælde. Denne praksis fortsætter, indtil kvalitetsbristen er dokumenteret udbedret fra busselskabets side.

Kvalitetsbrist	Bods- størrelse	Modregnes pr
Drift og køreplan		
Manglende overholdelse af afgang- og korrespondancetider, hvor busselskabet har ansvaret	500 kr.	Konstateret tilfælde
Manglende adgang til bus ved endestationsophold	500 kr.	Konstateret tilfælde
Kvalitet		
Chaufførs benyttelse af håndholdt mobiltelefon	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
Hasarderet og ikke-kundevenlig kørsel	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
Ikke servicevenlig chaufføroptræden	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
Overtrædelse af chaufførens rygeforbud	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
Manglende eller uacceptabel uniformering af chauffør	500 kr.	Uge
Uacceptabel ud- eller indvendig rengøring af bus	500 kr.	Uge
Uacceptabel ud- eller indvendig vedligeholdelse af bus	500 kr.	Uge
Krav til busmateriel		
Anvendelse af kontraktbus til anden kørsel, uden aftale	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
Anvendelse af reservebus, der ikke opfylder	1.000 kr.	Konstateret tilfælde

buskravene, uden aftale		
Manglende efterlevelse af Midttrafiks design-manual, uden aftale	500 kr.	Uge
Manglende eller mangelfuld destinationsskiltning	500 kr.	Uge
Manglende levering af trådløst internet til kunderne	500 kr.	Uge
Anvendelse af kontraktbus, der ikke opfylder buskravene, uden aftale	500 kr.	Dag
Information og markedsføring		
Manglende eller ukorrekt pålogning af realtidsudstyr	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
Opsætning af ikke godkendt materiale	500 kr.	Uge
Manglende informationsmateriale eller reklamer fra Midttrafik eller en af Midttrafik godkendt tredjepart i og på bussen	500 kr.	Uge
Manglende nedtagning af uaktuel reklame/informationsmateriale	500 kr.	Uge
Indberetninger til Midttrafik		
Manglende indsendelse af miljøsynsrapport	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
Manglende, mangelfuld eller for sen indsendelse af busoplysningsskema, registreringsattest og busoversigtsskema ved kontraktstart eller busudskiftning	500 kr.	Måned
Manglende, mangelfuld eller for sen indsendelse af årlig opgørelse over eksisterende buspark, kørselsomfang og brændstofforbrug	500 kr.	Måned
Manglende gennemførelse af tælling eller for sen indsendelse af tælleskemaer	500 kr.	Uge
Manglende indsendelse af dokumentation for uddannelsesforløb for medarbejdere efter påkrav	500 kr.	Uge
Manglende indsendelse af regnskaber, arbejdsmiljøredegørelse, beredskabsplan, opgørelser over vold- og trusselsepisoder eller uddannelsesforløb	500 kr.	Uge
Kommunikation med Midttrafik		
Manglende videregivelse af klager over busselskabet til Midttrafik	1.000 kr.	Konstateret tilfælde

Manglende eller for sen afgivelse af melding ved driftsuregel­mæssigheder	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
Manglende eller for sen afgivelse af redegørelser i sager ved kvalitetsbrister	500 kr.	Uge
Manglende eller for sen afgivelse af udtalelser ved kundeklager	500 kr.	Uge
Billettering		
Manglende eller forkert billettering	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
Manglende indmelding om defekt Rejsekort- eller realtidsudstyr	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
Ukorrekt indstilling af klippekortsautomat og billetmaskiner	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
Manglende eller ukorrekt pålogning af Rejsekort- eller realtidsudstyr	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
Udeblivelse af bus til installation af IT-udstyr	10.000 kr.	Konstateret tilfælde
Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr	2000 kr.	Uge

Stk. 4 Sanktioner i forbindelse med udgåede ture.

Hvis en del af den aftalte kørsel ikke gennemføres som planlagt, foretager Midttrafik modregning i betalingen på 1.250 kr. pr. køreplantime, svarende til kr. 20,83 pr. minut.

Udgået kørsel, der skyldes trafikuheld, ekstreme vejr- og trafikforhold eller force majeure begivenheder samt udgået kørsel på grund af arbejdskonflikter, blokader eller lignende indgår ikke.

Modregningen i betalingen sker ud over bortfald af betaling i henhold til § 19. Stk. 2 og Stk. 3.

Stk. 5 Hvis busselskabet undlader at anvende det krævede brændstof, jf. § 15 stk. 12, har Midttrafik ret til at reducere betalingen med 40 kr. pr. køreplantime for den kørsel, det drejer sig om. Midttrafik kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.

Stk. 6 De sanktioner, der er opregnet i de foregående stykker, kan bringes i anvendelse, selv om Midttrafik ikke kan sandsynliggøre/dokumentere noget økonomisk tab. Det forhold, at busselskabet må tåle modregning i henhold til ovenstående, fritager ikke selskabet fra uopholdeligt at bringe de påtalte forhold i orden. Sker dette ikke, må busselskabet også for samme forhold tåle yderligere modregning, ligesom andre sanktioner til kontrakten kan bringes i anvendelse.

13. Løsning af tvister og lovvalg

- § 31. Nærværende kontrakt er underlagt og skal forstås på baggrund af dansk ret og dansk lovgivning.
- Stk. 2 Tvister mellem busselskabet og Midttrafik berettiger ikke nogen af parterne til at standse eller udsætte leverancen af aftalte ydelser.
- Stk. 3 Såfremt der opstår uoverensstemmelser eller tvister mellem parterne, skal disse først søges løst i mindelighed.
- Stk. 4 Hvis en uoverensstemmelse eller tvist ikke kan løses gennem parternes forhandling eller ved mægling, kan hver part indbringe sagen for domstolene – med Midttrafiks hjemting som 1. instans.

_____, den / 20__

Aarhus, den / 20__

Busselskabet

Midttrafik

Bilag 2 – Uniformering

Chaufføren skal være uniformeret ved al kørsel for Midttrafik. Chaufføren skal altid fremtræde præsentabel og velsoigneret.

Den enkelte beklædningsdel skal være ensfarvet og mørk, f.eks. mørkegrå, sort eller marineblå. Undtaget er skjorter, der også kan være i lyse farver, f.eks. hvid, lyseblå eller -grå. Mandlige chauffører må bære slips, og kvindelige chauffører må bære halstørklæde eller slips. Bukser (eller, for kvindelige chauffører eventuel nederdel) må maksimalt have to side- og to baglommer. Korte bukser skal nå til knæ, dog må knæ være friholdt. Uniformen må ikke være beskidt, hullet eller mærkbart slidt.

Chaufføren må bruge busselskabets uniformskasket, men ikke privat hovedbeklædning. Træningsbukser og lyse træningssko, lyse træsko, lyse sandaler o.l. må ikke anvendes.

Busselskabets logo må kun fremgå i ét sted på hver beklædningsdel og maksimalt i størrelsen 3,5 cm høj og 15 cm bred. Centreret på venstre bryst placeres et skilt med "Midttrafik" logo. Skiltet rekvireres hos Midttrafik.

Midttrafik kan til enhver tid stille krav om, at busselskabet skal have et uniformsregulativ, der skal godkendes af Midttrafik. Midttrafik kan kræve at uniformsregulativet skal være godkendt før kontraktstart. Busselskabet har pligt til at sikre sig, at chaufføren til enhver tid er iført beklædning, der lever op til busselskabets uniformsregulativ. Udgifter til anskaffelse af uniform afholdes af busselskabet.

Bilag 3 – Internet

Busselskabet skal selv stå for indkøb, drift og vedligehold af udstyr, samt levering af trådløst Internet til kunderne.

Den trådløse forbindelse skal leveres som 3G eller 4G. Ved introduktion af nyere generationer, skal busselskabet være i stand til at levere dette uden ekstra omkostninger.

Midttrafik bestemmer, hvilken hjemmeside internettet åbnes i; som udgangspunkt www.midttrafik.dk. Dette kan løbende ændres. Midttrafik leverer logon design.

Der kræves, at kunderne ikke skal registrere sine personlige oplysninger, før der gives adgang til Internettet. Dog har busselskabet ansvaret for at følge bekendtgørelse nr. 988 af 28/9/2006 (logningsbekendtgørelsen).

Bilag 4 – Realtidsudstyr

Midttrafik ønsker at implementere realtid i alle kontraktbusser i trafikskabets område. I det følgende beskrives de væsentligste forhold omkring installation, drift og afvikling af realtidsudstyret.

Installation af realtidsudstyr i busserne

Midttrafik er ansvarlig for installation af udstyr. Busselskabet forpligter sig til at samarbejde. Midttrafik leverer komponenter (buscomputer, chaufførkonsol med mere) til installation i bussen. De leverede komponenter forbliver Midttrafiks ejendom.

I forbindelse med installation af realtidsudstyr i bussen, skal bussen stilles til rådighed til installation i en halv dag. Installationssted aftales med busselskabet. Som udgangspunkt installeres realtidsudstyret efter leverandørens standarder.

Hvis en bus udebliver fra installationen uden gyldig grund, og såfremt busselskabet ikke kan rekvirere en anden bus indenfor rimelig tid, kan busselskabets blive pålagt at dække Midttrafiks omkostninger ud fra fælleskontraktens bestemmelser.

Undervisning af chauffører og andet personale

Busselskabet skal stille minimum én chauffør/driftspersonale til rådighed for instruktion i betjening af realtidssystemet. Denne person instruerer efterfølgende øvrigt personale hos busselskabet. Midttrafik står for planlægning af kurset. Afholdelse af kurser laves i samarbejde med busselskabet.

Busselskabet har ansvaret for den daglige support af chauffører. Busselskabet har ansvaret for, at samtlige chauffører og driftspersonalet til stadighed er tilstrækkeligt uddannede i betjening og fejlmelding af realtidsudstyret og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om realtidssystemet i samarbejde med Midttrafik.

Drift

Daglig drift

Busselskabet skal sikre, at realtidsudstyret holdes i god stand, herunder at det er rengjort og ikke fremstår med skrammer og ridser.

Før hver turs begyndelse skal chauffører sikre, at realtidssystemet fungerer efter hensigten ved at logge på efter Midttrafiks anvisninger. Se bodsbestemmelser i § 30, stk. 2 for manglende af- og pålogging af realtidsudstyr.

Fejlmelding og reparation af realtidsudstyr

Alt realtidsudstyr repareres af Midttrafiks leverandør eller af et af Midttrafik udpeget firma. Busselskabet skal straks fejlmelde udstyr, når fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af Midttrafik.

Busselskabet udfører 1. line service udstyret, dvs. udskifter enkelte komponenter ved erkendt fejl. Udskiftningen af udstyr skal ske snarest muligt efter fejlmelding. Denne udskiftning kan finde sted med bussen i normal drift, f.eks. ved næste endestation.

Ved større reparationer har busselskabet pligt til at stille busser omkostningsfrit til rådighed i tre sammenhængende timer, mellem kl. 6.00-21.00. Tidspunktet og sted for reparation, der

aftales med Midttrafik. Overholder busselskabet ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler busselskabet Midttrafiks ekstraomkostninger.

Busselskabet opretholder et reservedelslager med relevante komponenter til 1. line service. Dette lager skal være tilgængeligt for afhentning og aflevering af fejlramte/reparerede komponenter. Omfanget af tilgængeligheden aftales særskilt.

Busselskabet har ansvaret for det realtidsudstyr, der er i selskabets varetægt, i såvel busser som reservedelslager. Busselskabet kan blive gjort erstatningsansvarligt ved manglende vedligeholdelse. Omkostninger til reparation pga. brand, hærværk, tyveri og fejlbetjening dækkes af busselskabet.

Ændringer af materiel

Omkostninger i forbindelse med flytning eller ændring af realtidsudstyr i busserne eller mellem busser, afholdes af busselskabet, såfremt dette sker i sammenhæng med kontraktstart/slut eller busudskiftning i kontraktperioden. Kræver Midttrafik en flytning af udstyret, afholder Midttrafik udgifterne hertil.

Kontraktophør

Umiddelbart efter kontraktophør skal realtidsudstyret afmonteres og afleveres til Midttrafik. Dette skal ske efter aftale med Midttrafik. Der er tale om de udstyrselementer, der er oprindeligt er leveret af Midttrafik. Dette gælder tillige komponenter på reservedelslagre, diverse dokumentation, undervisningsmateriel og øvrigt materiale relateret til realtidsudstyret.

