



Aarhus, 14. marts 2016

**Bilagssamling til Åben høring [dagsorden
for møde i Bestyrelsen for Midttrafik
den 17. marts 2016 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Aarhus Kommune
Att. Rigmor Korsgaard

Midttrafiks redegørelse om billetkontrollen – opdateret notat pr. 23. februar 2016

- 1.1 Dette notat er en opdatering af det notat, Midttrafik sendte til Aarhus Kommune den 20. januar 2015.
- 1.2 Midttrafik har i november 2012 og april 2013 indledt tjenstligt forhør i forhold til tre kontrollører repræsenteret af FOA. Forhøret er gennemført efter de regler, som Midttrafik er forpligtet til at følge i det kommunale tjenstemandsregulativ. De tre tjenstemænd blev suspenderet, og forhør indledt samtidig med, at seks overenskomstansatte blev afskediget som følge af fiktive¹ kontroller og opslag i CPR-registret uden lovligt tjenstligt formål².

Udfaldet af de tre tjenstlige forhør er blevet, at de tre tjenstemænd er blevet fundet skyldige i at have begået tjenstlige forseelser. For så vidt angår den ene tjenstemænd, der samtidig var FOA's tillidsrepræsentant, blev vedkommende fundet skyldig i at have udført en fiktiv kontrol, hvorfor han – som indstillet af forhørslederen – blev afskediget uden varsel. For de to andres vedkommende blev de fundet skyldige i i gentagne tilfælde at have overtrådt regler for pauseafholdelse om aftenen og i weekender, idet de havde et yderst usædvanligt pausemønster, hvorfor de – som indstillet af forhørslederen – blev ikendt irrettesættelser.

På baggrund af udfaldet af forhøret, hvor det er fundet bevist, at samtlige tre tjenstemænd har begået tjenstlige forseelser, har Midttrafik overordnet svært ved at se, at der er

¹ En fiktiv kontrol, er når kontrolløren har tastet kontrol af busser ind i den håndholdte computer – PDA'en – uden rent faktisk at have kontrolleret bussen.

² Alle billetkontrollører underskriver ved ansættelsen en erklæring om, at de ikke må anvende opslagsadgangen i cpr.-registret til andet end tjenstligt formål

grundlag for den af FOA rejste kritik over, at Midttrafik har rejst og gennemført forhør af de tre tjenestemænd.

2. Midttrafiks generelle situation

- 2.1 Midttrafik er som trafikselvskab ansvarlig for administrationen af i alt 2,1 mio. køreplankilometer om året, som udføres af omkring 2.200 buschauffører ansat af diverse busselskaber, som udfører buskørslen for Midttrafik. Midttrafik har som bekendt ansvaret for den kollektive trafik i regionen og 19 kommuner i Midtjylland.
- 2.2 I Midttrafiks administration var der før udliciteringen af billetkontrollen ansat ca. 130 medarbejdere, og efter udliciteringen af billetkontrollen er der nu ansat ca. 110 medarbejdere.
- 2.3 Resultatmæssigt har Midttrafik gennem de seneste par år oplevet en fremgang i det samlede driftsresultat, herunder som følge af stigende indtægter. Fremgangen har haft den konsekvens, at i de seneste afsluttede regnskabs år, 2013, 2014 og 2015, blev det samlede behov for regionale og kommunale tilskud mindre end det budgetterede.

Særligt for så vidt angår Aarhus Kommune har Midttrafik over de senere år oplevet en fremgang i antallet af passagerer og i antallet af indløste billetter. Således gør det sig gældende:

- at den samlede indtægt for kontantbilletter, rejsekort og klippekort for bybusserne i Aarhus steget fra 151,8 mio. kr. i 2012 til 168,1 mio. kr. i 2015, svarende til en stigning på 10,7 %,
- at snydeprocenten, som beregnes som antallet af udskrevne afgifter i forhold til antal kontrollerede passagerer, er faldet fra 3,31 % i 2012 til 1,98 % i 2015.
- at indtægten fra kontrolafgifter for bybusserne i Aarhus i samme periode steget fra 13,8 mio. kr. til 16,1 mio. kr. svarende til en stigning på 16,7 %.
- at sammenlignet med de kontrollører forhøret omfattede, foretager kontrollørerne hos udbudstager mere end 30 % flere kontroller pr. arbejdstime,
- at det årlige antal af kontrollerede busser er steget fra 34.814 i 2011, 36.408 i 2012, 41.827 i 2013, 54.596 i 2014 og til 66.044 i 2015, og
- at udgiften pr. kontrolleret bus er gået fra 310,72 kr. pr. bus i 2012, til 214,6 kr. i 2015, svarende til et fald på 30,9 %.

- 2.4 I forhold til medarbejdertilfredshed gennemførte Midttrafik i efteråret 2013 en trivselsundersøgelse blandt samtlige medarbejdere i Midttrafik. På en skala fra 1-7 opnåede Midttrafik en samlet score på 5,22, hvilket var en fremgang, fra undersøgelsen forrige gang blev gennemført i 2009, hvor den samlede score var 5,14. Midttrafiks samlede score på 5,22 ligger højere end kommunale arbejdspladser generelt,

hvilket særligt gjorde sig gældende på delområderne ledelse, indflydelse og motivation.

Særligt for så vidt angår de tilbageværende medarbejdere i billetkontrollen, der ikke var suspenderede eller langtidssygemeldte og derfor ikke var til stede på arbejdspladsen med mulighed for at deltage i trivselsundersøgelsen, lå den samlede score på 6,33, mens scoren i forhold til fx ledelse lå på 6,93 og samarbejde på 7,0.

Midttrafik har ligeledes i efteråret 2015 gennemført en trivselsmåling, hvor Midttrafik er benchmarket op imod ca. 2000 forskellige offentlige virksomheder. I denne undersøgelse ligger Midttrafik over benchmark på 8 ud af 9 kategorier, som indeholder et benchmark. Endvidere scorer Midttrafik 5,4 (på en skala på 7,0) på udsagnet "Samlet set er jeg tilfreds med at være ansat på min arbejdsplads". Til sammenligning ligger gennemsnittet for benchmarket på 5,2.

Midttrafik har udgifter til administration og fællesaktiviteter på 3 % i forhold til de samlede udgifter. Ifølge Trafikstyrelsen er det blandt trafikskaberne i Danmark landets laveste udgifter til administration mv.

- 2.5 Midttrafik er således en virksomhed, som generelt drives økonomisk fornuftigt og som oplever fremgang. Midttrafik er endvidere en virksomhed, som har et personale, der er glade for arbejdspladsen og som i medarbejdertilfredshedsundersøgelserne ligger over det generelle niveau i landets kommuner.

3. Billetkontrollen i Midttrafik

- 3.1 Midttrafik blev som bekendt etableret pr. 1. januar 2007. Midttrafik overtog på daværende tidspunkt blandt andet ansvaret for bybusdriften i Aarhus og de medarbejdere, der var ansat i billetkontrollen.
- 3.2 Det har desværre været således, at Midttrafik, uanset at billetkontrollen er det område, hvor selskabet har brugt markant flest ressourcer og penge forholdsmæssigt, må konstatere, at der til stadighed har været samarbejds-mæssige problemer samt problemer med effektiviteten.
- 3.3 Midttrafik har haft iværksat en række initiativer med henblik på at forbedre samarbejds miljøet, som især har været belastende medarbejderne imellem. Nogle af de tiltag, der er blevet iværksat har været teambuildingkurser, udarbejdelse af mobbepolitik, tilknytning af coach, erhvervspsykolog over 1,5 år mv. Endvidere har der været tilført ledelsesmæssige ressourcer til billetkontrollen.

På trods af tiltagene har Midttrafik over årene måttet konstatere, at det ikke er lykkedes at få visse af medarbejderne i billetkontrollen til at samarbejde og på trods af tiltagene fortsat gjorde andre medarbejdere utrygge eksempelvis gennem aggressiv verbal adfærd.

4. De gennemførte forhør

- 4.1 I efteråret 2012 fik ledelsen af billetkontrollen en konkret begrundet mistanke om, at visse kontrollører havde udført fiktive kontroller ved i strid med sandheden at have indtastet udførte kontroller, uden at det var sket.

Tjenestemændene afviste de forhold, de var mistænkt for. I en sådan situation har Midttrafik som forvaltningsmyndighed ikke anden mulighed end at indlede et tjenstligt forhør, hvilket følger af det kommunale tjenstemandsregulativ.

Da der konkret var mistanke om, at de tre billetkontrollører havde begået så alvorlige forseelser som at registrere falske fiktive kontroller i arbejdsredskaberne, var Midttrafik derfor nødsaget til at reagere ved at indlede en nærmere undersøgelse af forholdene.

Denne undersøgelse sker for tjenstemænds vedkommende gennem et tjenstligt forhør, der skal sikre sagens oplysning, og at tjenstemændens interesser bliver varetaget på betryggende vis ved, at forhøret ledes af en landsdommer, ligesom tjenstemændene har ret til at være repræsenteret af en bisidder under forhørene.

Samlet set havde Midttrafik både som følge af forholdenes alvorlige karakter af snyd med arbejdssedler, og fordi kontrollørerne har benægtet på nogen måde at have gjort noget forkert, reelt ikke noget andet valg end at iværksætte forhør i henhold til gældende regler.

- 4.2 Kunne Midttrafik – som hævdet af FOA – have reageret med en indskærpelse eller en advarsel

- 4.2.1 Det var og er efter Midttrafiks opfattelse hverken en mulighed eller et forhold, der var hjemmel til.

Det er forståeligt, at en faglig organisation ikke er tilfreds med, at et tjenstligt forhør er endt med, at forhørslederen finder, at der er bevis for så alvorlige tjenstlige forseelser som fiktive kontroller og pauseafholdelse i strid med gældende regler, som har som konsekvens, at busser ikke bliver kontrolleret – men det er at vende tingene på hovedet at udtale kritik af, at Midttrafik er gået frem efter og har overholdt de procesregler, der følger af det kommunale tjenstemandsregulativ. Som følge af forseelsernes alvorlige karakter har det ikke været muligt at slutte sagen med en advarsel, hvortil kommer, at når de tre kontrollører konsekvent har afvist at have begået en tjenstlig forseelse, ville det også af den årsag ikke være en mulighed at overveje en advarsel.

- 4.3 FOA har hævdet, at Midttrafik kunne have afskediget tjenstemændene med rådighedsløn

- 4.3.1 FOA har i pressen hævdet, at Midttrafik i stedet for at gen-

nemføre et forhør kunne have afskediget tjenestemændene med rådighedsløn. Hertil kan Midttrafik oplyse, at det var og er der ganske enkelt ikke hjemmel til. Afsked med rådighedsløn kan og må alene ske, hvor en tjenestemand bliver afskediget som følge af stillingsnedlæggelse.

I november 2012 og i marts 2013, hvor forhørene blev indledt, var der ikke overvejelser om at udlicitere billetkontrollen, hvorfor det allerede af den grund ikke er korrekt, når FOA hævder, at Midttrafik som følge af udliciteringen kunne have afskediget de pågældende med rådighedsløn.

Overvejelserne om udlicitering af billetkontrollen opstod først i forlængelse af, at det i slutningen af 2012 og begyndelsen af 2013 havde været nødvendigt at suspendere henholdsvis opsigte/bortvise en række billetkontrollører som følge af fiktive kontroller, uretmæssig pauseafholdelse og opslag i CPR-registreret uden lovligt formål. I den situation var det nødvendigt at indgå en kontrakt med en privat leverandør, såfremt Midttrafik skulle gennemføre det aftalte antal kontroller i bybusserne i Aarhus. Derfor traf Midttrafiks bestyrelsen den 21. juni 2013 beslutning om dels at indgå en midlertidig kontrakt med G4S om udførelse af billetkontrol, så det kunne sikres, at det nødvendige antal kontroller blev gennemført i 2013, dels at sende opgaven med billetkontrol i udbud pr. 1. marts 2014.

Derfor er det ganske enkelt ikke rigtigt, at Midttrafik i stedet for at indlede et forhør i september 2012 og april 2013 kunne have afskediget tjenestemændene med rådighedsløn grundet den senere vedtagne udlicitering pr. 1. marts 2014.

Sagt på en anden måde opstod idéen om at udlicitere billetkontrollen først som følge af den bemandingsmæssige situation i billetkontrollen efter, at det havde været nødvendigt at afskedige en række billetkontrollører.

Derudover gør det sig gældende, at Midttrafik – uanset omstruktureringer og uanset udliciteringer – har haft og fortsat har arbejde til alle tjenestemænd, der passer deres arbejde, hvorfor afskedigelser grundet stillingsnedlæggelse med betaling af 3 års rådighedsløn og livsvarig pension ikke er noget, Midttrafik har haft grundlag for eller ønske om at benytte sig af. Dette ville ikke have været en forsvarlig anvendelse af offentlige midler.

Midttrafik har senest i december 2015 fået byrettens dom for at de stillinger Midttrafik kan tilbyde tjenestemændene er passende, og at tjenestemændene derfor har pligt til at lade sig omplacere hertil, og derfor ikke er berettigede til at modtage rådighedsløn.

Dertil kommer, at når en tjenestemand er mistænkt for en så alvorlig tjenstlig forseelse, som en fiktiv kontrol er, må en myndighed ikke af bekvemmelighedsårsager vælge en nemmere (men markant dyrere) afskedigelsesform frem for at gå frem efter de processuelt mere krævende regler om forhør, der gælder, når der er mistanke om, at tjenestemænd har handlet i strid med gældende regler, idet det vil

være udtryk for ulovlig procedurefordrejning.

Når FOA hævder, at afsked med rådighedsløn kun ville have kostet 1 mio. kr. pr. tjenestemand, er det heller ikke rigtigt, idet tjenestemændene, efter de har modtaget 1 mio. kr. i rådighedsløn i 3 år efter deres afsked, også skulle have haft en livslang pension. Derfor ville den reelle udgift – såfremt det overhovedet havde været relevant/lovligt at afskedige tjenestemændene med rådighedsløn som følge af stillingsnedlæggelse – have været 1,5-3 mio. kr. pr. tjenestemand.

Det bemærkes hertil, at for så vidt angår den tjenestemand, der er afskediget som følge af en fiktiv kontrol er afskedigelsen sket uden varsel og uden (aktuel) pension.

I den forbindelse er Midttrafik i øvrigt uforstående over for, at FOA som ansvarlig faglig organisation – ud over at der generelt ikke er hjemmel til det – tilsyneladende ønsker, at Midttrafik, når der opstår mistanke om alvorligt forsætlige tjeneste forseelser, i stedet for at undersøge forholdene skal "belønne" tjenestemændene med 3 års rådighedsløn efterfulgt af livsvarig pension.

4.4 FOA har som repræsentant for tjenestemændene hævdet, at der "på intet tidspunkt har været dialog med medarbejderne om, at man var utilfreds med deres arbejde"

4.4.1 Dette udsagn er forkert. Da der er tale om personalesager, har Midttrafik imidlertid ikke mulighed for at kommentere nærmere på forholdet.

Midttrafik skal fremhæve, at den personalegruppe, der uden sammenligning er blevet brugt flest ressourcer på i Midttrafik, er kontrollørerne. Det gælder mødemæssigt, samtalemæssigt, tilførsel af ledelsesmæssige ressourcer og i forhold til anvendelse af eksterne ressourcer med mere.

4.5 FOA har i pressen sagt, at afskedigelsen af tjenestemanden alene baserer sig på indicier og ikke på beviser

4.5.1 Dette er ikke rigtigt. Forhørerne har været forestået af en erfaren dommer fra Vestre Landsret, som er en af de oftest anvendte forhørsledere i Danmark.

Om beviskravene til den fiktive kontrol har forhørslederen i en af beretningerne udtalt:

"... i en sag som den foreliggende, stilles store krav til beviset og især, når det drejer sig om en så grov tjenstlig forseelse, som en fiktiv kontrol vil være."

For så vidt angår den fiktive kontrol har forhørslederen udtalt:

"Det er derfor efter forhørslederens opfattelse bevist, at kontrollen i supplerende forhold 5 var fiktiv."

Det bemærkes i den forbindelse, at efter forhørslederen afgav sin beretning, hvor forhørslederen fandt det bevist, at tjenestemanden havde begået en fiktiv kontrol, har FOA to gange forsøgt at få forhørslederen til at omgøre sin vurdering. Det har forhørslederen efter korrespondance mellem parterne begge gange afvist, idet forhørslederen samtidig har uddybet sin begrundelse for, hvorfor det er bevist, at tildsrepræsentanten har begået en fiktiv kontrol. Samlet har forhørslederen – hvad der er helt usædvanligt – derfor hele tre gange taget stilling til, at forhørslederen netop fandt den fiktive kontrol bevist.

Derfor er det forhold, der begrundede opsigelsen af tjenestemanden, ikke blot baseret på indicier, men netop på den af forhørslederen foretagne vurdering af, at forholdet er bevist, hvilket Midttrafik har tilsluttet sig.

4.6 Omkostningerne forbundet ved gennemførelsen af forhørene

- 4.6.1 Det har været forbundet med store ressourcer såvel internt som eksternt at gennemføre forhørene. Det har været Midttrafiks ledelses vurdering, at det har været nødvendigt. Det har i den forbindelse været en meget omfattende proces at løfte beviset for de alvorlige forhold, som fiktive kontroller med videre er.

Dertil kommer, at FOA har sat spørgsmålstejn ved stort set alt, herunder bl.a. validiteten af GPSérnes data, som er generelt anerkendte som værende yderst præcise, hvilket har ført til, at Midttrafik har måttet bruge meget store ressourcer på, at godtgøre validiteten af Midttrafiks beviser, hvilket som bekendt lykkedes.

Midttrafik har herudover blandt andet måttet forholde sig til, at Midttrafik ifølge FOA skulle have ageret i strid med følgende regelsæt/forfulgt tjenestemændene på følgende vis:

- overtrådt reglerne om kontrolforanstaltninger
- overtrådt Menneskerettighedskonventionen
- overtrådt forvaltningsretlige regler og principper samt lighedsgrundsætningen og proportionalitetsprincippet
- gennem forhøret har påført den afskedigede tjenestemand en psykisk arbejdsskade
- forfulgt fagligt aktive og
- misbrugt forhørsinstituttet

Ingen af disse indsigelser har FOA fået medhold i.