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Vedr. punkt nr. 7



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
12. juni 2014	1-23-4-8-11	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

Bilag: Bestillerfordelte udgifter til drift af internet

Bestiller	Årlig driftsugift
Herning	kr. 15.000
Holstebro	kr. 26.928
Horsens	kr. 102.518
Ikast - Brande	kr. 25.583
Lemvig	kr. 11.250
Norrdjurs	kr. 3.750
Odder	kr. 3.750
Randers	kr. 155.910
Region Midtjylland	kr. 468.274
Ringkøbing-Skjern	kr. 6.143
Samsø	kr. 7.500
Silkeborg	kr. 30.000
Skive	kr. 71.745
Struer	kr. 18.750
Syddjurs	kr. 15.000
Viborg	kr. 105.863
Hedensted	kr. 35.685
Favrskov	kr. 8.636
Andre aktører (Bl.a. NT og Sydtrafik)	kr. 43.793
I alt	kr. 1.156.075

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

**Vedr. punkt nr. 10
Bilag 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
23. april 2014	1-34-70-2-08	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

Bilag 1: Eksempler på udviklingen i brændstofforbruget i de seneste to køreplanår
--

Kontrakt	Busser	km/L diesel			Ændringer i buspark
		K11/12	K12/13	Ændring	
Randers bybusser *	26	2,52	2,47	-2,3 %	Ingen
Herning bybusser*	19	2,70	2,60	-3,4 %	Ingen
Skanderborg bybusser*	3	3,14	3,02	-3,8 %	Ingen
Skive bybusser	4	3,08	3,01	-2,2 %	Ingen
Rabatruter Syddjurs	3	4,39	4,13	-5,9 %	Ingen
Regionale ruter	87	3,18	3,17	-0,4 %	Ingen
Lokal rute i Viborg Kom- mune	3	3,53	3,94	11 %	Ny kontrakt, med nye EEV (EURO 5,5) busser
Horsens bybusser*	16	2,63	2,77	5,3 %	Ekstra fokus på brænd- stofbesparelser
Aarhus bybusser	194	2,10	2,17	3,6 %	Ny kontrakt med 41 nye brændstof-effektive busser til erstatning for ældre busser

*I Randers, Herning, Skanderborg, Horsens og Skive modtager busselskaberne bonus for at spare på brændstoffet

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

**Vedr. punkt nr. 10
Bilag 2**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
23. april 2014	1-34-70-2-08	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

Bilag 2: Tiltag til reduktion af brændstofforbrug, CO2-udslip og luftforureningen

Nedenstående tiltag benyttes for opnåelse af mål om 1 % reduktion af brændstofforbrug og CO2-udslip

- Krav til nyere busser i kontrakterne - Især bybusser er mere brændstofeffektive end ældre busser, mens nye landevejsbusser er kun marginalt mere effektive end ældre busser.
Der stilles krav til maksimal busalder i kontrakterne, hvilket medfører en naturlig reduktion af brændstofforbruget i nye kontrakter. Desuden begrænses busovertagelse så vidt muligt, med henblik på at undgå anvendelse af ældre busser i nye kontrakter.
- Fastsættelse af kapacitetskrav – Ved hvert udbud er der fokus at busstørrelserne tilpasses passagerbehovet. Midttrafik har specielt gode erfaringer med at gå fra 3- til 2-akslede busser.
- Bonus for reduceret brændstofforbrug – Anvendes i bybuskontrakter og implementeres, hvis bestilleren ønsker det. I de forskellige kontrakter har dette medført en reduktion på 10-24% i forhold til et på forhånd fastsat niveau.
- Vægtning af brændstofeffektivitet ved udbud – for at tilgodese de mest energieffektive busser, samt f.eks. hybridbusser, har Midttrafik vægtet bussernes brændstofeffektivitet positivt ved flere udbud efter mest fordelagtig pris. Dette skal også gøres ved fremtidige udbud.
- Oplysninger til og samarbejde med busselskaberne – Midttrafik forsøger løbende at sætte fokus på brændstofbesparelser blandt busselskaberne. Bl.a. har Midttrafik udgivet en vejledning vedr. miljøtiltag for buskørslen, og sørger for at udveksle gode erfaringer med brændstofreducerende tiltag, som for eksempel økokørsel, til bl.a. møder. Dette har resulteret i bl.a. indsættelse af minibusser i Herning, samt en lavgulvs minibus i Viborg.
- Aktivt samarbejde for anvendelse af miljøvenlige brændstoffer og teknologier – Midttrafik drøfter anvendelse af andre drivmidler end diesel med bestilleren. Eksempler herpå er bl.a. Holstebro bybussystem som skal betjenes af gasbusser fra sommer 2014 og anvendelse af 25% biodieseliblanding på 3 regionale ruter.
- Midttrafikminimumskrav til Euronormen – der stilles krav til bussernes luftforureningsstandard. I alle nye bybuskontrakter på minimum otte år skærpes kravet til den højeste norm, Euro 6

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Vedr. punkt nr. 11



Letbanen - Drift



midttrafik

5. udkast 03. april 2014

Midttrafik I/S og Aarhus Letbane Drift I/S

Administrations og forvaltningsaftale

mellem Aarhus Letbane Drift I/S og Midttrafik I/S

gældende fra 1. januar 2014

Indhold

1. Aftalens formål	1
2. Ledelse og bemanning af opgaver	1
3. Husleje- og driftsfællesskab hos Midttrafik.....	2
4. Opgaver vedr. infrastrukturforvaltning og vedligehold omfattet af aftalen	2
4.1. Opbygning af Infrastrukturforvaltnings- og vedligeholdsorganisation	2
4.2. Infrastrukturforvaltning og vedligehold efter idriftsættelse/indgåelse af aftaler	3
5. Opgaver vedr. operatørudbud og trafikdrift	3
6. Løsning af trafikelskabsopgaver for bestillerne uden for aftalen	4
7. Status for udlæg fra Midttrafik for Aarhus Letbane Drift I/S per 31. december 2013.....	4
8. Ikrafttrædelse, justering af aftalen og opsigelse.....	4

1. Aftalens formål

Aarhus Letbane Drift I/S skal frem til 2017 forberede driften af Aarhus Letbane og overtagelse af letbanens infrastruktur og letbanekøretøjer fra anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S.

De to hovedopgaver for Aarhus Letbane Drift I/S er i perioden frem til 2017:

1. Indgåelse af aftale med operatør om trafikdrift og trafikstyring
2. Opbygning af en godkendt infrastrukturforvaltningsorganisation, der kan overtage, drive og vedligeholde letbanens infrastruktur.

Interessenterne bag Aarhus Letbane Drift I/S, Aarhus Kommune og Region Midtjylland, har i selskabets interessentskabskontrakt tilkendegivet, at det forventes, at Aarhus Letbane Drift I/S vil skulle indgå kontrakt med Midttrafik I/S og Midtjyske Jernbaner A/S om, at disse varetager en række opgaver omkring Interessentskabets administration samt drift og vedligeholdelse af Letbanen.

Hensigten er effektivt at udnytte eksisterende kompetencer og ressourcer vedrørende operatørkontrakter og infrastrukturforvaltning, som interessenterne i forvejen bidrager til gennem Midttrafik I/S, Midtjyske Jernbaner A/S og anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S

Bemandingen af Aarhus Letbane Drift I/S vil i perioden frem til driftsstart være relativ beskedent. Aftalen sikrer, at forberedelsen af letbanens drift forankres i en eksisterende organisation, og at selskabet derfor ikke selvstændigt skal opbygge en række funktioner.

2. Ledelse og bemanning af opgaver

Aarhus Letbane Drift I/S ledes af bestyrelsen af selskabet og af en af selskabet udpeget direktør.

I det omfang der ansættes personale i Aarhus Letbane Drift I/S yder Midttrafik ydelser jf. aftalens punkt 3 om *husleje og driftsfællesskab hos Midttrafik* og betaling herfor.

Midttrafik stiller derudover en aftaleansvarlig projektmedarbejder og navngivne medarbejdere med relevante kompetencer til rådighed for Aarhus Letbane Drift I/S. Disse medarbejdere og den andel af deres arbejdstid, der medgår til løsning af opgaver for Aarhus Letbane Drift I/S, fremgår af bilag A.

Aarhus Letbane Drift I/S betaler den forholdsmæssige lønandel jf. bilag A for disse medarbejdere samt en betaling af overhead per årsværk jf. punkt 3, *husleje og driftsfællesskab hos Midttrafik*.

Midttrafik leverer efter nærmere aftale kvartals- og halvårsrapportering samt årsrapport og bistand til udarbejdelse af årsbudget og investeringsplan. Betaling herfor aftales nærmere, og anføres i bilag A, som herefter godkendes af parterne.

De i bilag A nævnte medarbejdere fører et regnskab over timeforbrug på opgaver, der løses for Aarhus Letbane Drift I/S m.h.p. justering af de andele, der tilskrives Aarhus Letbane Drift I/S. Formen heraf aftales nærmere med direktøren for Aarhus Letbane I/S.

De navngivne medarbejdere refererer i alle forhold, der vedrører Aarhus Letbane Drift I/S til selskabets direktør og bestyrelse. Se dog afsnit 5 vedr. operatørudbuddet.

Eksterne ydelser til Aarhus Letbane Drift I/S i form af konsulentbistand m.v. skal godkendes af direktøren for Aarhus Letbane Drift I/S, og de faktureres direkte til selskabet.

Midttrafik inddrager i relevant omfang Midtjyske Jernbaner i tilrettelæggelsen af infrastrukturforvaltning og vedligehold. Aftaler herom skal godkendes af direktion/bestyrelse i Aarhus Letbane Drift I/S.

3. Husleje- og driftsfællesskab hos Midttrafik

Midttrafik vil årligt opkræve et overhead per årsværk for personalet i Aarhus Letbane Drift I/S og det personale, der stilles til rådighed fra Midttrafik for løsning af opgaver for Aarhus Letbane Drift I/S.

- Huslejeomkostninger og omkostninger til rengøring el og varme m.v.
- Regnskabsassistance, bestående af debitor/kreditor bogholderi, afstemninger, momsregnskab, udsendelse af efteranvisninger, og løbende vedligeholdelse af økonomisystem.
- Oprette medarbejdere i SD efter input
- Vedligeholdelse af stamdata i SD
- Indberetning af sygefravær med henblik på refusion
- Udtræk sygefravær
- Lønkørsel og Lønrapportering
- Vedligeholdelse af lokaler/telefon/forsikringer og IT systemer
- Mødeservicering
- Postudsendelse

Overheadbetalingen tager udgangspunkt i den gennemsnitlige kostpris for overheadomkostninger per medarbejder i Midttrafik. Beløbet skal aftales nærmere, og anføres i bilag A, som herefter godkendes af parterne. Beløbet vil blive opkrævet kvartalsvis forud.

Midttrafik vil yde det samme serviceniveau til Aarhus Letbane Drift I/S, som i Midttrafik. Hvis der ønskes et højere serviceniveau på specifikke områder vil dette blive opkrævet separat.

Hvis der etableres IT løsninger/platforme som ikke er standard i Midttrafik, faktureres dette til Aarhus Letbane Drift I/S.

Indkøb af computere, mobiltelefoner, skærme, dookingstationer hjemmeopkoblinger samt andre ydelser/indkøb direkte tilknyttet til Aarhus Letbane Drift I/S faktureres direkte.

Overhead omkostninger er angivet i bilag A. Bilag A opdateres løbende, når der er ændringer. Opdateret bilag A skal godkendes af Aarhus Letbane Drift I/S' direktør og af Midttrafiks direktør.

4. Opgaver vedr. infrastrukturforvaltning og vedligehold omfattet af aftalen

4.1. Opbygning af Infrastrukturforvaltnings- og vedligeholdsorganisation

- Opbygning af Infrastrukturforvaltningsorganisation i samarbejde med anlægsselskabet
- Indgåelse af infrastrukturforvaltningsaftale og vedligeholdelsesaftale med Banedanmark vedr. Grenaabanen
- Indgåelse af aftale med Aarhus Kommune om håndtering af vedligehold af infrastruktur m.v. på strækninger hvor letbanen forløber i kommunens vejanlæg.
- Indgåelse af forsyningsaftaler til depot, kørestrømsanlæg m.v.
- Indgåelse af aftale om overførsel af Odderbanens infrastruktur til Aarhus Letbane Drift I/S
- Indgåelse af huslejeaftaler vedr. depot for vedligeholder og operatør
- Indgåelse af kontrakter og aftaler med underleverandører vedr. vedligehold af spor, kørestrømsanlæg, sikringsanlæg, snerydning, standsningsstedsudstyr, m.v.

Der skal i opbygningsperioden tilføres personale kompetencer vedr. opbygning af sikkerhedscertifikat og sikkerhedsledelse (sikkerhedschef) samt baneingeniørfaglige kompetencer til opbygning af vedligeholdelsesorganisation og vedligeholdelsessystemer.

Opbygningen af infrastrukturforvaltningen frem mod idriftsættelse vil ske i tæt samarbejde med anlægsselskabet og Midtjyske Jernbaner med henblik på at indgå aftaler om deling af ressourcer og nøglekompetencer og en sikre processen i overgangen fra anlæg til drift.

4.2. Infrastrukturforvaltning og vedligehold efter idriftsættelse/indgåelse af aftaler

- Infrastrukturforvaltning
- Kontraktadministration vedligehold af materiel
- Kontraktadministration operatør
- Kontraktadministration Banedanmark
- Administration af forsyningsaftaler til depot, kørestrømsanlæg
- Administration af huslejeaftaler depot for vedligeholder og operatør
- Ejendomsforvaltning (site management depot)
- Vedligehold af Aarhus Letbane Drift I/S' egen strækning
- Administration af kontrakter og aftaler med underleverandører om vedligehold, kørestrømsanlæg. Sikringsanlæg, snerydning, standsningsstedsudstyr, m.v., herunder aftaler med Aarhus Kommune om vedligehold af forskellige elementer af infrastrukturen på strækninger, hvor letbanen forløber i kommunens veje.

Den nærmere opbygning af driftsorganisationen vil blive fastlagt i forløbet frem til 2017.

5. Opgaver vedr. operatørudbud og trafikdrift

Aarhus Letbane Drift I/S skal principielt indgå en aftale med Midttrafik om leverance af trafikdrift på Letbanen. Denne aftale vil i alt væsentligt svare til den operatørkontrakt, der skal indgås mellem Aarhus Letbane Drift I/S og en operatør.

Operatørkontrakten vil indeholde en række forhold af betydning for integrationen af letbanetrafikken i Midttrafiks samlede udbud af kollektiv trafik, herunder trafikinformation, erstatningskørsel, bod/bonus, rejseregler m.v. Betingelserne i operatørkontrakten skal derfor godkendes af såvel Aarhus Letbane Drift I/S som Midttrafik.

Forud for etableringen af Aarhus Letbane Drift I/S har interessenterne derfor anmodet Midttrafik I/S om at gennemføre operatørudbuddet for selskabet. Ifølge tidsplanen forventes driften af Letbanen iværksat ultimo 2016. Der er med interessenterne aftalt et bidrag til Midttrafik fra Aarhus Letbane Drift I/S på 4 mio. kr. (2013 priser) til gennemførelse af det første operatørudbud vedr. letbanedriften. Midttrafiks udgifter og tidsforbrug til operatørudbuddet vil derfor blive opgjort selvstændigt.

Opgaver i forbindelse med operatørudbuddet:

- Udsendelse af prækvalifikation
- Vurdering af indkomne ansøgninger om prækvalifikation
- Udsendelse af udbudsmateriale
- Forhandlinger med bydere
- Indstilling til Aarhus Letbane Drift I/S om indgåelse af kontrakt

- Administration af kontrakten i forhold til operatøren frem til iværksættelse af trafikdrift

6. Løsning af trafikelskabsopgaver for bestillerne uden for aftalen.

Midttrafik varetager herudover typiske trafikelskabsopgaver for Aarhus Letbane uden særskilt betaling. Det omfatter hovedsagelig opgaver eller funktioner, som Midttrafik i øvrigt også varetager for de øvrige bestillere i Region Midtjylland.

De væsentligste opgaver er:

- Administration af operatørkontrakten efter iværksættelse af trafikdrift i samarbejde med Aarhus Letbane Drift I/S
- Planlægning af køreplaner og offentliggørelse af køreplan mm.
- Aftaler og beredskab ved erstatningskørsel
- Besvarelser af kundehenvendelser
- Informations- og kommunikationsopgaver
- Indtægtsfordeling
- Rejseregler og takster
- Genudbud af operatørkontrakt i samarbejde med Aarhus Letbane Drift I/S

7. Status for udlæg fra Midttrafik for Aarhus Letbane Drift I/S per 31. december 2013.

Status Midttrafiks udlæg for Aarhus Letbane Drift I/S opgøres i bilag B, som herefter godkendes af parterne. Herefter udlignes udlægget.

8. Ikrafttrædelse, justering af aftalen og opsigelse

Aftalen er gældende fra 1. januar 2014 indtil videre

Parterne ønsker en fleksibel samarbejdsorienteret proces frem mod idriftsættelse af letbanen, som sikrer en effektiv udnyttelse af de ressourcer og kompetencer, der er til rådighed for den fremtidige drift af letbanen. Parterne er derfor enige om, at aftalen er fleksibel, så den kan justeres løbende, hvis der viser sig hensigtsmæssigt i forhold til en effektiv løsning af opgaven.

Hvis en af parterne ønsker væsentlige ændringer i aftalen eller helt at opsige aftalen, er parterne forpligtet til at varsle dette 6 måneder forud, ligesom parterne er forpligtet til at drage omsorg for, at løsningen af opgaverne kan videreføres på betryggende vis.

Aftale indgået den ____ . april 2014 mellem

Aarhus Letbane Drift I/S

Midttrafik I/S

Bilag A. Betalinger fra Aarhus Letbane Drift gældende fra 1. januar 2014

Overhead per medarbejder tilknyttet Aarhus Letbane Drift I/S

Overhead pr årsværk, kr.	
46.307	Administrationsudgifter(kontorartikler, møder,lønomk. regnskab, løn og IT)
32.733	IT fælles og telefoner
52.499	Lokaler
11.404	Personale
13.412	IT-økonomi og HR
	i alt grundlag for OH
156.355	I alt Overhead

Medarbejdere Aarhus Letbane Drift I/S	Opgaver	årsværk	Beløb
Pt. ingen ansatte i selskabet			
Sum løn medarbejdere			
Overhead medarbejdere			
I alt			

Medarbejdere Midttrafik	Opgaver	årsværk	Beløb
Ole Sørensen	Aftaleansvarlig projektleder, Midttrafik	0,50	333.337
Mette Ilskjær/ Jette Schelderup Mathiassen	Udbudsjurist, ansvarlig for operatøruddudbud, øvrige udbud, juridisk bistand.	0,70	455.120
Niels Jørgen Danielsen	Administration, budgetter, operatøruddudbud, betjening af bestyrelse m.v.	0,75	410.304
Sum løn medarbejdere		1,95	1.198.761
Overhead medarbejdere			304.892
Bistand til udarbejdelse af kvartals- og halvårsrapportering samt årsrapport m.v.			50.000
I alt			1.553.653

Bilag B. Status for udlæg fra Midttrafik for Aarhus Letbane Drift I/S per 31. december 2013

Regnskabsår	Udgifter ex moms	poster
Udestående før 2012	2.441.857	Udlæg Midttrafik VVM undersøgelser
2012	609.666	lønninger
2013	1.724.429	lønninger
	99.500	Revision/Rådgivning
	36.400	Administration
	34.363	Advokater
	16.371	rejser
I alt 2013	1.911.062	
I alt status pr 31.12.2013	4.962.586	

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Vedr. punkt nr. 14

Skematisk oversigt over økonomiske relationer mellem Midttrafik, Midtjyske Jernbaner og Region Midtjylland.

	Midttrafik	Beløb Mio Kr.	Midtjyske Jernbaner	Beløb Mio Kr.	Region Midtjylland	Beløb Mio Kr.
Udgift	Underskudsdekning til Midtjyske Jernbaner	25,5	Drift af togkørsel Lemvigbanen inkl. "fællesomkostninger"	19,6	Bestillerbidrag til Midttrafik (togdrift)	40,4
	Tilskud til investeringer til Midtjyske Jernbaner	4,7	Drift og vedligeholdelse af infrastruktur på Lemvigbanen og Odderbanen	11,8	Bestillerbidrag til Midttrafik (investeringer)	4,7
			Reinvesteringer infrastruktur og hensættelser	4,7	Pensionsforpligtigelser tidligere Tj.mænd på Odderbanen og Lemvigbanen	13,2
			Godstransport	1,0	Ydelser på lån vedr. sporombygning Odderbanen	10,1
	Midttrafik	Beløb Mio Kr.	Midtjyske Jernbaner	Beløb Mio Kr.	Region Midtjylland	Beløb Mio Kr.
Indtægt	Netto Bestillerbidrag fra Region Midtjylland	40,4	Underskudsdekning fra Midttrafik	25,5	Statsligt bloktilskud til samtlige opgaver i Regional Udvikling	????
	Investeringstilskud fra Region Midtjylland	4,7	Tilskud til investeringer fra Midttrafik	4,7		
	Passagerindtægter	17,3	Husleje, anden udleje, reklamer og andet	1,9		
			Salg af eksterne ydelser			
			Godstransport	1,5	"Øremærket" - tilskud til investeringer på privatbaner"	????

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Vedr. punkt nr. 17

Finansiell politik - Midttrafik

Nærværende politik udstikker rammerne for Midttrafiks finansielle dispositioner
Den finansielle politik er behandlet og godkendt af Midttrafiks bestyrelse den 12. april 2013.

Indhold

1. Resumé	2
2. Aktivpleje	2
2.1 Formål	2
2.2 Risici	2
2.3 Horisont	3
2.4 Lovgivning	3
2.5 Rapportering	3
3. Passivpleje	3
3.1 Formål	3
3.2 Rente	3
3.3 Løbetid	4
3.4 Kontrol og rapportering	4
Bilag 1	5

1. Resumé

Generelt

Det overordnede mål med den finansielle politik er indenfor rammerne af de besluttede retningslinjer at optimere afkast/risiko forholdet på likviditetsplaceringen og minimere Midttrafikfinansieringsomkostninger.

En samlet politik for håndtering af Midttrafiks finansielle dispositioner skal skabe rammerne for administrationens håndtering af finansielle risici, placering af overskudslikviditet (imødegå modpartsrisiko) og optagelse af kort og langfristede gæld.

Midttrafik har en løbende dialog med sin finansielle rådgiver og modtager herigennem oplæg på ændringer i sammensætning af den finansielle portefølje. Disse oplæg indgår som en del af administrationens beslutningsgrundlag.

Kompetencer

Kompetencen til beslutninger vedrørende de finansielle dispositioner er jf. det gældende kasse /regnskabsregulativ delegeret til den administrerende direktør. Denne delegering fastholdes og skal udøves indenfor rammer af nærværende politik, dog således at optagelse af nye langsigtede lån skal godkendes af bestyrelsen. Direktøren kan give handelsfuldmagt til udvalgte ledere.

2. Aktivpleje

2.1 Formål

Formålet er at optimere afkastet på selskabets likvide midler under hensyntagen til de fastsatte retningslinjer for risici (varighed) samt for at imødegå selskabets modpartsrisiko. Med henblik på at optimere afkastet på de likvide midler kan Midttrafik indgå en kapitalforvaltningsaftale med investeringsrammer, der er lig med Midttrafiks finansielle politik.

2.2 Risici

Omlægninger i porteføljen foretages, når Midttrafik vurderer det hensigtsmæssigt, og når de fastlagte rammer i finansieringspolitikken tillader det eller gør det nødvendigt. Omlægninger i porteføljen kan foretages af kapitalforvalter inden for de fastlagte rammer i Midttrafiks finansielle politik. Renterisikoen for porteføljen målt som varighed må maksimalt udgøre 2,00 år¹, både på investeringstidspunktet og løbende.

Obligationstyperne der kan investeres i skal være i danske stats-og realkreditobligationer, der oppebærer en rating svarende til Investment Grade.

Investment Grade virksomhedsobligationer er obligationer udstedt af virksomheder, som er tildelt en rating af de internationale kreditvurderingsbureauer, der svarer til Investment Grade, dvs. Aaa – Baa3 hos Moody´s eller AAA – BBB- hos Standard &Poors. Se bilag 1

¹Varigheden kan ses som et udtryk for den vægtede gennemsnitlige løbetid.

Renterisikoen på 2,00 udtrykker - når renten stiger/falder 1%-point falder/stiger kursen 2,00 kurspoint.

Fordeling mellem obligationsporteføljen eller indlånskonti må ikke overstige forholdet

Obligationer	0-50%
Indlånskonti	0-100%

2.3 Horisont

Investeringer i obligationsporteføljen eller indlånskonti sker med en tidshorisont på 1 år, dvs. aktivplejen vurderes udefra forventninger i det kommende år. Der sker en løbende tilpasning til de aktuelle likviditetsbudgetter. Løbetiden på den enkelte obligation tilpasses målsætning om varighed.

Obligationer eller investering i indlånskonti sker med øje for at Midttrafik kan agere hurtigt i forhold til omlægninger.

2.4 Lovgivning

Udgangspunktet for Midttrafiks investeringer er den kommunale styrelseslov § 44, der siger, at overskydende likviditet skal indsættes i et pengeinstitut eller placeres i sådanne obligationer eller investeringsbeviser, som fondes midler kan anbringes i. I Midttrafik's bankforretning gøres banken/den finansielle institution opmærksom på netop paragraf 44, således at denne skal sikre en lovmedholdig portefølje.

Disse regler fremgår af Bekendtgørelse om anbringelse af fondes midler og bestyrelsesvederlag m.v. (BEK nr. 367 af 11/05/2004).

Porteføljen er sammensat med hensyntagen til det aktuelle renteniveau samt *forventninger* til renteutviklingen.

2.5 Rapportering

Midttrafik modtager fra sin finansielle rådgiver en månedlig rapport omkring udviklingen i porteføljen.

3. Passivpleje

3.1 Formål

Formålet med Midttrafiks passivpleje er gennem langsigtede beslutninger, at minimere finansieringsomkostningerne vedrørende Midttrafiks gæld (kort- og langfristet) og opnå en forudsigelig udvikling i ydelserne til afvikling af langsigtet gæld og dermed opnå budgetsikkerhed.

Optimering har baggrund i forventninger til den fremtidige renteutvikling. Optimeringen foregår i samarbejde med Midttrafiks finansielle rådgiver. Beslutningen om en omlægning træffes dog udelukkende af Midttrafik og baseres på en forventningsdannelse genereret ud fra information fra finansielle institutioner.

3.2 Rente

Gældsporteføljen kan til enhver tid bestå af såvel lån med variabel rente som lån med fast rente.

Rammerne for valg af fast eller variabel rente for langfristet gæld er,

Fordeling	Andel
Fast	35-100%
Variabel	0-65%

Såfremt renterisikoen i et variabelt lån afdækkes med finansielle instrumenter (som må benyttes jf.lånebekendtgørelsen (BEK nr. 1238 af 15/12/2011), betragtes lånet som værende fastforrentet.

For kortfristede driftskreditter (kassekredit) skal Midttrafiks administration jævnligt afsøge mulighed for lavrente i kombination med effektiv drift som helhed. Dette kan ske gennem markedsafsøgning eller markedsafprøvning.

3.3 Løbetid

Valg af løbetider og afdragsprofil fastlægges på grundlag af Midttrafiks langsigtede økonomiske situation og er underlagt rammerne i: "Kommunestyrelsesloven, lov nr. 510 af 6. juni 2007" med tilhørende bekendtgørelser, herunder lånebekendtgørelsen.

Beslutninger om en omlægning af den langfristede gæld træffes udelukkende af Midttrafik og baseres på en forventningsdannelse genereret ud fra information fra finansielle institutioner.

3.4 Kontrol og rapportering

Administrationen orienterer halvårligt bestyrelsen om omlægninger o.l., der er gennemført i medfør af denne politik.

Bestyrelsen modtager i 2. kvartal en samlet redegørelse for udviklingen i gælds- og obligationsporteføljen i det foregående år, herunder om det beregnede økonomiske resultat. I samme forbindelse revurderes Midttrafiks finansielle politik. Hvis forholdene betinger det, kan politikken tages op til revurdering i Midttrafiks bestyrelse på andre tidspunkter i løbet af året.