- 4.6.2 Som redegjort for, er overvejelserne om og vedtagelsen af, at billetkontrollen skulle udliciteres, først opstået, efter forhøret var indledt, der er således ingen sammenhæng mellem forhørene og udliciteringen af billetkontrollen.
- 4.6.3 Efter udliciteringen har det imidlertid vist sig, at Midttrafiks nettoindtægter ved billetkontrol og indløsning af billet er steget markant:

- Midttrafik har opnået en merindtægt på udstedelsen af kontrolafgifter stigende fra 1,7 mio. kr. i 2013 til 2,3 mio. kr. i 2015 i forhold til 2012, ved at der udskrives ca. 4.000 flere afgifter, svarende til en stigning på 16,3 %
- Midttrafik har opnået en årlig merindtægt ved salg af kontantbilletter, klippekort og Rejsekort på 10,7 %, svarende til en merindtægt på 16,3 mio. kr., efter at kontrollen er blevet effektiv
- Samlet er der derfor en årlig forbedring af økonomien på 18,6 mio. kr.

(Ovenstående er udregnet ift. årene 2012, hvor Midttrafik selv stod for driften af billetkontrollen, og 2015. For en god ordens skyld skal det bemærkes at, for så vidt angår stigningen i billetindtægter er denne, udover den præventive virkning af den mere effektive kontrol, også en konsekvens af den 2011 gennemførte omlægning af busdriften).

Midttrafik opnåede en årlig udgiftsbesparelse på 3,6 mio. kr. ved indgåelse af aftale med Securitas pr. 1. marts 2014, for udførelse af 36.000 kontroller årligt, som var den samme mængde af kontroller som Midttrafiks egen billetkontrol foretog.

Fra medio 2014 blev den årlige mængde af kontroller sat op til 60.000 og yderligere til 78.000 i en kortere periode i 2015, men er pr. februar 2016 igen nede på 60.000 kontroller. Midttrafiks samlede besparelse på udgifter til billetkontrol er derfor blevet reduceret.

Mængden af kontroller er blevet sat op efter aftale med Aarhus kommune, og med en forventning om at de øgede omkostninger til kontrol bliver dækkede af højere indtægter fra kontrolafgifter.

Omkostningerne som følge af gennemførelse af tjenstligt forhør og øvrige retssager vedrørende billetkontrollen i perioden 2011-2015 udgør samlet set 15,9 mio. kr. (2011 1,2 mio. kr., 2012 0,4 mio. kr., 2013 3,4 mio. kr., 2014 6,4 mio. kr. og i 2015 4,4 mio. kr.) Omkostningerne dækker konsulenter, advokat og øvrige relaterede omkostninger.

Endvidere har Løn til tjenstemændene under forhør i suspensionsperioden med hhv. 600.000 kr. i 2013 og 1,3 mio. kr. i 2014. (Beløbene indeholder efterbetaling af 1/3 løn til de 2 af tjenstemændene og inkl. afregning af feriepenge mv.)

Omkostningerne til gennemførelse af forhør og retssager opvejes således mere end rigeligt af den økonomiske gevinst, der er realiseret fra 2013 til 2015, som følge af beslutning om at udlicitere billetkontrollen.

Dette resultat tilfalder løbende Aarhus Kommune, der finansierer udgifterne til den særlige billetkontrol, der foregår.

Dertil kommer, at de realiserede merindtægter er af permanent karakter. Med de realiserede merindtægter er situatio-

nen derfor reelt, at Midttrafik allerede nu ikke har haft ekstra omkostninger ved at føre sagerne frem for ved ikke at føre dem, men at Midttrafik – og dermed Aarhus Kommune – derimod i årene fremover nu år for år kan imødesee merindtægter på billetkontrollen.

FOA har stævnet Midttrafik i en række sager, som Midttrafik forventer at skulle bruge ressourcer på i løbet af 2016 og 2017.

En oversigt over personalsager i billetkontrollen i perioden 2009-2015 vedlægges.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
24. februar 2016		Birgitte Østergaard Lykke	bol@midttrafik.dk	8740 8215

Overzicht over personalesager vedr. Biletkontrollen

Indledning:

Nærværende notat viser en oversigt over de personalesager, der har været i Biletkontrollen i perioden 2009-2015. Oversigten er ikke kronologisk, men er opdelt i de temaer, som sagerne omhandler.

Oversigten omfatter sager, hvor fratrædelse ikke er sket som følge af medarbejdernes egen opsigelse, på grund af helbredsmæssige forhold eller på grund af alder.

Det bemærkes, at sagerne føres i en tæt dialog og samarbejde med KL.

Afsked som følge af samarbejdsvanskeligheder

- | | |
|----------------|--|
| 2 tjenestemænd | Afskediget i 2010 på grund af samarbejdsvanskeligheder. <ul style="list-style-type: none">FOA ønskede at indbringe sagen for domstolene, men sagerne blev løst ved et kulancemæssigt, udenretligt forlig mellem Midttrafik og FOA. Forliget var på et skønsmæssigt beløb på 50.000 kr. pr. tjenestemand og uden præjudice for andre sager. |
| Tjenestemand | Afskediget i 2010 på grund af samarbejdsvanskeligheder. <ul style="list-style-type: none">FOA indbragte sagen for byretten, idet FOA mente, at tjenestemanden var blevet opsagt i strid med forskelsbehandlingsloven, hvorfor FOA krævede betaling af 15 måneders godtgørelse. Midttrafik blev frifundet. |
| Tjenestemand | Afskediget i 2010 som følge af samarbejdsvanskeligheder. <ul style="list-style-type: none">FOA indbragte først sagen for fogedretten for at få nedlagt fogedforbud imod afskedigelsen. Midttrafik blev frifundet og vandt sagen både i byretten og i landsretten. |

- FOA indbragte herefter sagen for byretten, hvor FOA vandt sagen. Midttrafik ankede sagen til Vestre Landsret, hvor FOA vandt sagen, og medarbejderen fik tilkendt 300.000 kr., idet landsretten fandt, at medarbejderens adfærd alene berettigede til en advarsel.
- FOA indbragte efterfølgende i september 2015 sagen for fogedretten, da FOA ønskede de 300.000 kr. udbetalt uden indeholdelse af skat, mens Midttrafik mente beløbet var skattepligtigt. Midttrafik vandt sagen. For at undgå sagen og de omkostninger, der var forbundet med sagen, havde Midttrafik i øvrigt tilbudt FOA, at man i stedet kunne spørge SKAT om, hvorvidt der skulle indeholdes skat eller ej, og Midttrafik havde tilbudt at betale gebyret for sagen ved SKAT. Den løsning afviste FOA, idet FOA insisterede på at fremme fogedsagen.

Afsked på grund af sygdom/helbredsmæssige forhold:

2 tjenestemænd

Begge er i december 2014 afskediget med varsel og livsvarig pension efter langvarig og uafbrudt sygdom på henholdsvis 331 dage og 575 dage, og efter at Midttrafik havde søgt at fastholde dem i beskæftigelse ved at tilbyde dem forskellige stillinger i Midttrafik.

- FOA indbragte sagerne for byretten, idet FOA for hver af de to tjenestemænd krævede 4,5 års løn – i alt 9 års løn. Sagerne er afgjort ved byretten i december 2015. Midttrafik vandt sagerne.
- FOA har anket sagerne til Vestre Landsret

2 tjenestemænd

Begge er i august 2015 afskediget med varsel og livsvarig pension efter langvarig sygdom på 122 dage, og efter at Midttrafik havde søgt at fastholde dem i beskæftigelse ved at tilbyde dem forskellige stillinger i Midttrafik.

- FOA har rejst krav om betaling af 4,5 års løn til hver af de to tjenestemænd. Der er i december 2015 indgået procesaftale med FOA, om at FOA kan afvente Vestre Landsrets afgørelse i ovennævnte sager, inden FOA tager stilling til, om FOA vil indbringe sagerne for domstolene.
- I relation til de to tjenestemænd bemærkes, at der i øvrigt havde været gennemført tjenstligt forhør i 2013/2014. Forhørslederen, landsdommer Eva Staal, havde fundet dem skyldige i tjenstlige forseelser i form af væsentlig overskridelse af pausereglerne. Forhørslederen havde indstillet, at tjenestemændene i konsekvens heraf skulle tildes en irettesættelse, hvilket de blev.

2 tjenestemænd

Begge blev afskediget i 2014 med varsel og livsvarig pension som følge af sygdom.

- FOA rejste ved deres advokat krav om betaling af 3 års løn til hver af de to tjenestemænd – altså i alt 6 års løn. Efter omfattende korrespondance mellem FOA og Midttrafiks advokater henlagde FOA sagerne.