Bilag 1

Risikovurdering af Obligationer

Kreditvurdering					
Moody's	S&P	Fitch	Kreditkvalitet	Investment Grade	Kommentarer
Aaa	AAA	AAA	Højeste kvalitet		
Aa1	AA+	AA+	Meget høj kvalitet	Udstederne i denne kategori er i alle henseender af god kvalitet. Forskellen til Aaa er, at det er en anelse mindre sikkert, om en ændring i de fundamentale forhold kan påvirke den gode kvalitet.	
Aa2	AA	AA			
Aa3	AA-	AA-			
A1	A+	A+	Høj kvalitet	Solide udstedere af bedre til mellemgod kvalitet. Tilstrækkelig evne til at opfylde rente- og afdragsbetalinger. Lille risiko for at økonomiske ændringer i fremtiden kan give betalingsproblemer.	
A2	A	A			
A3	A-	A-			
Baa1	BBB+	BBB+	God kvalitet	Udstedere af mellemgod kvalitet. Tilstrækkelig evne til at opfylde rente- og afdragsbetalinger. Ændringer i fremtiden kan muligvis skabe betalingsproblemer. Der er spekulative elementer.	
Baa2	BBB	BBB			
Baa3	BBB-	BBB-			

Kilde: <http://jyskebank.dk>

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Vedr. punkt nr. 19

Maj 2014



EFFEKTIVISERING AF BEFORDRINGSORDNINGER

Rapport udarbejdet af KKR Erfagruppe i region Midtjylland

KKR Erfagruppe rapport om effektivisering af befordringsordninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	3
2. Erfaringer med effektiviseringsarbejdet i kommunerne	4
2.1 Kortlægning og analyse af kommunale kørselsordninger	4
2.2 Konkrete effektiviseringstiltag.....	4
2.3 Erfaringer med proces og organisering	4
2.4 Sammenhæng til regionens siddende patienttransport	4
2.5 Kontrakter og kontraktperioder	5
3. Dokumentation og ledelsesinformation.....	6
3.1 Dokumentation for realisering af effektiviseringsgevinster.....	6
3.2 Økonomistyring	6
4. Beskrivelse af Midttrafiks produkter	7
4.1 Arbejdsdeling mellem Midttrafik og kommune ved kørsel hos Midttrafik.....	8
4.2 Beskrivelse af bevægelse busrute -> teletaxi -> Flextur	9
5. Fordele og ulemper ved valg af forskellige udbudsmodeller: kommunalt udbud eller Midttrafik som udbyder og kontraktholder.	11
6. Betydning af kommunestørrelse for valg af model.....	12
7. anbefalinger og inspiration til effektivisering af befordringsordninger.....	13
7.1 Organisering	13
7.2 Udbud	13
7.3 Visitation og serviceniveau	14
7.4 Bestilling	15
7.5 Planlægning og afvikling	15
7.6 Afregning	15
7.7 Opmærksomhedspunkter, som ikke er behandlet af erfagruppen.....	15
8. Baggrundsmateriale	17
9. Bilag:	18
Bilag 1: Kommissorium for erfagruppen om effektivisering af befordringsordninger.....	19
Bilag 2: Definitioner	21

Bilag 3: Oversigt over kommunale befordringsopgaver og deres lovhjemmel	22
Bilag 4: Kortlægning af status på befordringsområdet i region Midtjylland	24
Tabel 1: Organisering.....	24
Tabel 2: Udbyder og kontraktudløb	26
Tabel 3: Effektiviseringstiltag.....	27
Bilag 5: Ledelsesinformation vedr. individuel handicapørsel 2013	29

1. Indledning

I budgetperioden 2014-2017 skal kommunerne i Danmark effektivisere de kommunale befordringsordninger med i alt 100 mio. i 2014 stigende til 430 mio. i 2017.

I den forbindelse har Trafikstyregruppen under kommunaldirektørnetværket besluttet at nedsætte en erfagruppe, der skal bistå kommuner, region og Midttrafik med udveksling af viden, erfaring og fakta med opgaven. Erfagruppen har udarbejdet denne rapport til opgaven.

I denne rapport beskrives status på de kommunale befordringsordninger i region Midtjylland og hvilke erfaringer kommuner og region har med effektiviseringstiltag og anbefalinger til effektiviseringsopgaven.

Hovedkonklusionen i rapporten er, at mange kommuner har gennemført effektivisering indenfor befordringsområdet, og at flere kommuner er godt i gang. I afsnit 7 oplystes eksempler på effektiviseringstiltag, som arbejdsgruppen anbefaler, at kommunerne lader sig inspirere af i det løbende effektiviseringsarbejde med befordringsområdet.

Kommissoriet for erfagruppen er vedlagt i bilag 1. Hovedoverskrifterne for opgaverne er:

- Skabe overblik over erfaringerne med effektiviseringsarbejdet vedr. befordring i Midtjylland.
- Give gensidig inspiration til dokumentation og ledelsesinformation på befordringsområdet.
- Skitsere fordele og ulemper for kommunerne ved valg af forskellige driftsmodeller vedr. befordring.

I bilag 2 "Definitioner" er en liste over de forskellige begreber, der anvendes i rapporten.

I bilag 3 er vist en oversigt over kommunale befordringsordninger og deres lovhjemmel.

Rapporten indeholder forskellige konkrete eksempler på tiltag fra kommuner, som er udvalgt for at vise mangfoldigheden i tiltagene og dermed ikke for at fremhæve netop disse kommuner.

I afsnit 7 har erfagruppen lavet en liste med anbefalinger/inspiration til effektiviseringstiltag. Herunder foreslår gruppen, at der nedsættes en gruppe, der fremadrettet kan indsamle og formidle erfaring og forslag til det videre arbejde med effektivisering af befordringsordningerne.

2. Erfaringer med effektiviseringsarbejdet i kommunerne

Kommunerne i region Midtjylland er godt i gang med at kortlægge og analysere befordringsområdet. Det er forskelligt, hvor langt kommunerne er nået, og det er forskelligt, hvad kommunerne har konkluderet. Erfagrupperen har indhentet en række oplysninger fra kommunerne, som gennemgås i det følgende. En oversigt over input fra kommunerne er vist i bilag 4.

2.1 Kortlægning og analyse af kommunale kørselsordninger

Alle de kommuner, som har svaret på spørgsmål fra erfagrupperen, er i gang med eller færdig med at kortlægge og analysere befordringsområdet. Opgaven med kortlægning og analyse er en løbende proces. Nogle kommuner giver udtryk for, at de vil lave en analyse igen i forbindelse med ny udbudsrunde. Opgaven med kortlægning og analyse af kørselsordningerne er aktuel uanset valg af udbudsform (kommunen/Midttrafik).

2.2 Konkrete effektiviseringstiltag

Kortlægning og analyseopgaven har dannet grundlag for implementering af konkrete effektiviseringstiltag. Cirka 3/4 af kommunerne har allerede implementeret effektiviseringstiltag. Lemvig Kommune har f.eks. gennemgået serviceniveau og visitationsregler, og flere kommuner har gennemført fælles udbud på tværs af kørselsordninger. Flere kommuner har optimeret kørslen på de faste ruter, således at kørselsomfanget er blevet reduceret. Dette har man gjort ved f.eks. tilpasning af ringetider på skoler, tilladte ventetider og opstramning af (re)visitation. Potentialet ved at arbejde med disse effektiviseringstiltag er uafhængig af udbudsform (kommunen/Midttrafik).

Flere kommuner har opnået større økonomiske besparelser ved at effektivisere området. F.eks. har Randers Kommune opnået en besparelse på ca. 20 % på fast kørsel ved øget koordinering.

2.3 Erfaringer med proces og organisering

Af de kommuner, som har svaret, har seks kommuner et tværorganisatorisk kørselskontor, mens syv kommuner ikke har. Der kan ikke konkluderes en sammenhæng mellem udbudsform (kommunen/Midttrafik) og organisering af befordringsopgaven.

Generelt er visitationen for genoptræning/dagcenterkørsel placeret på institutionsniveau, mens resten primært er placeret i forvaltningen. Enkelte kørselskontorer har visitationsansvar – primært for lægekørsel og individuel handicapkørsel, f.eks. Holstebro, Randers og Silkeborg Kommuner.

Af de kommuner som har tværorganisatorisk kørselskontor, er der kun to kommuner (Hedensted og Lemvig Kommuner), der har al driftsansvar og bestillingsmodtagelse.

Budgetansvaret ligger primært i de respektive forvaltninger, hvilket betyder, at visitation og budgetansvar ikke altid er placeret samme sted. Erfagrupperen anbefaler, at visitations- og budgetansvar følges af.

2.4 Sammenhæng til regionens siddende patienttransport

Region Midtjylland har Midttrafik til at stå for den siddende patienttransport. Der er ca. 375.000 ture om året. Hvis en kommune laver kommunalt udbud, har den ikke mulighed for at koordinere kørslen med regionens siddende patienttransport. Hos Midttrafik bliver kommunernes kørsler koordineret med regionens siddende patienttransport. Midttrafik har derfor et større koordineringspotentiale ved afvikling af kommu-

nal kørsel og dermed mulighed for at opnå lavere kørselsomkostninger. Koordineringspotentialer er mest relevant i forhold til variabel kørsel (f.eks. lægekørsel).

2.5 Kontrakter og kontraktperioder

Mange effektiviseringstiltag kan kun implementeres i forbindelse med nyt udbud. Kommunerne skal derfor være opmærksomme på tidsmæssig koordinering af analyser og udløb af eksisterende kontrakter.

Kontraktperioden for fast kørsel er typisk flerårig (f.eks. specialskekørsel) uanset udbudsform (kommunen/Midtrafik). Kontraktperioden for variabel kørsel ved kommunalt udbud er typisk flerårig, da den ofte bliver udbudt sammen med den faste kørsel. Med udbud af variabel kørsel hos Midtrafik er kontraktlængden et-årig. I kontraktperioden har kommunen mulighed for at stoppe bestilling af kørsler. F.eks. har Viborg Kommune midt i en kontraktperiode ændret lægekørsel (uden egenbetaling) til Flextur (med egenbetaling) hos Midtrafik. De har hermed ændret/reduceret serviceniveauet for borgeren midt i en kontraktperiode.

3. Dokumentation og ledelsesinformation

En god afrapportering er altafgørende som forberedelse til næste udbud og for effektiv økonomistyring.

Ved kørsel afviklet i Midttrafik laves der løbende ledelsesinformation på de ønskede parametre. KL/Trafikselskaberne arbejder for tiden med et dokumentationsspor (der tager udgangspunkt i Deloitte rapporten kap. 8, se litteraturlisten). Ensartet dokumentation skal på længere sigt gøre det muligt at lave benchmarking kommunerne imellem på landsplan. Der forventes at blive sendt data ud i forår/sommer 2014 for den del af kørslen, der bliver afviklet af trafikselskaberne.

Det er en større udfordring at gøre den kørsel, som ikke bliver afviklet af trafikselskaberne, sammenlignelig, da ledelsesinformationen fra kommunens egne leverandører er af uensartet karakter både internt i kommunen og mellem kommunerne. KL står for indsamling og validering af data fra kommunerne. Tidsplanen er ukendt.

Bilag 5 viser et eksempel på ledelsesinformation, som vedrører individuel handicapkørsel. Denne kørselstype er valgt som eksempel, fordi det er den eneste kørselstype, som lovmæssigt skal udføres af trafikselskaberne, og som der derfor kan leveres ensartet ledelsesinformation for, så sammenligning på tværs af alle kommuner bliver mulig.

3.1 Dokumentation for realisering af effektiviseringsgevinster

Kommunerne dokumenter effektiviseringsgevinster ved konkret mindreforbrug i regnskabet i forhold til tidligere års forbrug. Dette forudsætter, at kommunen etablerer en kontoplan, hvor både budget og forbrug til de forskellige befordringsordninger er udskilt på relevant niveau.

Ved benchmarking med andre kommuner kan kommunen dokumentere, at den driver befordringsområdet effektivt.

3.2 Økonomistyring

Det er altafgørende, at leverandører kan levere specificeret dokumentation for leveret kørsel. En fakturakontrol kan bestå af (eksempel fra Aarhus Kommune):

- a) Har borgeren i det hele taget kørt?
- b) Passer adresserne med turen mellem en borger, der er visiteret, og en institution?
- c) Virker tidsperioden rimelig for den foretagne tur?
- d) Passer antal kørte kilometer med den optimale rute?
- e) Hvad er prisen pr. km og er den i overensstemmelse med kontrakten for den pågældende vogntype? Er borgeren visiteret til liftvogn?

Ved kørsel med Midttrafik kan kommunen undlade at kontrollere flere af ovennævnte punkter, da kommunen kun bliver opkrævet for kørsel, som den selv har bestilt og lagt ind i turbestillingssystemet.

4. Beskrivelse af Midttrafiks produkter

Midttrafik er et fælleskommunalt trafikskelskab, som er ejet af region Midtjylland og kommunerne i regionen. Midttrafik yder derfor rådgivning til ejerne (kommunerne) om kørsel generelt, herunder muligheden for at lægge udbud af kommunale befordringsordninger over til Midttrafik. Midttrafiks strategiske indsatsområder i forhold til bestillerne (kommunerne) er: value for money, god rådgivning og stabil drift.

Kørselsordninger, som ikke kræver visitation er: Almindelig buskørsel, herunder bybus, teletaxi og Flextur.

Kommunale kørselsordninger, som kræver visitation, er primært inddelt i variabel kørsel (ad hoc kørsel) og fast kørsel (rutekørsel). En oversigt over de kommunale kørselsordningers lovhjemmel er vist i bilag 3.

Midttrafik kan håndtere al variabel kørsel med visiterede brugere. Kommunen fastlægger selv serviceniveauet – om end Midttrafik har et standard serviceniveau. Der er IT understøttelse af ad hoc kørsel for kommunen. Kommunens faste ture som f.eks. genoptræningskørsel kan indlægges som variabel kørsel.

Midttrafik har et koordineringspotentiale, der gør kørselsudgiften fordelagtig:

- Et stort kørselsvolumen fra primært siddende patienttransport for regionen og individuel handicapkørsel giver mulighed for en høj grad af samkørsel og kædekørsel.
- Jo mere volumen en vognmand kan få af variabel kørsel, jo mere interesseret er vognmanden i at byde med lav pris. Garantivogne bliver f.eks. garanteret afregning for 6-10 timer pr. hverdag.

Fast kørsel (primært kørsel til specialskole og -SFO) kan også håndteres af Midttrafik. Kommunen fastlægger selv serviceniveauet – om end Midttrafik har et standard serviceniveau. IT understøttelsen (for kommunerne) er med i et udviklingsprojekt, hvor målet er, at brugervenligheden øges, og det bliver fremover muligt at lave løbende "automatisk" optimering af indlagte ruter. Tidshorizonten er 2015/2016.

Forskellen mellem variabel og fast kørsel er, at rutekørsel har særskilt udbud for den enkelte kommune, og rutekørsel foregår med fast vogn/chauffør. Variabel kørsel afvikles efter fælles udbud og uden fast vogn/chauffør.

Midttrafik arbejder på, at man fra 2016 ikke længere vil lave særskilte udbud til fast kørsel (ruter). Fast kørsel vil blive placeret på garantivogne, således at ønsket om fast vogn/chauffør fortsat kan opfyldes. Dette vil sikre næsten tilsvarende lave priser på fast kørsel, som Midttrafik i dag har på variabel kørsel (garantivogn). Dette er den model, som Deloitte beskriver som idealmodellen (afsnit 6.5), se litteraturlisten.