Afsked på grund af fiktive kontroller:

Tjenestemand

FOA's daværende tillidsrepræsentant blev i november 2014 afskediget uden varsel (=bortvist) i overensstemmelse med forhørsleder, landsdommer Eva Staals indstilling efter tjenstligt forhør, hvor forhørslederen fastslog, at FOA's tillidsrepræsentant på forsættelig vis havde gennemført en fiktiv kontrol, hvilket er en grov tjenstlig forseelse. (En fiktiv kontrol er, når kontrolløren har tastet kontrol af busser ind i den håndholdte computer – PDA'en – uden rent faktisk at have kontrolleret bussen).

FOA bad forhørslederen om en indstilling til sanktion, og forhørslederen indstillede FOA's tillidsrepræsentant til afsked uden varsel. Midttrafik har herefter fulgt indstillingen.

- FOA har i marts 2015 indgivet klageskrift til afskedigelsesnævn (faglig voldgift) imod Midttrafik. FOA har taget forbehold for at kræve, hvad der beløber sig til 3 års rådighedsløn, 6 års pension, 6 måneders opsigelsesvarsel, efterbetaling af suspensionsløn, ca. 750.000 kr. i omkostninger fra det tjenstlige forhør samt et ikke nærmere defineret krav på psykisk arbejdsskade som følge af det tjenstlige forhør ledet af landsdommer Eva Staal. Samlet beløber FOA's krav sig til ca. 3,5 mio. kr., hvoraf FOA mener, at tillidsrepræsentanten er berettiget til goder af en værdi af ca. 2,75 mio. kr. svarende til lidt over 7 års løn.

3 overenskomstansatte

Tre kontrollører er bortviste i hhv. november 2012 og juli 2013 som følge af samme grund – altså som følge af fiktive kontroller.

- FOA har i januar 2015 indgivet klageskrift til afskedigelsesnævn (faglig voldgift) imod Midttrafik.

FOA's klage til Datatilsynet

- FOA har i maj 2013 indbragt Midttrafik for datatilsynet. FOA mener at Midttrafiks behandling af personoplysninger er ulovlig (videoovervågning, PDA-logfiler mv.)

Datatilsynet har den 22. december 2015 meddelt, at de forventer at træffe afgørelse i sagen i løbet af 1. kvartal 2016.

Afsked som følge af misbrug af adgang til CPR-registret:

2 overenskomstansatte

Den ene er bortvist i april 2013, og den anden er afskediget med varsel i april 2013 – begge for misbrug af adgang til CPR-registret. Baggrunden er, at kontrollørerne for at finde ud af, om vicedirektør Mette Julbo Nielsen var et muligt kæresteemne til en kontrollør, på ulovlig vis har benyttet deres adgang til CPR-registeret til at slå Mette Julbo Nielsen op i CPR-registeret. Kontrollørerne har i to tilfælde gennem utallige søgninger systematisk afsøgt CPR-registeret for at finde Mette Julbo Niensens CPR-nummer, ligesom kontrollørerne også har slået andre af Mette Julbo Niensens personlige oplysninger om bopæls- og samlivsforhold op i CPR-registeret. Kontrollørerne har erkendt forholdene.

- FOA har i januar 2015 indgivet klageskrift til afskedigelsesnævn (faglig voldgift) imod Midttrafik med krav på betaling af løn i opsigelsesperioden samt godtgørelse for usaglig afskedigelse.

Overenskomstansat
Arbejdsmiljørepræsentant

Bortvist for misbrug af adgangen til CPR-registret. Kontrolløren har på ulovlig vis benyttet sin adgang til CPR-registeret til systematisk at afsøge en tredjemand – der angiveligt er kontrollørens kæreste – i CPR-registeret.

- FOA har i januar 2015 indgivet klageskrift til afskedigelsesnævn (faglig voldgift) mod Midttrafik med krav på betaling af løn i opsigelsesperioden samt godtgørelse for usaglig afskedigelse.

FOA's klage til Datatilsynet

- FOA har i maj 2013 indbragt Midttrafik for datatilsynet, FOA mente, at Midttrafik har handlet ulovligt ved at gennemgå logfilerne til cpr.-registret på baggrund af mistanke om medarbejderes misbrug.
- Datatilsynet har i juli 2015 givet Midttrafik fuldt ud medhold i, at de iværksatte undersøgelser ikke bare var berettigede, men også påkrævede, og Datatilsynet udtalte, at der på denne baggrund ikke umiddelbart var anledning til at udtale kritik af Midttrafiks gennemgang af logfilerne.

I tillæg til ovenstående bemærker Midttrafik, at der har været en række retssager mellem FOA og Busselskabet Aarhus Sporveje, som Midttrafik ikke har beskrevet i denne sammenhæng. Men blot for en god ordens skyld bemærkes, at Midttrafik er blevet i frifundet i sagerne.

Afslutningsvist bemærker Midttrafik, at Midttrafik sammen med KL undervejs har forsøgt at indgå forlig eller fratrædelsesaftaler i nogle af sagerne. Midttrafik har – efter egen og KL's opfattelse – tilbudt, hvad der var rimeligt/hjemmel til i situationen. Det er ikke lykkedes. Kravene fra FOA's side har desværre været for høje til en forligsmæssig løsning, og efter KL's opfattelse har der i en række situationer ganske enkelt ikke været hjemmel til at imødekomme de krav, der er blevet rejst.

Indkøb af advokat- og konsulentbistand

Midttrafik har ved e-mail af 15. februar 2016 anmodet KL's Jura & EU om en redegørelse for nedenstående spørgsmål vedrørende indkøb af advokat- og konsulentbistand.

Henvendelsen er foranlediget af, at Jan Ravn Christensen har anmodet om på et formandskabsmøde at drøfte følgende:

"Rammeudbud eller lignende på advokatydelser

- Kan det være muligt at gennemføre et rammeudbud på advokatydelser, som kan reducere udgifterne til advokater/juridisk bistand fremadrettet.

En generel drøftelse vedr. brugen af advokater og eksterne konsulenter

- Hvilke retningslinjer har vi i dag for, hvornår der kan indgås kontrakter med advokater og eksterne konsulentfirmaer? Hvornår skal bestyrelsen afgive bemyndigelse? Hvornår træffer direktør beslutning? Er der rammer for beløbsstørrelse? Drøftelse af muligheder for justeringer fremadrettet."

Notatet er disponeret som følger:

- 1) Aftaler om advokatydelser/juridisk bistand
- 2) Regler om bemyndigelse til at indgå aftaler om advokat- og konsulentbistand
- 3) Midttrafiks retningslinjer for indgåelse af aftaler om advokat- og konsulentbistand

1. Aftaler om advokatydelser/juridisk bistand

Midttrafik er et kommunalt fællesskab oprettet i henhold til den kommunale styrelseslov § 60 og betragtes som en "specialkommune" og er som følge heraf omfattet af de offentligretlige regler. I forlængelse heraf er Midttrafik offentlig ordregiver og dermed omfattet af EU's udbudsregler, når fællesskabet indgår aftaler med eksterne leverandører om køb af varer, tjenesteydelser og bygge- og anlægsopgaver.

1.1 Regler for udbud af advokatydelser/juridisk bistand

EU har vedtaget et nyt udbudsdirektiv, som er implementeret i dansk ret ved en udbudslov, der trådte i kraft pr. 1. januar 2016.¹ Udbudsloven finder anvendelse for kontrakter over de til enhver tid gældende tærskelværdier. For kontrakter om tjenesteydelser er tærskelværdien i 2016 og 2017 1.558.409 kr. for kommuner og kommunale fællesskaber. For tjenesteydelser omfattet af det såkaldte light-regime er tærskelværdien 5.592.375 kr., jf. nedenfor.

Dato: 29. februar 2016

Sags ID: SAG-2016-01140
Dok. ID: 2160475

E-mail: IFB@kl.dk
Direkte: 3370 3219

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 7

¹ Udbudsloven; Lov nr. 1564 af 15/12/2015

Dato: 29. februar 2016

Sags ID: SAG-2016-01140

Dok. ID: 2160475

E-mail: IFB@kl.dk

Direkte: 3370 3219

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

www.kl.dk

Side 2 af 7

Juridiske tjenesteydelser skal udbydes efter det såkaldte "light-regime", medmindre de er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i udbudslovens § 21, nr. 4 og dermed ikke udbudspligtig. Udbudslovens § 21, nr. 4 omfatter følgende ydelser:

”

- a) Juridisk repræsentation ved en advokat i forbindelse med voldgift eller mægling, der finder sted i en EU-medlemsstat eller ved en international voldgifts- eller mæglingsinstans, eller retssager ved domstole, retter eller offentlige myndigheder i en EU-medlemsstat eller et tredjeland eller ved internationale domstole, retter eller institutioner.
- b) Juridisk rådgivning ydet af en advokat som forberedelse af sager, der er omfattet af litra a, eller hvor der er høj sandsynlighed for, at det spørgsmål, som rådgivningen vedrører, vil blive genstand for en sådan sag.**
- c) ..
- d) ..
- e) Andre juridisk tjenesteydelser, der er forbundet med udøvelsen af offentlig myndighed, selv om den kun er lejlighedsvis.”

Advokatbistand vedrørende retssager er således undtaget fra udbudsreglerne.

Juridiske tjenesteydelser, der ikke er undtaget efter § 21, nr. 4, og hvor kontrakten har en værdi, der overstiger EU's tærskelværdier (5.592.375 kr.), er omfattet af light-regimet. I lovbemærkningerne er fx angivet, at bygherrerådgivning er et eksempel på en tjenesteydelse, der indeholder visse elementer af juridisk rådgivning, men ikke kan karakteriseres som en juridisk tjenesteydelse, der er undtaget efter udbudslovens § 21, nr. 4.

Det forhold, at en juridisk tjenesteydelse er omfattet af light-regimet (dvs. over tærskelværdien), indebærer hovedsagelig, at ordregiver skal iagttage de udbudsretlige principper om ligebehandling og gennemsigtighed ved tildeling af kontrakter. Light-regimet stiller ikke specifikke krav til ordregivere om at følge bestemte udbudsprocedurer, anvende bestemte tildelingskriterier mv.

Såfremt den juridiske tjenesteydelse er under tærskelværdien for light-regimet, vil der fortsat skulle foretages en konkret vurdering af, hvorvidt kontrakten har en klar grænseoverskridende interesse, for at vurdere, om EU-traktatens almindelige principper om fx ligebehandling, gennemsigtighed mv. finder anvendelse. Der antages dog at være en formodning for, at der for disse kontrakter ikke vil være en sådan grænseoverskridende interesse.

Ovennævnte betyder, at der som udgangspunkt ikke er en udbudspligt vedrørende juridiske tjenesteydelser, hverken efter de almindelige udbudsregler eller efter light-regimet. Baggrunden herfor er, at advokatydelse i forbindelse med førelse af retssager eller rådgivning om mulige sager er undtaget fra udbudsreglerne. Øvrige juridiske tjenesteydelser vil ofte ikke overstige tærskelværdien i light-regimet. Er der

tale om, at en advokat gennemfører en undersøgelse, hvor der er tale om rådgivning og ikke egentlig juridisk tjenesteydelse, vil denne være omfattet af den almindelige udbudspligt, såfremt kontraktsummen overstiger tærskelværdien på 1.558.409 kr.

Midttrafik kan beslutte at udbyde/indhente tilbud på juridiske tjenesteydelser i det omfang fællesskabet finder det hensigtsmæssigt. Fællesskabet kan indhente tilbud i forbindelse med konkrete opgaver eller i form af en rammeaftale.

En rammeaftale er en aftale, indgået mellem en (eller flere) ordregiver(e) og en eller flere leverandører, som fastsætter vilkårene for kontrakter, der tildeles i løbet af en nærmere fastsat periode, navnlig med hensyn til pris, ydelser og evt. mængder. Der er således tale om en aftale, der danner grundlag for indgåelse af en efterfølgende konkret kontrakt.

Formålet med at konkurrenceudsætte opgaver er at opnå en bedre pris og/eller kvalitet. Hvis ordregiver ikke kender markedet kan, et udbud/en annoncering ligeledes være en måde at få den bedste aftale i form af ekspertise og pris.

I forhold til advokatbistand i retssager kan der være en tidsmæssig udfordring i forhold til at kunne nå at gennemføre en udbudsproces eller indgå kontrakt på en rammeaftale, idet man ofte ikke kan forudse, hvornår der kommer en retssag. I forhold til konkrete retssager kan man endvidere have en interesse i frit at kunne vælge netop det advokatfirma, der har den ekspertise, der er brug for i det konkrete tilfælde og dermed ikke være bundet af en rammeaftale.

2. Regler om bemyndigelse til at indgå aftaler om advokat- og konsulenttydelser

2.1. Lov om kommunernes styrelse

Vedrørende det styrelsesmæssige spørgsmål som ikke er reguleret i vedtægterne, er det udgangspunktet, at styrelseslovens regler finder anvendelse på regulering af de interne forhold.

Reglerne om bemyndigelse og delegation kan i henhold til den juridiske litteratur beskrives således:

”Styrelseslovens (red. den kommunale styrelseslov) § 2, stk. 1, fastsætter som nævnt, at en kommunes anliggender styres af kommunalbestyrelsen. Bestemmelsen betyder, at kommunalbestyrelsen er kommunens øverste organ.

Dette indebærer imidlertid ikke, at alle beslutninger skal træffes af kommunalbestyrelsen. Kommunalbestyrelsen har som udgangspunkt fri adgang til at delegere sin kompetence til udvalg og til den kommunale administration.

Kommunalbestyrelsen er dog afskåret fra at delegere udøvelsen af sin kompetence, hvis dette er fastsat eller forudsat i lovgivningen. I så fald

Dato: 29. februar 2016

Sags ID: SAG-2016-01140
Dok. ID: 2160475

E-mail: IFB@kl.dk
Direkte: 3370 3219

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 7

skal den pågældende sag behandles af kommunalbestyrelsen i et møde.

Et sådant delegationsforbud kan være fastsat i lovgivningen ved en bestemmelse om, at beslutning skal træffes af kommunalbestyrelsen i et møde. Som eksempel herpå kan nævnes vedtagelse af planforslag, vedtagelse af en samlet plan for kommunens redningsberedskab og civile beredskab samt handleplaner i folkeskolen.

Endvidere gælder der som udgangspunkt et delegationsforbud, hvor det er bestemt i styrelsesloven, at kommunalbestyrelsen er det kompetente organ, idet denne lov netop vedrører fastlæggelsen af kompetenceforholdene mellem de kommunalpolitiske organer.

Herudover kan det følge af en sags beskaffenhed, at behandlingen af sagen skal ske i kommunalbestyrelsen i et møde og altså ikke kan overlades til et udvalg eller til forvaltningen. Dette kan være tilfældet i sager, der angår kommunalbestyrelsesmedlemmers egne forhold (fritagelse for hverv, stort set alle beslutninger om vederlæggelse mv.). Dette gælder endvidere i forhold til sager, der på grund af deres betydning eller karakter i øvrigt i særlig grad forudsætter politisk behandling. Begrundelsen herfor er bl.a., at det er væsentligt, at mindretal i kommunalbestyrelsen får mulighed for at tilkendegive en afvigende mening.”²

Styrelseslovens § 40, stk. 2, 1. og 2. punktum har følgende ordlyd:

”Stk. 2. Bevillingsmyndigheden er hos kommunalbestyrelsen. Foranstaltninger, der vil medføre indtægter eller udgifter, som ikke er bevilget i forbindelse med vedtagelsen af årsbudgettet, må ikke iværksættes, før kommunalbestyrelsen har meddelt den fornødne bevilling. ...”

I forhold til Midttrafik er bevillingsmyndigheden hos fællesskabets kompetente organ, det vil sige bestyrelsen. Princippet i § 40, stk. 2 regulerer samspillet mellem bestyrelsen og administrationen men ikke mellem de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

Endelig har styrelseslovens § 42, stk. 7 følgende ordlyd:

”Stk. 7. Kommunalbestyrelsen fastsætter de nærmere regler for indretning af kommunens kasse- og regnskabsvæsen i et regulativ, hvori der tillige optages forskrifter vedrørende forretningsgange inden for kasse- og regnskabsvæsenet. Regulativet tilstilles den kommunale revision, som tillige skal underrettes om alle ændringer af regulativet, før de sættes i kraft.”

Ovenstående regler og bekræftede forhold mellem ”kommunalbestyrelse” og ”administration” finder tilsvarende anvendelse i forholdet mellem ”bestyrelsen i et kommunalt fællesskab” og ”administrationen”.

² Kommunalret i praksis – udvalgte emner af Dario Silic; Karnov Group, 1. udgave 2012, side 31-32.

Dato: 29. februar 2016

Sags ID: SAG-2016-01140
Dok. ID: 2160475

E-mail: IFB@kl.dk
Direkte: 3370 3219

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 5 af 7

Det kan således lægges til grund, at bestyrelsen i Midttrafik har det overordnede økonomiske og bevillingsmæssige ansvar for fællesskabet. Bestyrelsen kan delegere beslutninger om at indgå aftaler om advokat- og konsulentydelse til administrationen. Der skal være en bevillingsmæssig dækning i budgettet for afholdelse af udgiften hertil. Hvis en sådan ikke foreligger, skal bestyrelsen godkende en ekstrabevilling.

Kommunale fællesskaber kan vedtage mere specifikke retningslinjer vedrørende delegation af beslutningskompetencen til indgåelse af kontrakter med private leverandører i fx forretningsorden for bestyrelsen, i kasse- og regnskabsregulativ eller andet.

3. Midttrafiks retningslinjer for indgåelse af aftaler om advokat- og konsulentydelse

Midttrafik har i Kasse- og Regnskabsregulativ af 20.12.2012 fastsat retningslinjer for opgaver og ansvar mellem repræsentantskab, bestyrelsen og ledelsen. Det fremgår bl.a. følgende af side 4:

”... Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for etablering af en økonomisk forsvarlig drift samt anliggender, der vedrører Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen samt løn- og personaleforhold.

...

Midttrafiks daglige ledelse varetages af en direktion bestående af en direktør og en vicedirektør. Direktionen har det overordnede ansvar for forretning, økonomi og personale men er ikke involveret i den daglige drift eller sagsbehandling.”