Fra 2016 kan kommunerne forvente at opnå en større økonomisk fordel ved at vælge Midttrafik end i dag ved fast kørsel i forhold til kommunalt udbud, idet kørslen vil kunne leveres til garantivognpris. En vognmand vil byde med en lavere timepris, hvis vognmanden er garanteret afregning for 6-10 timers kørsel pr. hverdag i forhold til, at vognmanden er garanteret fast kørsel, som mere eller mindre udfylder vognkapaciteten hen over dagen, og hvor kommunen kan ændre volumen i kontraktperioden.

Nedenstående tabel viser hvilke kommuner, der har indgået aftale med Midttrafik om afvikling af kommunale kørselsordninger.

Tabel 1: Oversigt over hvilke aftaler kommuner har indgået med Midttrafik (2013)

Type	Ordning	Kommuner
Variabel, ad hoc	Læge, Speciallæge	Holstebro, Lemvig, Norddjurs, Randers, Samsø, Silkeborg, Skive, Syddjurs og Favrskov
Variabel, faste ture	Almen og specialiseret genoptræning	Favrskov, Holstebro, Norddjurs, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Skive, Syddjurs, Aarhus
Variabel, faste ture	Skole (brækket ben)	Holstebro, Horsens, Norddjurs, Randers, Silkeborg, Skive, Syddjurs, Aarhus
Rute	Specialtilbud	Horsens, Skive og Favrskov

Opdelingen tager udgangspunkt i de største befordringsordninger, som kommunerne kan overveje at lade Midttrafik udbyde. Se afsnit 4 vedr. opdeling fordelt på lovhjemmel.

Fordelingen af turene på kørselstype hos Midttrafik er vist i nedenstående tabel. Den viser, at region Midtjylland har en meget stor volumen i antal kørsler. I forhold til muligheder for at opnå en høj grad af samkørsel og kædekørsel er volumen altafgørende.

Tabel 2: Fordeling af kørselstyper (budget 2014)

Budget 2014	Antal ture	Andel af ture	Udbudsform
Region Midtjylland: Siddende patienttransport	375.000	45 %	Variabel
Kommuner: Flextur	84.400	10 %	Variabel
Kommuner: Teletaxi	11.285	1 %	Variabel
Kommuner: Individuel handicapkørsel	175.200	21 %	Variabel
Kommuner: Øvrig kommunal kørsel	84.455	10 %	Variabel
Kommuner: Specialtilbud børn	96.900	12 %	Rute
I alt	827.240	100 %	N/A

Der er indgået aftale med 741 vogne i region Midtjylland. Det typiske er, at der er indgået aftaler med mange vognmænd i hver kommune – både busvognmænd og taxavognmænd. Der er også indgået aftaler med vognmænd i de kommuner, som ikke har aftaler med Midttrafik om kommunal kørsel (ud over individuel handicapkørsel).

4.1 Arbejdsdeling mellem Midttrafik og kommune ved kørsel hos Midttrafik

Hvis kørslen placeres hos Midttrafik, er Midttrafik udbyder. Det vil sige, at kørslen bliver leveret af private vognmænd på samme måde, som hvis det var kommunen, der selv udbød kørslen. Det er altid kommunen, der:

- Fastlægger det generelle serviceniveau for befordringsordningen.
- Visiterer den enkelte borger til befordringsordning, herunder visitering til ekstra serviceminutter til f.eks. at blive hentet i venteværelset hos lægen.
- Har kontakten med borgeren – modtager bestillingen og lægger bestillingen ind i et IT system (undtaget individuel handicapkørsel, Flextur og teletaxi).

Midttrafik leverer ledelsesinformation og afregner med både vognmændene og kommunerne. Det er også Midttrafik, der følger op på kontrakten og foretager kontrol af overholdelse af udbudsbetingelserne. For

variabel kørsel er det altid Midttrafik, der har kontakten med vognmanden/chaufføren. For fast kørsel har både kommunen og Midttrafik kontakt med vognmanden/chaufføren. Snitfladen mellem kommune og Midttrafik aftales individuelt.

Nedenstående tabel viser arbejdsdelingen mellem Midttrafik og kommunen.

Tabel 3: Arbejdsdeling mellem Midttrafik og kommune – mulig og anbefalet af Midttrafik

Opgave	Mulige opgaveansvarlige	Midttrafiks anbefaling for opgaveansvarlig	Bemærkning
Fast kørsel: Ruteplanlægning før udbud	Kommune Midttrafik	Samarbejde mellem kommune og Midttrafik	
Fast kørsel: Håndtering af permanente ændringer	Kommune Midttrafik	Kommune	Normalt i kommunen
Fast kørsel: Ad hoc ændringer (under en uge)	Vognmand/ Kommune/ Forældre	Samarbejde mellem vognmand og forældre	Afregning til vognmand bliver ikke reguleret ved ændringer under en uge pga. hensynet til sikker drift og arbejdsopgavens størrelse set i forhold til gevinsten
Fast kørsel: Ad hoc ændringer (over en uge)	Kommune/ Midttrafik og forældre	Samarbejde mellem kommune og forældre	Normalt i kommunen
Variabel og fast kørsel: Bestillingsmodtagelse	Kommune Midttrafik Selvbetjeningsløsning	Kommune	Midttrafik modtager bestillinger for individuel handicapkørsel, Flextur og teletaxi

Note: I tabellen kan kommune både være institution eller forvaltning.

4.2 Beskrivelse af bevægelse busrute -> teletaxi -> Flextur

På udvalgte afgange/tidspunkter kan kommunen lade en almindelig busafgang erstatte af teletaxi. Som supplement til den kollektive trafik eller som erstatning for kollektiv trafik kan kommunen vælge at tilbyde borgerne Flextur. Der er tre prisniveauer for egenbetaling for Flextur. 4 kr./km, 7 kr./km eller den omkostningsneutrale 14 kr./km.

For borgeren er der både fordele og ulemper ved Flextur i stedet for teletaxi. Fordelene er stor fleksibilitet med hensyn til tidspunkt for kørsel (kl. 06-24 alle dage) og til/fra adresse (alle adresser i kommunen). Ulempen er, at det for brugere med periodekort (typisk pendlere) bliver dyrere, da periodekortet ikke kan anvendes i Flextur. Der skal min. betales mindsteprisen, som er 30 eller 35 kr. pr. tur. Generelt er Flextur dyrere end teletaxi for borgeren.

Nogle kommuner har lukket for Flextur i centrum (bybusområdet), hvilket forhindrer at andre visiterede kommunale befordringsordninger kan afvikles via Flextur.

Midttrafiks Flextrafik afdeling og køreplanlægger kan bistå kommunerne med overvejelser i forhold til takstændring/opstart af Flextur.

5. Fordele og ulemper ved valg af forskellige udbudsmodeller: kommunalt udbud eller Midttrafik som udbyder og kontraktholder.

En konkurrenceudsættelse af kørslen har under alle omstændigheder to afledte effekter: fokus på serviceniveau og visitering.

Uanset om kommunen selv eller Midttrafik står for udbuddet, bør kommunen igennem følgende overvejelser:

- Optimering af pakker/delaftaler til udbud (størrelse og antal). Nogle kommuner har lavet et stort arbejde med at pakke kørslen, således at der kommer større sammenhængende pakker/delaftaler ved fast kørsel – også på tværs af forvaltningsområder. F.eks. Skanderborg og Randers Kommuner.
- Niveauet af kontakt mellem forvaltning/kørselskontor og vognmand/institution i forhold til afvikling af fast kørsel er vigtig. En god kontakt sikrer sikker drift. Kommunen bør sørge for, at den ønskede kontakt er beskrevet i udbudsmaterialet.
- Der bør være et politisk fastlagt serviceniveau i kommunen - uanset at Midttrafik tilbyder et standard serviceniveau. Midttrafik kan afvikle kørsel på flere forskellige serviceniveauer.

Når kommunen skal vægte fordele og ulemper mellem en kommunal løsning og en "Midttrafik-løsning", bør den overveje følgende:

- Hvordan vil man gennemføre udbudsprocessen? Har man tilstrækkelig kapacitet til at gennemføre udbudsprocessen i kommunen? Og er der kapacitet til efterfølgende implementering og kontrol af overholdelse af udbudsbetingelserne? Hvor følsom er kommunen overfor personalemæssige ændringer hos driftspersonerne i kommunen?
- Hvilken volumen er der på den variable kørsel – og hvor er der bedst mulighed for koordinering af kørslen?
- Kan der opbygges ensartet fakturakontrol og vil der være en fælles ledelsesinformation? Og hvad er omkostningerne hertil i de to modeller?
- Hvad er kommunens ønske/behov for IT understøttelse, og hvad er omkostningerne hertil i de to modeller?
- Hvilke muligheder er der i kontrakten for at håndtere ændringer i efterspørgslen, således at det politisk fastlagte serviceniveau altid overholdes? (f.eks. solokørsel af et barn til specialskole eller ekstraordinært mange variable ture, som ligger i samme tidsrum – flere til læge samtidig med at der skal køres elever med brækket ben fra skole).

6. Betydning af kommunestørrelse for valg af model

Uanset kommunestørrelse kan det altid betale sig at sætte fokus på kommunale befordringsordninger.

Der er en lang række ydre parametre, der har betydning for behovet for kommunal befordring, og som påvirker ændringer i dette behov. Det er vigtigt, at hver enkelt kommune er opmærksom på dette – navnlig ved sammenligning med andre kommuner.

Parametrene er f.eks.:

- Kommunens størrelse, geografi og fysisk beliggenhed.
- Kommunens struktur – central eller decentral struktur.
- Demografiske forhold – er der f.eks. en stor andel af ældre i kommunen?
- Udvikling i antal handicappede borgere.
- Ændret struktur vedr. sygehuse, læger/speciallæger, dagcentre mv., der medfører længere kørsler.

7. anbefalinger og inspiration til effektivisering af befordringsordninger

Erfagruppen kommer med nogle generelle anbefalinger. Der kan være individuelle forhold for den enkelte kommune, som gør, at anbefalingerne ser anderledes ud. Anbefalinger kan derfor kun ses som inspiration for det videre analysearbejde i den enkelte kommune. Anbefalingerne står i ikke-prioriteret rækkefølge. Anbefalingerne er af mere operationel karakter end diverse rapporter om kommunale befordringsordninger. Midttrafik kan yde rådgivning til kommuner i inspirations- og analysefasen.

Erfagruppen anbefaler, at der etableres en gruppe i region Midtjylland, der fremadrettet kan indsamle og formidle erfaring og forslag til håndtering af det kommunale befordringsområde – herunder effektiviseringstiltag, nyt fra KL mv. En sådan gruppe kan evt. bestå af kørselskoordinatorer – eller andre med tværgående kendskab til befordringsområdet – og repræsentanter fra Midttrafik og regionen i øvrigt. Møder i gruppen kan evt. supplere Midttrafiks møder vedr. kommunekørsel.

7.1 Organisering

1. Etablering af kørselskontor og/eller kørselskoordinator. Hvis kommunen selv udbyder sin kørsel, vil befordringsordningerne varetages af en central funktion på tværs af de involverede forvaltninger. Kørselskontoret bør have overblik over al visiteret kommunal kørsel.
2. Placer ansvar for budget og visitation samme sted, så visitationen sker med udgangspunkt i en økonomisk bevidsthed.

7.2 Udbud

1. For at pakke det bedste udbud sammen (= billigst) kan kommunen undersøge mulighed for tilpasning af ringetider på skolerne. Udfordringen herved er, om alle relevante busruter til skolen kan tilpasses på samme måde (der er også incitament til, at elever efter 4. klasse skal tage almindelig kollektiv trafik). Samkørsel med elever fra flere skoler vil ofte medføre længere køretider og/eller ventetider på skolen. Ventetid på skolen kræver måske lønnet personale til ekstra opsyn.
2. Vær opmærksom på at vogne til over 9 personer (inkl. chauffør) skal have bustilladelse og køre efter "køre- og hviletidsbestemmelserne".
3. Forud for et fælles udbud er det vigtigt at sikre samtidigt udløb af eksisterende kontrakter.
4. Hold evt. et dialogmøde med potentielle tilbudsgivere forud for selve udbudsprocessen – dels for at informere om det kommende udbud, og dels for at få input fra branchen på f.eks. kontraktperiode og størrelse af pakker/delaftaler.
5. Vær opmærksom på om der er en politisk interesse for at sikre mindre lokale leverandører mulighed for at byde på kommunens udbud – og mulighederne for at tage hensyn hertil. Midttrafik tilgodeser mindre taxa- og busvognmænd. Midttrafik har mange leverandører, der kun har en vogn.
6. Overvej muligheden for at lade tilbudsgivere byde som konsortier og med underleverandører for at give en bred skare af vognmænd mulighed for at byde på befordringsopgaven. Imod underleverandører taler muligheden for kontrol af udbudsbetingelserne til vogn/chauffør mm.
7. Overvej at give tilbudsgivere mulighed for at byde med samlerabat, hvis de opnår en bestemt grad af tildeling af kørsel.
8. Vær opmærksom på hvilken afregningsmodel der er mulighed for at vælge. Se yderligere under Afregning.

9. Oplyse afhentnings- og ankomsttidspunkter i intervaller i stedet for som eksakte tidspunkter, hvis det er muligt. Dette smidiggør planlægning og udførelse af kørslen og dermed giver det en lavere pris. Vær opmærksom på at dette kan medføre afledte omkostninger til tilsyn af børnene.
10. Vær opmærksom på at beskrive nødvendige forbehold, så kommunen f.eks. kan oprette, nedlægge eller ændre på ruter/delaftaler i kontraktperioden.
11. Specificer krav til fakturabilag og ledelsesinformation, så den indeholder den nødvendige information til kontrol, opfølgning og klagebehandling.
12. Undgå at stille krav, som kommunen alligevel ikke kan/ønsker at følge op på. Generelt kan man sige, at jo flere krav, jo dyrere priser! Ved udbud hos Midttrafik, er det Midttrafik, der følger op på kravene.
13. I forbindelse med udbud af variabel kørsel kan de største koordineringsgevinster opnås ved at placere kørslen hos Midttrafik, da Midttrafik har den største volumen at koordinere med.
14. Midttrafik har opnået meget konkurrencedygtige priser på variabel kørsel, specielt på garantivogne.
15. Befordringsordninger af mindre omfang (variabel kørsel) kan med fordel umiddelbart placeres hos Midttrafik, da det er tungt rent administrativt, hvis kommunen selv skal optimere denne kørsel. F.eks. brækket ben kørsel.
16. Randers Kommune har god erfaring med, at Midttrafik udfører personalekørsel, når f.eks. en socialrådgiver skal besøge en familie. Disse kørsler er defineret, så der stort set ikke er omvejskørsel og ventetid.
17. Brug evt. Midttrafiks udbudsmateriale som inspiration til krav til vogne og chauffører.
18. Mulighed for at tilkøbe konsulentbistand til kommunalt udbud fra Midttrafik.
19. Midttrafik anbefaler, at kommunerne tilvælger optioner på de forskellige befordringstyper i forbindelse med Midttrafiks årlige udbud for variabel kørsel, således at der står en mulighed åben for at placere kørsel hos Midttrafik.

7.3 Visitation og serviceniveau

1. Visitation bør foretages af fagligt uddannede personer, der er i stand til at vurdere borgernes behov og mulighed for befordring. Overvej evt. funktionstest da undersøgelser har vist, at kørselsmængden i nogle tilfælde kan reduceres med op til 20 pct.
2. Da taxakørsel ofte er den dyreste form for befordring, bør denne først tilbydes, når andre muligheder ikke kan tages i anvendelse – f.eks. kollektiv trafik eller kørsel i egen/forældres bil mod godtgørelse.
3. Årlig revisitation for specialbørn med fast kørsel – specielt hvis der er visiteret til solokørsel.
4. Borgere, der skal have kørsel mere end nogle få gange, bør registreres som værende visiteret til kørsel (kudetilladelse), så borgernes behov ikke skal vurderes ved hver kørselsbestilling.
5. Beslut og beskriv et serviceniveau/kvalitetsstandard for kommunens befordringsordninger – få det evt. politisk godkendt. Serviceniveau er f.eks. maksimal transporttid, omvejskørsel og ventetid for forskellige passagergrupper, niveau af servicetid, krav til vogne, chauffører mv.
6. Udarbejd en kvalitetsstandard for hver befordringstype og gør den synlig for borgerne, f.eks. på kommunens hjemmeside, så borgeren kender rammerne for serviceniveauet.
7. Vær bevidst om hvad kommunen er forpligtet til at etablere kørsel til, og hvad kommunen kan etablere kørsel til – f.eks. hjemkørsel af elever, der bliver syge i skoletiden, eller kørsel til flere (hjem)adresser.
8. Udarbejd procedurebeskrivelser til intern brug, så retningslinjer, arbejdsgange mv. bliver besluttet og kendt for involverede medarbejdere.
9. Ved visitering til individuel handicapkørsel: en borger har ikke krav på 104 ture i første kalenderår, med mindre borgeren bliver visiteret i januar.

7.4 Bestilling

1. Fokus på muligheden for selvbetjeningsløsninger for variable ture. Pt. tilbyder Midttrafik at borgeren selv kan bestille individuel handicapkørsel og Flextur.
2. Bestilling hos kommunen ved kørselskontor eller Borgerservice. En udfordring kan være åbningstiden!
3. Det er vigtigt, at bestillingsmodtager noterer kontaktoplysninger på borgeren, således at borgeren kan kontaktes ved driftsafviklingen.
4. Det frarådes, at borger bestiller kørsel direkte ved vognmand.
5. Midttrafik tilbyder rådgivning til kommunen, hvis den påtænker at anskaffe IT-understøttelse til håndtering af visitation og turbestilling.

7.5 Planlægning og afvikling

1. Tilrettelæg kørslen så der opnås så høj grad af samkørsel og kædekørsel som mulig under hensyntagen til kommunens evt. serviceniveau om maksimal transporttid.
2. For variabel kørsel er volumen vigtig i forhold til både at få en lav timepris og få muligheder for samkørsel og kædekørsel. Det største volumen findes hos Midttrafik. Specielt for kommuner med sygehuse, vil der være meget regional siddende patienttransport, som den kommunale kørsel kan koordineres med.
3. For fast kørsel er en effektiv ruteplanlægning vigtig. Der bør være faste retningslinjer for serviceniveauet – f.eks. mængden af omvejskørsel og max. tid i vognen. Se under visitation.
4. Det er uanset hvem der har udbudt kørslen vigtigt at have faste procedurer for ændringer, specielt aflysninger.

7.6 Afregning

1. Midttrafik laver faktisk afregning: opkrævning for faktisk kørsel. Det giver et minimalt behov for fakturakontrol. Den normale model for kommuneudbud betyder, at det er vognmanden, der sender faktura og specifikation, og det kan være meget omkostningskrævende at lave fakturakontrol. (Undtagelser: Randers Kommunes incitament i fast kørsel kontrakten og Hedensted Kommune har faktisk afregning via adgang til vognmandens IT-system til overvågning af vognene).
2. Udskil selvstændige budgetkonti til hver kørselsordning. Herved bliver det muligt at skabe et samlet overblik, følge op på økonomiske mål, følge udviklingstendenser mv.
3. Jævnlig opfølgning på forbrug i forhold til budget – f.eks. ved kvartalsvis økonomiopfølgning.
4. Vær opmærksom på refusion på særligt dyre enkeltsager jf. Servicelovens § 176-177. For kørsel hos Midttrafik kan der også søges refusion på call center omkostningerne.
5. En fakturakontrol kan bestå af følgende (eksempel fra Aarhus Kommune):
 - Har borgeren i det hele taget kørt?
 - Passer adresserne med turen mellem en borger der er visiteret og en institution?
 - Virker tidsperioden rimelig for den foretagne tur?
 - Passer antal kørte kilometer med den optimale rute?
 - Hvad er prisen pr. km, og er den i overensstemmelse med kontrakten for den pågældende vogntype? Er borgeren visiteret til liftvogn?

7.7 Opmærksomhedspunkter, som ikke er behandlet af erfagruppen

Der er nogle emner, som kommunerne bør være opmærksomme på, og som ikke er behandlet og vurderet af erfagruppen.

Koordinering af kommunens vognpark – f.eks. vogne til udbringning af hjælpemidler til borgerne og busser på bosteder, dagcentre mv., således at der opnås en optimal udnyttelse af vognkapaciteten.

IT system til administration, ruteplanlægning, styring af (egen) vognpark og ledelsesinformation (eller elementer af disse opgaver).

Et IT system kan tilvejebringes på tre måder:

- Ved udbud gennem Midttrafik leverer Midttrafik et IT system
- Kommunen kan købe eller udvikle et IT system (f.eks. Herning og Randers Kommune)
- Kommunen anvender vognmandens IT system (f.eks. Hedensted Kommune)

... og kombinationer af disse muligheder.

8. Baggrundsmateriale

- Drøftelser i erfagruppen om effektivisering af kommunale befordringsordninger d. 24. oktober 2013, d. 6. februar 2014 og d. 18. marts 2014.
- Input fra kommuner i region Midtjylland på spørgsmål fra erfagruppen.
- Deloitte rapport: Trafikselskabernes varetagelse af offentlig befordring. April 2013.
[http://www.kl.dk/ImageVaultFiles/id_62915/cf_202/Analyse af trafikselskabernes varetagelse af off en.PDF](http://www.kl.dk/ImageVaultFiles/id_62915/cf_202/Analyse_af_trafikselskabernes_varetagelse_af_offen.PDF)
- KL: Kommunal befordring: Effektiviseringskatalog. Januar 2013
http://www.kl.dk/ImageVaultFiles/id_58790/cf_202/Effektiviseringskatalog.PDF
- Midttrafik: Diverse materiale og statistikker.
- FlexDanmark: Værdistrømsanalyse. Juni 2013. <https://www.flexdanmark.dk/web/om-os/publikationer>

9. Bilag:

Bilag 1: Kommissorium og deltagere i erfagruppen

Bilag 2: Definitioner

Bilag 3: Oversigt over kommunale befordringsopgaver og deres lovhjemmel

Bilag 4: Kortlægning af status på befordringsområdet i region Midtjylland

Bilag 5: Ledelsesinformation vedr. individuel handicapørsel 2013

Bilag 1: Kommissorium for erfagruppen om effektivisering af befordringsordninger

I budgetperioden 2014 -2017 skal kommunerne i Danmark effektivisere de kommunale befordringsordninger for i alt 100 mio. kr. i 2014 stigende til 430 mio. kr. i 2017.

I den forbindelse har Trafikstyregruppen under KD – netværket besluttet at nedsætte en erfagruppe, der skal bistå kommuner, region og Midttrafik med udveksling af viden, erfaring og fakta med opgaven.

Deltagerne i erfagruppen er:

Formand: Lars Møller, kommunaldirektør, Holstebro Kommune, lm@holstebro.dk

Casper Nielsen, kørselskoordinator, Herning Kommune, cblcn@herning.dk

Jane Fink, kørselskoordinator, Randers Kommune, Jane.Fink@Randers.dk.

Karina Kjeldgaard, Skive Kommune kkje@skivekommune.dk, Teamleder Jens Dalby, Teknisk Forvaltning, JEDA@skivekommune.dk,

Jimmy Lemming, sekretariatsleder Børn og Unge/Jørn Prætorius, Økonomichef, Skanderborg Kommune , jimmy.lemming@skanderborg.dk, Jorn.Praetorius@skanderborg.dk

Peter Hermansen, konsulent, Region Midtjylland, Peter.Hermansen@ru.rm.dk

Jesper Staberg Thomsen, gruppeleder, Midttrafik, jst@midttrafik.dk

Lise Norre, rådgiver og projektleder, Midttrafik, ln@midttrafik.dk

Jonna Holm Pedersen, konsulent, KKR Midtjylland, jhp@kl.dk

Erfagruppen får til opgave:

- At skabe overblik over erfaringerne med effektiviseringsarbejdet i Midtjylland,
 - Hvor langt er kommunerne med at analysere og kortlægge kørselsordningerne?
 - Hvilke konkrete effektiviseringstiltag, har man gennemført?
 - Erfaringer med at se på tværs af hele kørselsområdet?
 - Hvad er mulighederne og faldgruberne?
 - Hvilke erfaringer er der med proces og organisering af effektiviseringsarbejdet?
 - Hvilken sammenhæng er der til regionens kørselsordninger?
 - Skabe overblik over kontrakter og deres udløb
- At give gensidig inspiration til dokumentation og ledelsesinformation på befordringsområdet
 - Hvordan dokumenterer kommunen, at den har realiseret effektiviseringsgevinster?
 - Hvordan følger kommunerne løbende op på udgifter og aktiviteter for de forskellige kørselsordninger?
 - Hvilke erfaringer er der med individuel kørsel og administration af ordningerne?
- At skitsere fordele og ulemper for kommunerne ved valg af forskellige driftsmodeller:
 - Kommunal kørselsordning
 - Overdragelse af driften til Midttrafik
 - Hvilke "varer" har trafikselskabet på hylderne?
 - Hvad er arbejdsdelingen mellem kommunen og trafikselskabet?
 - Har kommunens størrelse betydning for valg af model?

- Hvordan spiller fleksture sammen med kollektiv rutekørsel?

Formanden for trafikstyregruppen, Lars Møller, kommunaldirektør i Holstebro Kommune, indkalder til og deltager i det første møde. På dette møde gennemgås kommissoriet, og der lægges en tidsplan for erfa-gruppens arbejde.

Bilag 2: Definitioner

- **Fast kørsel** er kørsel, der kan ruteplanlægges – f.eks. kørsel til specialundervisning.
- **Variabel kørsel** er ad hoc kørsel – f.eks. kørsel til læge/speciallæge.
- **Kædekørsel** betyder, at vognen kører videre til en anden kunde i et længere vognløb i stedet for bare at køre til sit hjemsted. Trafikselskabernes erfaring er, at mindst halvdelen af koordineringsgevinsten opnås ved kædekørsel.
- **Samkørsel** er kørsel, hvor flere passagerer kører sammen, og hvor der derfor må påregnes omvejskørsel.
- **Solokørsel** er kørsel, hvor en passager er bevilget at køre den direkte vej alene i en vogn.
- **Vognmænd** omfatter både busvognmænd og taxavognmænd.
- **Garantivogn** er en vogn, der via udbud er garanteret betaling for min. xx antal timers kørsel.
- **Teletaxa** er en busrute, hvor man skal bestille kørsel mindst to timer før. Teletaxa er åben kørsel.
- **Flexitur** er individuelt kollektiv trafik fra dør til dør. Der skal bestilles kørsel mindst to timer før. Flexitur er åben kørsel med egenbetaling.
- **Individuel handicapkørsel** er kørsel med voksne ganghandicappede fra dør til dør. Egenbetalingen er lavere end ved Flexitur. Visiterede borgere har ret til 104 ture pr. år.
- **HD skole** er et IT system til bestilling af fast rutekørsel – herunder fastlæggelse af ruter.