Af bilag 7 fremgår det, at direktør og vicedirektør har tegningsret (underskriftsret) på kontrakter på over 5 mio. kr. og direktør sammen med en relevant gruppeleder har tegningsret på kontrakter på eller under 5 mio. kr. De 5 mio. kr. er kontraktens samlede sum for hele kontraktperioden. Tegningsretten kan ikke delegeres. Der er her alene tale om stillingtagen til tegningsret, hvilket ikke nødvendigvis er det samme som en delegering af kompetencen til at indgå aftaler om advokat- og konsulentydelse.

Midttrafik har om sin praksis vedrørende køb af juridiske ydelser og konsulentydelse oplyst, at administrationen til små trafikfaglige opgaver retter henvendelse til konsulentfirmaer, som den ved har forudsætningerne for at løse opgaven mest effektivt eller bruger de konsulenter Midttrafik har aftale med eksempelvis i forbindelse med gennemførelse af kundeundersøgelser.

Når Midttrafik bruger konsulenter både i direktionsekretariatet, kundeservice og i økonomi og kontrakter, retter administrationen generelt henvendelse til 2-3 konsulenter.

Med hensyn til advokatbistand anvender Midttrafik to forskellige advokatfirmaer, som har erfaring inden for kollektivtrafik/Midttrafiks område.

Til faglige specifikke opgaver som fx trafikfaglige opgaver retter administrationen henvendelse til de konsulentfirmaer, som den ved matcher

det givne behov. Det samme gør sig gældende i forhold til personalesager, hvor administrationen har vurderet, at Norrbom Vinding er en af de bedste inden for deres felt, hvorfor de er valgt som samarbejdspartner.

Det er endvidere supplerende oplyst, administrationen ved større trafikfaglige opgaver har gennemført udbud – eksempelvis Trafikplan Aarhus 2011 og forundersøgelse for Brabrandetapen i samarbejde med Aarhus Kommune. I 2014 blev der gennemført et EU-udbud på rengøringsopgaven, og der er netop gennemført et EU-udbud vedr. et nyt økonomisystem og trafikstyringssystem.

Midttrafik har oplyst, at der ikke i bestyrelsens forretningsorden eller på anden vis er fastsat regler for indkøb af advokat eller konsulentydelse.

Sammenfatning

På baggrund af ovenstående kan det konkluderes, Midttrafik har mulighed for at træffe beslutning om beslutning om udbud af advokat- og konsulentydelse enten i forbindelse med konkrete opgaver eller i form af en rammeaftale. Som udgangspunkt vil disse ydelser ikke være udbudspligtige efter udbudsloven. I forbindelse med specificering af ydelserne skal der dog foretages en konkret vurdering af, om en ydelse er omfattet af fx light-regimet, jf. ovenfor. De i pressen omtalte personalesager er undtaget fra udbudsreglerne.

Bestyrelsen har endvidere mulighed for at vedtage retningslinjer for delegation af bemyndigelse til indgåelse af aftaler om advokat- og konsulentydelse. Som praksis er i dag kan administrationen indgå aftaler om køb disse ydelser.

Formålet med at konkurrenceudsætte advokat- og konsulentydelse er at opnå den bedste pris og/eller ekspertise til den givne opgave. Det fremgår af oplysninger om Midttrafik praksis vedrørende køb af disse ydelser, at administrationen er opmærksomme på disse forhold og i praksis søger sikre sig ved at henvende sig til flere leverandører på markedet. KL er ikke bekendt med de konkrete aftaler og kan derfor ikke foretage en vurdering af, om yderligere tiltag i forhold til konkurrenceudsættelse vil medføre reducerede udgifter til advokater/juridisk bistand.

Som alternativ til at sende advokat- og/eller konsulentydelse i udbud eller til at indgå rammeaftaler, ses det ved større sager – alt afhængigt af opgavens karakter – ofte, at myndigheden efter at have valgt det advokatfirma eller den konsulent, der er brug for i det konkrete tilfælde, indgår i en dialog med advokatfirmaet eller konsulenten om størrelsen af det estimerede honorar for opgaven. Denne fremgangsmåde giver myndigheden mulighed for fra sag til sag at vælge det advokatfirma eller den konsulent, som har den ekspertise, der er brug for til den enkelte opgave, samtidig med at myndigheden sikrer omkostningsstyring for den enkelte opgave. Det fremgår af oplysningerne i sagen, at Midttrafik i de verserende personalesager er i sådan dialog med Norrbom Vinding.

Midttrafik engagement med Norrbom Vinding i forbindelse med en række personalesager er et eksempel på, at der i visse tilfælde er behov for frit at kunne vælge den advokat, som vurderes at have den største faglige

Dato: 29. februar 2016

Sags ID: SAG-2016-01140
Dok. ID: 2160475

E-mail: IFB@kl.dk
Direkte: 3370 3219

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 6 af 7

ekspertise og samtidig det nødvendige kendskab til de faktiske og juridiske betingelser et kommunalt fællesselskab som Midttrafik opererer under.

I vanskelige ansættelses- og tjenestemandretlige sager anbefaler KL normalt kommuner og kommunale fællesskaber Norrbom Vinding som advokat. Norrbom Vinding har specialiseret sig og er førende indenfor det ansættelses- og tjenestemandretlige område og har en bred viden og erfaring inden for den kommunale sektor.

I personalesager, fx ved tjenstlige forhør, hvor modparten vælger at møde ved advokat, er det vigtigt, at Midttrafik som arbejdsgiver lader sig repræsentere i "øjnehøjde" for bedst muligt at kunne varetage virksomhedens interesser. KL er bekendt med, at FOA – ud over at anvende et advokatfirma til at føre de konkrete sager – har vist megen opmærksomhed for sagerne såvel lokalt men også centralt. Sagernes processuelle forløb har således udviklet sig i omfang bl.a. med hensyn til krav til dokumentation, hvilket har trukket ekstra ressourcer fra såvel Norrbom Vinding som øvrig konsulentbistand.

Dato: 29. februar 2016

Sags ID: SAG-2016-01140

Dok. ID: 2160475

E-mail: IFB@kl.dk

Direkte: 3370 3219

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

www.kl.dk

Side 7 af 7

Midttrafik

Notat - Regnskabsmæssig behandling advokatudgifter m.v. til retssager

I forlængelse af en henvendelse fra Aarhus Kommune til Midttrafik, er vi af Midttrafik blevet anmodet om at give en kort redegørelse for regnskabspraksis for indregning af usædvanlige eller ekstraordinære poster, i det aktuelle tilfælde for advokatudgifter m.v. vedrørende personalesager - Billetkontrollen i de officielle årsregnskaber for 2011-2014 for Midttrafik.

De samlede udgifter er indregnet under Busdrift/Billetkontrollen Aarhus Kommune, og kan specificeres således:

mio. kr.	2014	2013	2012	2011
Advokatudgifter m.v.	6,4	3,4	0,4	1,2

De samlede udgifter og indtægter i Busdrift Aarhus Kommune udgør:

mio. kr.	2014	2013	2012	2011
De samlede udgifter	396,8	457,4	467,6	471,5
De samlede indtægter	294,5	286,7	278,9	269,7

Kilde: Regnskab til byrdefordeling

Anvendt regnskabspraksis i det officielle årsregnskab

Årsregnskabet for Midttrafik aflægges efter lov om Trafikselskaber og efter de retningslinjer, der er fastlagt af Økonomi- og Indenrigsministeriet i Budget- og Regnskabssystem for Kommuner, tilpasset Midttrafik's særlige forhold.

Præsentationen af Midttrafik's årsregnskab tager udgangspunkt i den udgiftsbaserede resultatopgørelse, der anvendes som grundlag for byrdefordeling mellem de enkelte bestillere. Byrdefordelingen på bestillere fremgår af resultatopgørelsen i det officielle årsregnskab på overordnet niveau, og der er i ledelsesberetningen knyttet generelle kommentarer hertil. Årets resultat til fordeling vises for de enkelte bestillere på det overordnede niveau sammenholdt med årets budget og fordelt resultat året før.

De nævnte advokatudgifter m.v. skal fuldt ud byrdefordeles til Aarhus Kommune, idet de knytter sig til Biletkontrollen.

Væsentlige poster og aktiviteter er specificeret eller omtalt i noter. De fleste af noterne knytter sig til den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Desuden er der i ledelsesberetningen en verbal afrapportering og præsentation af selskabets aktiviteter og faglige resultater.

Det omkostningsbaserede årsregnskab er en overordnet præsentation af det samlede regnskab opgjort efter de omkostningsbaserede principper, fastlagt i Budget- og Regnskabssystem for Kommuner. Formålet med resultatopgørelsen er at specificere årets resultat som indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug. Til det omkostningsbaserede regnskab knytter der sig, i modsætning til det udgiftsbaserede regnskab, en balance.

Præsentation af advokatudgifter m.v. i den officielle årsrapport

Midttrafik har ikke i ovennævnte periode frem til og med 2014 noteoplyst om de pågældende advokatudgifter i de officielle årsregnskaber. Under eventualforpligtelser er der givet oplysning om, at der er igangværende sager i fagretlige fora og ved domstolene og ledelsens vurdering heraf.

Midttrafik har for den nævnte periode vurderet, at advokatudgifter m.v. ikke var så væsentlige, at der var behov for en særskilt omtale heraf målt i forhold til de samlede udgifter.

EY har ikke i tilknytning til den lovpligtige revision haft bemærkninger til Midttrafik's vurdering af forholdet.

Midttrafik vil fra 2015 i det officielle årsregnskab anføre en undernote i noten om Busdrift, hvori der gives oplysning om advokatudgifter m.v.

Ud fra ønsket om større gennemsigtighed, finder EY, at disse supplerende oplysninger i noten er hensigtsmæssige.

Regnskab til byrdefordeling

Udover det officielle årsregnskab udarbejdes der et særskilt regnskab til byrdefordeling. Regnskabet viser det samlede resultat til byrdefordeling fordelt på de enkelte driftsområder og de enkelte bestillere, og indeholder specifikationer, generelle kommentarer og forklaring på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab.

Midttrafik har i den nævnte periode ikke omtalt advokatudgifter m.v. særskilt i forhold til byrdefordelingen til Aarhus Kommune. Baggrunden er, at andre forhold, herunder afvigelser mellem realiserede udgifter og budget i de enkelte år på andre poster, har været mere væsentlige, hvorfor der har været fokus herpå.

Regnskab til byrdefordeling er ikke omfattet af vores revision, og vi har derfor ikke afgivet revisorerklæring herpå. Vi tager derfor ikke stilling til de kommentarer der anføres vedrørende de enkelte bestillere.

Det er dog vores generelle vurdering, at selvom behovet for specifikationer og informationer primært knytter sig til økonomisk væsentlighed, kan der være forhold af mindre væsentlig økonomisk betydning, som det efter omstændighederne kan være hensigtsmæssigt at informere om.

Redegørelse til bestyrelse og Aarhus Kommune

Der har i 2015 og 2016 løbende til såvel bestyrelsen i Midttrafik som direkte til Aarhus Kommune været afgivet redegørelser om sagerne i billetkontrollen og deres udvikling, herunder for afholdelse af omkostningerne.

Sammenfatning

I forhold til det officielle årsregnskab, har EY ud fra den gældende lovgivning ikke bemærkninger til Midttrafiks vurdering af, hvordan forholdet er indarbejdet og oplyst, idet der heri lægges vægt på den økonomiske væsentlighed. Forhold af denne karakter vil derfor som hovedregel kun fremgå eksplicit, hvis der ud fra en helhedsbetragtning er tale om en væsentlig økonomisk påvirkning af årsregnskabet, eller at der påhviler økonomiske forpligtelser ved årets udgang.

I det mere specificerede og målrettede regnskab til byrdefordeling vil det derimod være naturligt at omtale forhold af mindre væsentlig, økonomisk karakter for helheden, hvis forholdet vurderes at være væsentligt for den enkelte bestiller, eller hvis forholdet indeholder elementer, hvortil der knytter sig andre betydelige interesser.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
1. marts 2016	1-13-816-6-16	Birgitte Østergaard Lykke	bol@midttrafik.dk	8740 8215

**Besvarelse af 10-dagesforespørgsel vedr. udgifter til
advokat og konsulentydelse
i forbindelse med sagerne i billetkontrollen**

Baggrund:

- 1.1 Dette notat er udarbejdet til Aarhus Kommune som svar på henvendelse af 24. februar 2016, hvor kommunen på vegne Teknisk Udvalg stillede nogle spørgsmål til Midttrafiks omkostninger til advokater og andre konsulentydelse relateret til billetkontrollen.

Notatet skal læses i sammenhæng med Midttrafiks notater til Aarhus Kommune/Teknisk Udvalg af 23. februar 2016 og 20. januar 2015, hvor Midttrafik også orienterede Aarhus Kommune om forholdene i billetkontrollen, samt oversigt over personalesager i billetkontrollen af 24. februar 2016. Begge dokumenter vedlægges.

I den forbindelse redegjorde Midttrafik i notat af 20. januar 2015 til Aarhus Kommune/Teknisk Udvalg for de omkostninger, der havde været afholdt til advokat og konsulenter for så vidt angår de gennemførte tjenstlige forhør. Ligesom Midttrafik i notat af 23. februar 2016 kom med en opdateret redegørelse for omkostningerne til advokat og konsulent både for så vidt angår de tjenstlige forhør og for de øvrige personalesager for billetkontrollen.

2. **Der er brugt over 16 mio. kr. på advokater i forbindelse med retssagerne vedrørende afskedigelse af kontrollørerne, og så vidt vi har fået oplyst, så tilfalder den regning Aarhus Kommune?**
- 2.1 Som følge af selvbilletteringssystemet ved bybusserne i Aarhus Kommune udføres der en særlig billetkontrol for bybusserne i Aarhus Kommune. Det er i den forbindelse ved etableringen af Midttrafik aftalt mellem Midttrafik og Aarhus Kommune, at Aarhus Kommune afholder udgifterne – herunder personaleomkostninger – til den særlige billetkontrol i Aarhus Kommune. Omvendt er det Aarhus Kommune, der oppebærer indtægterne fra billetkontrollen – herunder årlige forbedringer i økonomien, der har været i forlængelse af udliciteringen af billetkontrollen.

2.2 A) Det virker meget højt og ønskes uddybet og forklaret

2.3 Tallet på 16 mio. kr. dækker over udgifter til såvel advokater, konsulenter, forhørsleder med mere i en periode på 5 år fra 2011 til og med 2015 på 15,9 mio. kr. Overordnet har udgiften i perioden fra 2011 til og med 2015 været fordelt på følgende poster:

Advokater:

2011: 484.000,00 ekskl. moms	605.000,00 kr. inkl. moms
2012: 323.000,00 kr. ekskl. moms	403.750,00 kr. inkl. moms
2013: 1.940.252,00 kr. ekskl. moms	2.425.315,00 kr. inkl. moms
2014: 4.035.600,00 kr. ekskl. moms	5.044.500,00 kr. inkl. moms
2015: 2.826.657,60 kr. ekskl. moms	3.533.322,00 kr. inkl. moms

I alt: 9.609.509,60 kr. ekskl. moms 12.011.887,00 kr. inkl. moms

Konsulentudgifter til KL og JA Rådgivning¹

2011: 303.532,18 kr. ekskl. moms	379.415,23 kr. inkl. moms
2012: 0 kr. ekskl. moms	0 kr. inkl. moms
2013: 803.799,39 kr. ekskl. moms	1.004.749,24 kr. inkl. moms
2014: 278.344,80 kr. ekskl. moms	347.931,00 kr. inkl. moms
2015: 297.831,25 kr. ekskl. moms	372.289,06 kr. inkl. moms

I alt: 1.683.507,62 kr. ekskl. moms 2.104.384,53 kr. inkl. moms

Øvrige udgifter:

2011: Kursus Norsminde Kro A/S "den gode kontrol" 34.488 kr. ekskl. moms	43.110,00 kr. inkl. moms
2011: Erhvervspsykolog projekt med "den gode kontrol" 137.500 kr. ekskl. moms	171.875 kr. inkl. moms
2012: Tabt arbejdsfortjeneste til vidne:	10.250,00 kr.
2014: Honorar samt kørselspenge til forhørsleder:	136.790,40 kr.
2014: Delvise omkostninger til tjenestemændenes bisiddere under forhøret:	850.000,00 kr.
2014: Traffillog:	17.738 kr. inkl. moms
2015: Tabt arbejdsfortjeneste til vidne:	7.852,60 kr.
2015: Sagsomkostninger til FOA samt godtgørelse til tjenestemand:	508.095,76 kr.

2.4 Samlet set er situationen omkring afholdelse af udgifter til advokater og konsulenter:

- I forhold til billetkontrollen har Midttrafik over de seneste 5 år afholdt udgifter til advokat på 9,6 mio. kr. ekskl. moms svarende til 12,0 mio. kr. inkl. moms, mens udgifterne til andre konsulenter tilsvarende har været 1,7 mio. kr. ekskl. moms svarende til 2,1 mio. kr. inkl. moms. Dertil kommer øvrige udgifter på 1,7 mio. kr.

¹ JA Rådgivning har i forbindelse med afdækning af fiktive kontroller haft til opgave at lave diverse tekniske beregninger

- Som det fremgår, toppede udgiften til advokater og konsulenter i 2014, hvilket skyldtes de tjenstlige forhør.
- Siden Midttrafik den 20. januar 2015 i forlængelse af artiklerne i JP Aarhus i januar 2015 fremsendte redegørelse til Aarhus Kommune om de tjenstlige forhør og udgifterne til advokat og konsulenter i forhørene, er de samlede årlige udgifter til advokater og konsulenter faldet væsentligt.

2.5 Om Midttrafiks omkostningsniveau under forhørene – som omkostningsmæssigt har været de største sager – kan det i øvrigt oplyses, at FOA's advokat ved opgørelse af sagsomkostningerne i forbindelse med den del af de tjenstlige forhør, der blev afholdt i efteråret 2013, efter havde fået aktindsigt i Midttrafiks udgifter til advokat under forhøret bl.a. skrev følgende til forhørslederen:

"...Midttrafiks udgifter til egne rådgivere/advokater i denne sag (er) af et helt abnormt men dog forståeligt omfang, når der henses til sagens karakter."