Bilag 3: Oversigt over kommunale befordringsopgaver og deres lovhjemmel

Områder	Befordringsordninger
Lægekørsel	<p>1. Alment praktiserende læge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 1 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009).</p> <p>2. Praktiserende speciallæge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 2 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009).</p> <p>3. Akut skadesbehandling hos alment praktiserende læge eller speciallæge, jf. sundhedslovens § 170, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009).</p> <p>4. Ledsagelse, jf. sundhedslovens § 173, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009).</p>
Genoptræning efter udskrivning fra sygehus	<p>5. Genoptræning efter udskrivning, jf. sundhedslovens § 172 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009) – <i>almindelig</i>.</p> <p>6. Genoptræning efter udskrivning, jf. sundhedslovens § 172 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009) – <i>specialiseret</i>.</p> <p>7. Vedligeholdelsestræning efter serviceloven</p> <p>8. Ledsagelse, jf. sundhedslovens § 173, stk. 3 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1496 (2009).</p>
Individuel handicapkørsel	9. Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede voksne, jf. § 11 i lov om trafikskaber.
Skolekørsel - morgen/eftermiddag (Flextrafik)	<p>10. Almindelig skolekørsel, jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 1-6 i tilhørende bekendtgørelse nr. 25 (1995).</p> <p>11. Anden befordring på skoleområdet, jf. folkeskolelovens § 26 samt § 13 i tilhørende bekendtgørelse nr. 25 (1995).</p>
Skolekørsel - "brækket ben" (Flextrafik)	12. Midlertidigt syge og tilskadekomne mv., jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 7-8 i tilhørende bekendtgørelse nr. 25 (1995).
Specialundervisning for børn	13. Specialundervisning, jf. folkeskolelovens § 26 samt §§ 9-12 i tilhørende bekendtgørelse nr. 25 (1995).
Specialundervisning for unge/voksne	<p>14. Voksenspecialundervisning (personer med særlige befordringsbehov), jf. § 5 i lov om specialundervisning for voksne samt §§ 8-9 i tilhørende bekendtgørelse nr. 378 (2006).</p> <p>15. Voksenspecialundervisning (personer uden særlige befordringsbehov), jf. § 5 i lov om specialundervisning for voksne samt § 10 i tilhørende bekendtgørelse nr. 378 (2006).</p> <p>16. Særlig ungdomsuddannelse (personer med særlige befordringsbehov), jf. § 10 i lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov samt §§ 12-13 i tilhørende bekendtgørelse nr. 974 (2007).</p> <p>17. Særlig ungdomsuddannelse (personer uden særlige befordringsbehov), jf. § 10 i lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov samt § 14 i tilhørende bekendtgørelse nr. 974 (2007).</p>
Integration	18. Integrationsprogrammer, jf. integrationslovens 23f, stk. 1, nr. 2 (tidligere § 34, stk. 1, nr. 2.).
Socialområdet – Børn og unge med handicap	<p>19. Særlige dagtilbud mv., servicelovens § 32.</p> <p>20. Særlige klubtilbud, servicelovens § 36.</p> <p>21. Befordringsudgifter til ledsager ifm. handicapledsagelse til 16-18-årige, jf. servicelovens § 45 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1390 (2006).</p>
Socialområdet – Udsatte børn og unge	<p>22. Særlig støtte og foranstaltninger i form af anbringelser mv., jf. servicelovens § 52, stk. 4-5.</p> <p>23. Forældretransport ved anbringelser uden for hjemmet, jf. servicelovens § 71, stk. 6.</p> <p>24. Særlig hjælp vedrørende børn, jf. § 83 i lov om aktiv socialpolitik.</p>
Socialområdet – Voksne med handicap	<p>25. Befordringsudgifter til ledsager ifm. handicapledsagelse til voksne, jf. servicelovens § 97 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 1390 (2006).</p> <p>26. Beskyttet beskæftigelse, jf. servicelovens §§ 103 og 105.</p> <p>27. Aktivitets- og samværstilbud, jf. servicelovens §§ 104 og 105.</p>
Paragrafkørsel	<p>28. Kørsel efter servicelovens §41</p> <p>29. Kørsel efter servicelovens §100</p>

Varigt nedsat funktionsevne	30. Befordringsstøtte til personer med varigt nedsat funktionsevne, jf. servicelovens § 117.
Kørsel af ældre til dagcenter mv.	31. Generelle tilbud med aktiverende eller forebyggende sigte, jf. servicelovens § 79, stk. 1.
Hjælpe midler og forbrugsgoder	32. Hjælpe midler og forbrugsgoder, jf. servicelovens §§ 112, stk. 6 og 113, stk. 6 samt tilhørende bekendtgørelse nr. 987 (2007).
Beskæftigelse og aktivering for ikke-forsikrede	33. Økonomisk støtte til arbejdssøgende, jf. § 7 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats (1428 2009) samt § 27 i tilhørende bekendtgørelse nr. 432 (2010). [Også ikke-forsikrede] 34. Sygedagpenge m.fl. som deltager i vejledning/opkvalificering, virksomhedspraktik og ansættelse med løntilskud i offentlige virksomheder, jf. § 82 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats 35. Personer med varige begrænsninger i arbejdsevnen mv. som deltager i vejledning/ opkvalificering og virksomhedspraktik, jf. § 82 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats. 36. Kontanthjælps- eller starthjælpsmodtagere som deltager i vejledning/opkvalificering og virksomhedspraktik, jf. § 83 i lov om aktiv beskæftigelsesindsats.

Bilag 4: Kortlægning af status på befordringsområdet i region Midtjylland

Tabel 1: Organisering

Organisering	Kommune	Tværorganisatorisk kørselskontor	Organisering								
			Visitation			Driftsansvar og bestillingsmodtagelse			Budgetansvar		
			Institution	Forvaltning	Kørselskontor	Institution	Forvaltning	Fælles kørselskontor	Institution	Forvaltning	Kørselskontor
Favrskov	Nej		Genoptræning/dagcenter	Specialundervis.	Nej	Genoptræning/dagcenter	Specialundervis.	Nej	Genoptræning/dagcenter	Specialundervis.	Nej
Hedensted	Ja		Genoptræning/dagcenter	Specialundervisning, brækket ben og handicap	Læge			Alt		Alt	
Herning	Ja		Daghjem, aktivering, genoptræning Brækket ben	Specialskoler, læge, aflastning, handicap			Læge, individuel handicap	Alt andet		Alt	
Holstebro	Ja			Dagcenter, Specialundervisning, Brækket ben, Individuel handicap	Læge, genoptræning		Dagcenter, Specialundervisning, Brækket ben, Individuel handicap	Læge, genoptræning		Dagcenter, Specialundervisning, Brækket ben, Individuel handicap	Læge, genoptræning
Horsens	Ja		Specialundervisning	Genoptræning Dagcentre Handicap	(Ingen visitation)	Bestiller: Dagcentre/genoptræning Specialundervisning Handicap	Bestiller: Handicap	Modtager bestillinger og har ansvar for den daglige drift		Alt	
Ikast-Brande											
Lemvig	Ja							Koordinator			
Norrdjurs											
Odder											
Randers	Ja		Genoptræning/dagcenter	Specialundervis.	Brækket ben, læge, handicap	Genoptræning/dagcenter		Brækket ben, læge, handicap, Specialundervis.		Alt	
Ringk.-Skj.	Nej			Alt			Alt			Alt	

Samsø										
Silkeborg	Nej	Genoptræ- træ- ning/dagc enter	Special- undervis.	Brækket ben, læ- ge, han- dicap	Genoptræ- ning/dagcen ter	Speci- alun- dervis.	Brækket ben, læ- ge, han- dicap		Alt	
Skander- borg	Nej	Genoptræ- træ- ning/dagc enter	Special- undervis. Brækket ben, læge, handicap		Genoptræ- ning/dagcen ter	Speci- alun- dervis. Bræk- ket ben, læge, handi- cap		Genoptræ- ning/dagcen ter	Speci- alun- dervis. Bræk- ket ben, læge, handi- cap	
Skive	Nej					Alt				
Struer	Nej	Brækket ben, Genop- træning, dagcenter	Læge, in- dividuel handicap				Vogn- manden har al driftsan- svar		Alt	
Syddjurs										
Viborg										
Aarhus	Nej – under afkla- ring.	Genoptræ- træ- ning/dagc enter Alm. Sko- lekørsel	Special- undervis- ning. Lægekør- sel §41 kørsel §103		Genoptræ- ning/dagcen ter	Speci- alun- dervis. Bræk- ket ben, læge, handi- cap	Handi- capkørsel		Alt	

Tabel 2: Udbydere og kontraktudløb

Kommune	Udbydere og kontraktudløb				Bemærkninger i øvrigt
	Specialundervisning	Brækket ben	Genoptræning, dagcenter	Læge og speciallæge	
Favrskov	Midttrafik 2016	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Hedensted	Kommunen 2007-15	Kommunen 2007-15	Kommunen 2007-15	Kommunen 2007-15	Vognmænd ruteplanlægger i samarbejde med Kørselskontoret, der har adgang til vognmandens planlægningssystem
Herning	Kommunen 08-2015	Kommunen 08-2015	Kommunen 08-2015	Kommunen 08-2015	Overvejer forlængelse
Holstebro	Kommunen 2015	Midttrafik	Kommunen 2014	Midttrafik	
Horsens	Kommunen 2013-2014 (?)	Midttrafik	Kommunen	Kommunen	Kørselskontoret planlægger den faste rutekørsel som Kørselskontoret har driftsansvar for. Høj grad af samkørsel.
Ikast-Brande					Efterlyser fælles styringsinformation
Lemvig			Midttrafik	Midttrafik	Samarbejde med Midttrafik
Norddjurs		Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Odder	Kommunen 12-2016		Kommunen 12-2016	Kommunen 12-2016	Var forud for udbud i 2012 i dialog med Midttrafik
Randers	Kommunen 07-2016	Midttrafik	Kommunen 07-2016	Midttrafik	Vognmænd ruteplanlægger, høj grad af samkørsel
Ringk.-Skj.	Kommunen 13-2015	Kommunen 13-2015	Kommunen 13-2015	Aftale med Falck	
Samsø			Midttrafik	Midttrafik	
Silkeborg	Kommunen 07-2015	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	Vognmænd ruteplanlægger, høj grad af samkørsel
Skanderborg	Kommunen 07-2017	Midttrafik	Kommunen 07-2017	Kommunen 07-2017	Har i 2014 udbud på tværs af kørselsordninger. Variabel kørsel i selvstændig pakke. Har 1,8 mio. kr. spredt ad hoc kørsel, som ikke bliver konkurrenceudsat.
Skive	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik, kommunens egne busser	Midttrafik	
Struer	Kommunen 14-2017	Kommunen 14-2017	Kommunen 14-2017		Vognmand planlægger ruten, høj grad af samkørsel
Syddjurs		Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Viborg				Midttrafik (Flexitur)	
Aarhus	Kommunen 07-2015 eller 07-2016	Midttrafik	Midttrafik: genoptræning Dagcenter: Taxa + diverse aftaler m vognmænd	Kørsel efter refusion	

Tabel 3: Effektiviseringstiltag

Kommune	Effektivisering				Kontaktperson
	Kortlægning og analyse	Implementeret	Under implementering, idestadie	Økonomisk besparelse	
Favrskov	Ja (2013)	Udbud for fast kørsel i 2014, variabel kørsel hos Midttrafik	Yderligere tiltag	Pt. ukendt afventer udbud	Peter Lundtofte
Hedensted	Godt overblik	Alle taxakørsler på tværs af ordninger er registreret i taxas planlægningssystem, som kommunen har adgang til	Optimering af ruter, kombination mellem individuel og kollektiv trafik undersøges. Alternative løsningsmodeller undersøges.		Lars Oksbjerg
Herning	Ja (2009), ny inden udbud		IT system, ny analyse af kørselsbehov og mønstre, opstart af kørsel til aktivitetscentre/ dagcentre	Opr. estimeret besparelse 7 mio. kr over 4 år. Grundet fejl i udbud og i implementering af kørselskontor er besparelsen 0 kr.	Casper Nielsen
Holstebro	Ja (2013) Benchmark i forhold til Deloitte rapport viser at Holstebro Kommune ligger under de 3. billigste kommuner på alle befordringer undtagen skolekørsel	Kørsel af børn til specialundervisning (har været i udbud, har skarp ruteplanlægning gennem flere år) Skolekørsel (der er rationaliseret med færre opsamlingssteder og kortere ruter). Kørsel til læge og speciallæge (indført stram visitation).	Koordineret udbud af specialundervisning og dagcentre Stram visitation af specialundervisning	1 mio. kr. i 2014. Det bliver en stor udfordring at finde de 3,3 mio. kr. der mangler jf. benchmark resultat	Lars Vad Jensen (økonomiforvaltningen/tovholder)
Horsens	JA (2012 – 2013)	Fælles udbud for fast rutekørsel i 2013 IT kørselssystem	Inddragelse af kørsel, som endnu ikke er overgået til Kørselskontoret og som ikke var med i det fælles udbud i 2013		Viceberedskabschef Ole Hansen Wessel
Ikast-Brande	Ja (2014)				Ellen Bach Fjendsbo
Lemvig	Ja (2013)	Gennemgang af serviceniveau og visitationsregler	Fælles udbud gældende pr. 2016, yderligere tiltag	Forventer besparelse på 150.000 kr. i 2014 stigende til 700.000 kr. i 2016	Lis Ravn Sørensen
Norddjurs					
Odder		Fælles udbud i 2008 og 2012			Jan Møller
Randers	Ja (2010)	Fælles udbud for fast kørsel i 2012, variabel kørsel hos Midttrafik	IT kørselssystem, yderligere tiltag	8 mio. kr. om året svarende til 20 % på fast kørsel	Jane Fink
Ringk.-Skj.	Ja (2011) – analyseres yderligere i 2014-15	Beslutninger er sat på standby, indtil yderligere analyser i 2014-15 er gennemført			Ann Elisabeth Gade
Samsø					
Silkeborg					Lene Degn Rohde

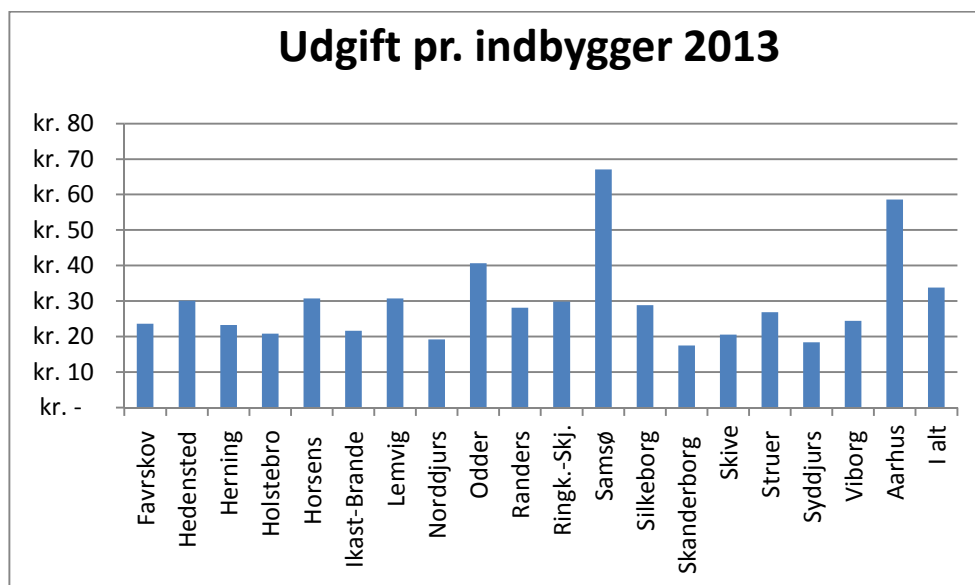
Skanderborg	Ja (2012)	Kommunalt udbud foråret 2014. Anden gang området udbygdes.		Effektiviseringsgevinsten var 715.000 kr./årligt første gang, området blev udbudt. En justering af ventetid og revisitering har givet besparelse på 1,5 mio. kr. i 2013.	Jørn Prætorius, Chris Jacobsen
Skive	I gang	Udbud hos Midttrafik siden 2007	Analyse af effektiviseringer	KL besparelsen indarbejdet i budgettet	Karina Kjeldgaard
Struer				Ca. 20 %	Marianne Lisbjerg
Syddjurs					Klaus Dannemare Sørensen
Viborg					
Aarhus	Ja (2013) – A2 rapport. Kørselsdøgnanalyser under udarbejdelse.	Analyse af organisationsform under udarbejdelse. Diverse tiltag fra 2013 analysen indfaset. Fakturakontrol under implementering.	Organisationsform overvejes: Eget IT-system eller Midttrafik? Fælles kørselskontor? Besluttet medio Q2 2014.	Forventer at realisere de besparelser der er aftalt	Jørgen Schmidt

Bilag 5: Ledelsesinformation vedr. individuel handicapkørsel 2013

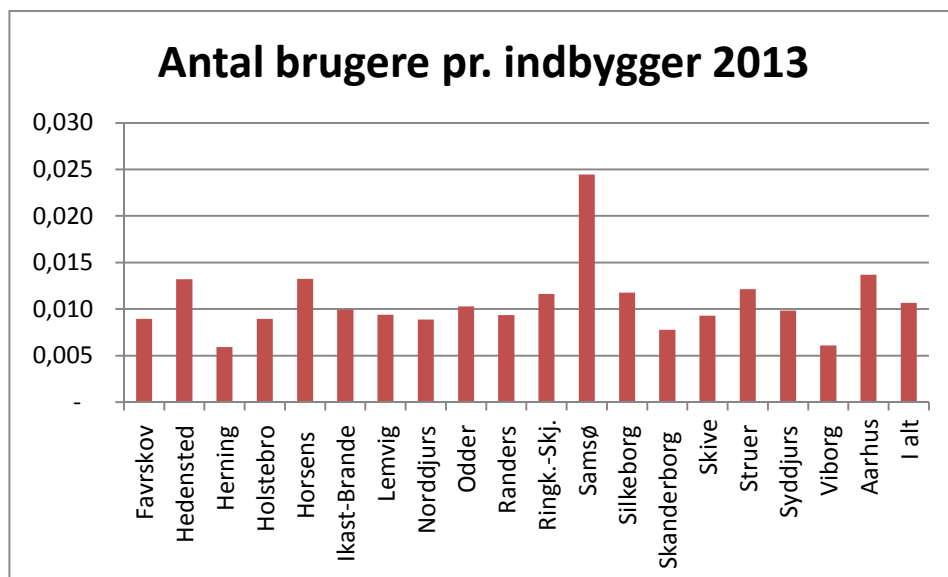
Deloitte rapporten, se litteraturlisten, opfordrer til at opstille ledelsesinformation på følgende måde:

$$\text{Udgift/indbygger} = \text{Antal brugere/indbygger} * \text{antal ture/bruger} * \text{udgift/tur}$$

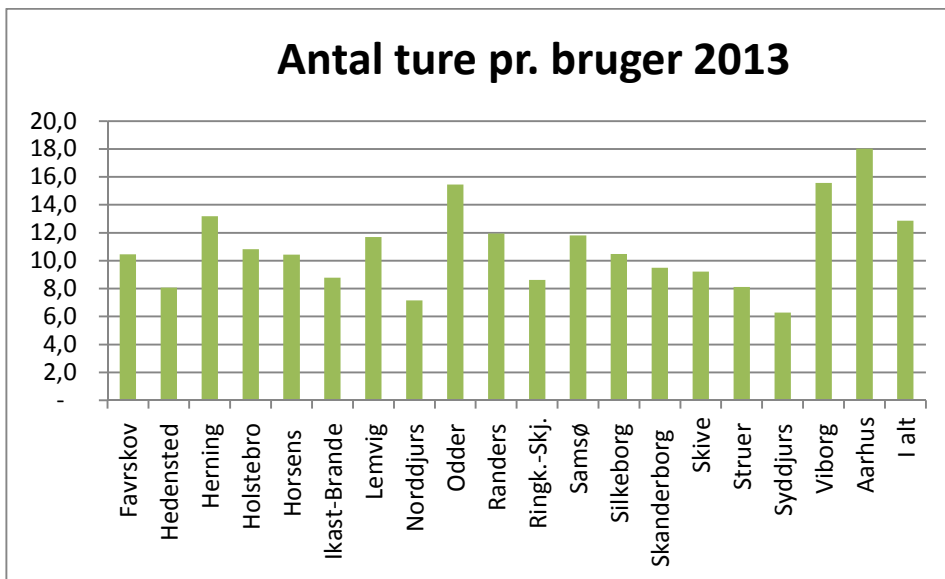
Denne opdeling giver mulighed for at forklare den forholdsvis store forskel, der er i udgiften pr. indbygger.



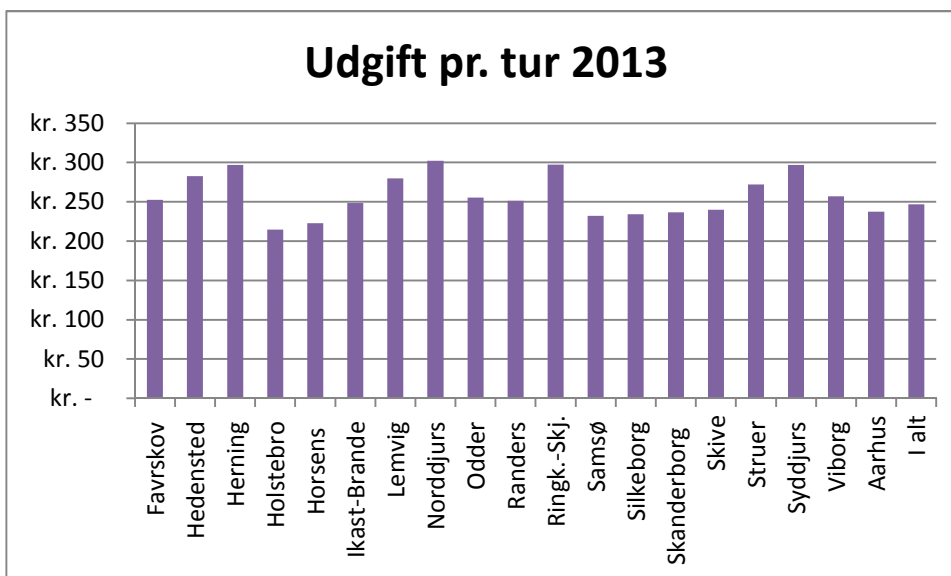
Den gennemsnitlige udgift pr. indbygger til individuel handicapkørsel er 34 kr. incl. call center udgiften. Dette svinger dog mellem 18 kr. og 67 kr. Halvdelen af kommunerne afviger mere end 20 % fra gennemsnittet.



Det er i gennemsnit 0,011 bruger pr. indbygger. Dette svinger dog mellem 0,006 og 0,024 visiterede brugere pr. indbygger. 1/4 af kommunerne afviger mere end 20 % fra gennemsnittet.



Det er i gennemsnit 12,9 ture pr. visiteret bruger. Dette svinger dog mellem 6,3 og 18,0 ture pr. visiteret bruger. Over halvdelen af kommunerne afviger mere end 20 % fra gennemsnittet.



En tur koster i gennemsnit 247 kr. Dette svinger dog mellem 232 og 302 kr. pr. tur. 1/5 af kommunerne har en pris pr. tur, der er over 20 % dyrere end gennemsnittet.

Den mest oplagte forklaringsvariabel er visitationsgraden. Hvis en kommune visiterer relativt mange til individuel handicapkørsel, så har den typisk høje udgifter. Det er derfor meget interessant, at denne forklaring ikke gælder for alle kommuner. Et højt udgiftsniveau kan også skyldes et højt antal gennemsnitlige ture eller en høj gennemsnitlig turpris.

Tabel 1: Styringsinformation opdelt efter kommune.

	Udgift pr. indbygger 2013	Antal brugere pr. indbygger 2013	Antal ture pr. bruger 2013	Udgift pr. tur 2013
Favrskov	kr. 24	0,009	10,4	kr. 253
Hedensted	kr. 30	0,013	8,1	kr. 283
Herning	kr. 23	0,006	13,2	kr. 297
Holstebro	kr. 21	0,009	10,8	kr. 215
Horsens	kr. 31	0,013	10,4	kr. 223
Ikast-Brande	kr. 22	0,010	8,8	kr. 248
Lemvig	kr. 31	0,009	11,7	kr. 280
Norddjurs	kr. 19	0,009	7,2	kr. 302
Odder	kr. 41	0,010	15,5	kr. 255
Randers	kr. 28	0,009	11,9	kr. 251
Ringk.-Skj.	kr. 30	0,012	8,6	kr. 297
Samsø	kr. 67	0,024	11,8	kr. 232
Silkeborg	kr. 29	0,012	10,5	kr. 234
Skanderborg	kr. 18	0,008	9,5	kr. 237
Skive	kr. 20	0,009	9,2	kr. 240
Struer	kr. 27	0,012	8,1	kr. 272
Syddjurs	kr. 18	0,010	6,3	kr. 297
Viborg	kr. 24	0,006	15,6	kr. 257
Aarhus	kr. 59	0,014	18,0	kr. 237
I alt	kr. 34	0,011	12,9	kr. 247

Yderligere data og materiale vedr. aldersopdelt og kommuneopdelt styringsinformation kan fås ved henvendelse til Midttrafik: LN@midttrafik.dk.

Aarhus, 27. juni 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 27. juni kl. 9.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Vedr. punkt nr. 20

Artikel i Inform, marts 2014

Af kommunikationsmedarbejder Anja L. Mathiesen

20 medarbejdere fra Busselskabet har nu gennemført danskkurser hos AOF. 10 medarbejdere har fulgt et såkaldt FVU-kursus (forberedende voksenundervisning) i dansk, mens de resterende 10 har været igennem et særligt undervisningsforløb for ordblinde (OBU).

De fire chauffører Palle Graversen, Morten Andersen, Anders Bisgaard Kjeldsen og Johnny Adsbøl Knudsen har gået på det ene af de to OBU-hold, og de har kun rosede ord at sige om kurset. "Vi har haft en fantastisk lærer, som har kunnet forklare os tingene uden en masse fagsprog", siger Johnny og tilføjer: "Vi har lært helt utroligt meget på kun 20 kursusgange – næsten alt det vi skulle have lært i skolen."

Palle er helt enig: "Jeg tror, jeg skriver over 50 % mere, end jeg gjorde før kurset. Nu kan jeg jo sætte sætninger sammen, som andre rent faktisk kan læse." Johnny og Anders har heller aldrig skrevet så meget som nu. "Fornylig skulle jeg udfylde en fejlrapport", fortæller Johnny, "men der var ingen af rubrikkerne, der passede, så jeg skrev en lang beskrivelse af problemet. Det har jeg aldrig turdet før, og nu fik jeg udtrykt det, jeg ville. Før søgte jeg meget efter ordene og kunne ikke få det frem, jeg ville."

Anders fortæller, at han tænker mere over det, han skriver, og hans kone kan se, at han har flere ord med i sine sms'er nu. Ligesom de andre på holdet, har Morten fra sin skoletid mange dårlige erfaringer med læseklasser o. lign., men dette kursus har overrasket ham positivt ved at være helt anderledes og meget bedre, ned han havde turdet tro.

Tekniske hjælpeværktøjer betyder meget

Alle chaufførerne fremhæver effekten af de tekniske hjælpeværktøjer, de har brugt, særlig PC-programmet CD-ord, som bl.a. hjælper med at stave og gør det muligt at få ord i en tekst læst højt. Palle bruger også et program kaldet "Dictus". Her kan han sige et ord højt, hvorefter det omdannes til tekst, så han kan se, hvordan det staves. "Det gør det også lettere at huske næste gang", siger Palle.

Programmet "Dictus" kan downloades gratis på Arbejdsmarkedsstyrelsens hjemmeside, hvor der også er gratis adgang til en række andre IT værktøjer for personer med læse- og skrivevanskeligheder. Et direkte link til værktøjerne findes på Busselskabets hjemmeside under "Medarbejderinformation".

Avis fremfor fjernsyn

Kurset har også forbedret de 4 chaufførers evne til at læse. Palle fortæller, at han i højere grad får læst de opslag som hænger i opholdshuse og på stationen. Før lod han sig stoppe af tanken om, at han er ordblind. Nu tænker han: "Jeg kan godt."

For Johnny har kurset bevirket, at han nu ofte sætter sig og læser Metro Express i opholdshuset, hvor han før næsten altid tændte fjernsynet. Alle chauffører fremhæver øget selvtillid som en væsentlig gevinst ved kurset, som er af stor betydning for at lære noget og turde bruge det, man har lært.

Godt at være af sted med kolleger

Chaufførerne synes alle, det er en stor fordel, at kurset kun har været for medarbejdere i Busselskabet. "Det giver et godt samarbejde på holdet, at vi kender hinanden og hinandens arbejde og kan tage lidt gas på hinanden – og læreren", siger Palle og Anders, der synes holdet er sat rigtig godt sammen, fordi alle startede på samme niveau.

OBU-holdets lærer Gitte Bjerre Kjærsgaard roser deltagerne for at være utrolig motiverede. Hun tillægger det også stor betydning, at deltagerne har haft mulighed for at være på kursus kun med deres kolleger og uden folk fra andre arbejdspladser. Muligheden for at kunne udveksle erfaringer om arbejdet i pauserne er en stor fordel, ligesom det lettere gør undervisningen relevant, når man konkret kan tage udgangspunkt i folks hverdag.