2.5.1 For en yderligere uddybning og forklaring af baggrunden for sagerne og udgiftsniveauet henvises til Midttrafiks seneste redegørelse om billetkontrollen som sendt til Aarhus Kommune 23. februar 2016.

2.6 B) Er der forhold, som bør efterses på den baggrund, f.eks. i forbindelse med indkøb af advokatydelser og advokatsamarbejdet?

2.6.1 Midttrafik vedlægger notat fra KL om indkøb af advokat- og konsulentbistand.

KL konkluderer i notatet, at Midttrafik har mulighed for at træffe beslutning om beslutning om udbud af advokat- og konsulenttydelser enten i forbindelse med konkrete opgaver eller i form af en rammeaftale. De i pressen omtalte personalesager er undtaget fra udbudsreglerne.

KL konkluderer endvidere, at bestyrelsen har mulighed for at vedtage retningslinjer for delegation af bemyndigelse til indgåelse af aftaler om advokat- og konsulenttydelser, og at formålet med at konkurrenceudsætte advokat- og konsulenttydelser er at opnå den bedste pris og/eller ekspertise til den givne opgave. KL bemærker herefter, at det fremgår af oplysninger om Midttrafiks praksis vedrørende køb af disse ydelser, at administrationen er opmærksom på disse forhold, og i praksis søger sikre sig ved at henvende sig til flere leverandører på markedet.

KL nævner herefter at som alternativ til at sende advokat- og/eller konsulenttydelser i udbud eller til at indgå rammeaftaler, ses det ved større sager – alt afhængigt af opgavens karakter – ofte, at myndigheden efter at have valgt det advokatfirma eller den konsulent, der er brug for i det konkrete tilfælde, indgår i en dialog med advokatfirmaet eller konsulenten om størrelsen af det estimerede honorar for opgaven. Denne fremgangsmåde giver myndigheden mulighed for fra sag til sag at vælge det advokatfirma eller den konsulent, som har den ekspertise, der er brug for til den enkelte opgave, samtidig med at myndigheden sikrer omkostningsstyring for den enkelte opgave.

KL konstaterer herefter, at det fremgår af oplysningerne i sagen, at Midttrafik i de verserende personalesager er i sådan dialog med Norrbom Vinding, og at Midttrafiks

engagement med Norrbom Vinding i forbindelse med en række personalesager er et eksempel på, at der i visse tilfælde er behov for frit at kunne vælge den advokat, som vurderes at have den største faglige ekspertise og samtidig det nødvendige kendskab til de faktiske og juridiske betingelser et kommunalt fællesselskab som Midttrafik opererer under.

Endelig udtaler KL at:

"I vanskelige ansættelses- og tjenestemandretlige sager anbefaler KL normalt kommuner og kommunale fællesskaber Norrbom Vinding som advokat. Norrbom Vinding har specialiseret sig og er førende indenfor det ansættelses- og tjenestemandretlige område og har en bred viden og erfaring inden for den kommunale sektor. I personalesager, fx ved tjenstlige forhør, hvor modparten vælger at møde ved advokat, er det vigtigt, at Midttrafik som arbejdsgiver lader sig repræsentere i "øjnehøjde" for bedst muligt at kunne varetage virksomhedens interesser. KL er bekendt med, at FOA – ud over at anvende et advokatfirma til at føre de konkrete sager – har vist megen opmærksomhed for sagerne såvel lokalt men også centralt. Sagernes processuelle forløb har således udviklet sig i omfang bl.a. med hensyn til krav til dokumentation, hvilket har trukket ekstra ressourcer fra såvel Norrbom Vinding som øvrig konsulentbistand".

2.6.2 Midttrafik har valgt Norrbom Vinding som forretningspartner, da Norrbom Vinding er et af de førende firmaer på området og har stor erfaring inden for tjenestemandretten, og valget er sket efter anbefaling fra KL, jfr. også KL's ovenstående udmelding herom.

2.6.3 Midttrafik har en løbende dialog med Norrbom Vinding om advokatomkostningerne, og i takt med at sagerne blev flere og udviklede sig, har Midttrafik for at sikre fornuftige priser og omkostningsstyring bedt om estimater på en række sager. Disse estimater har vi drøftet med advokaterne, og disse estimater vil holde, medmindre der sker noget helt nyt i sagerne.

Midttrafik kan oplyse, at Norrbom Vinding indtil nu har holdt sig inden for de afgivne estimater. Således blev gennemførelsen af den sag, hvor Midttrafik i december 2015 blev frifundet for betaling af i alt 9 års løn til to tjenestemænd, ca. 100.000 kr. billigere end det afgivne estimat.

2.6.4 De omtalte sager har videre været drøftet i Midttrafiks bestyrelse både generelt og specifikt i forhold til omkostningsniveauet til advokat og konsulenter. Eksempelvis blev sagerne i forbindelse med avisartiklerne i JP Aarhus i januar 2015 drøftet i Midttrafiks bestyrelse den 6. februar 2015. Videre indhentede Midttrafik i marts 2015 til brug for orientering af bestyrelsen en skriftlig redegørelse fra Norrbom Vinding, der beskrev hver enkelt af de verserende sager samt indeholdt en vurdering af de forventede omkostninger/estimater i forbindelse med den enkelte sag. Notatet blev behandlet på bestyrelsens møde den 20. marts 2015. Samtidig modtog Aarhus Kommune som nævnt den 20. januar 2015 en redegørelse for status på sagerne.

2.7 I forhold til JA Rådgivning har Midttrafik udvalgt JA Rådgivning som forretningspartner i forhold til forskellige opgaver relateret til planlægning og beregning af trafikafvikling, da dette firma ledes af Jesper Andersen, der er en af de bedst kvalificerede til opgaven. Det kan i den forbindelse oplyses, at ud over at drive JA Rådgivning gennem de seneste 8 år har Jesper Andersen tidligere gennem 25 år arbejdet i Rambøll, herunder været leder af Rambølls trafikafdeling i mere end 15 år. Midttrafik har i forhold til JA Rådgivning

løbende været i dialog om omfanget af de opgaver, Midttrafik har anvendt JA Rådgivning til.

2.8 C) Hvad er forventningen til posten for advokat- og konsulentudgifter i relation til billetkontrollen fremadrettet

2.8.1 Som beskrevet er den årlige udgift til advokater og konsulenter faldet, siden Midttrafik orienterede Aarhus Kommune i januar 2015, idet udgiften var væsentligt lavere i 2015 end i 2014. Faldet skyldes bl.a., at de tjenestelige forhør blev afsluttet i 2014, og at Midttrafik ikke længere har medarbejdere ansat i billetkontrollen for bybusser. Derfor kommer der fremover ikke nye sager ud over de verserende sager, der er oplyst i oversigt over personalesager vedrørende billetkontrollen af 24. februar 2016.

2.8.2 Midttrafik forventer, at udgiften til advokater og konsulenter også vil falde i 2016 og 2017 som følge af, at de verserende sager om de tidligere medarbejdere i billetkontrollen afsluttes en for en.

Det kan nævnes, at de næste to sager, som vil blive endeligt afsluttet, er sagerne med de to overenskomstansatte kontrollører, som har misbrugt deres adgang til CPR-registeret til på ulovlig vis at finde personlige oplysninger om vicedirektør Mette Julbo Nielsen. Disse sager vil blive afsluttet ved en faglig voldgift, der er sat til den 11. marts 2016.

2.8.3 Det kan afslutningsvist nævnes, at Midttrafik – som redegjort for i oversigt over personalesager af 24. februar 2016 – undervejs sammen med KL har forsøgt at indgå forlig eller fratrædelsesaftaler i nogle af sagerne, men at dette ikke er lykkedes.

2.8.4 Det bemærkes for en god ordens skyld, at når Midttrafik har søgt forlig, skyldes det ikke en ændret vurdering af sagerne, men i stedet har det været begrundet i et ønske om at forsøge at skabe ro og søge at begrænse omkostningerne. Statistikken i forhold til de seneste 10 års sager er i øvrigt p.t., at Midttrafik/Aarhus Sporveje har vundet alle sager mod FOA på nær en enkelt sag.

3. Medmindre der kan redegøres for ganske særlige motiver for, og revisorbegrundelse for, ikke specifikt at oplyse sådanne ekstraordinært store omkostninger til retssager, og forklaret i en note, så ønsker vi denne praksis ændret så der er størst mulig gennemsigtighed for bl.a. Aarhus Byråd for sådanne usædvanlige eller ekstraordinære poster, og især hvis de har direkte konsekvens for kommunekassen i Aarhus

Midttrafiks revisionselskab Ernst & Young (EY) har tilkendegivet, at Midttrafik har fulgt gældende regnskabspraksis i forhold til det officielle årsregnskab.

Midttrafik har anmodet EY om en redegørelse, der uddyber dette. Af redegørelsen fremgår bl.a. følgende:

”Præsentationen af Midttrafiks årsregnskab tager udgangspunkt i den udgiftsbaserede resultatopgørelse, der anvendes som grundlag for byrdefordeling mellem de enkelte bestillere. Byrdefordelingen på bestillere fremgår af resultatopgørelsen i det officielle årsregnskab på overordnet niveau, og der er i ledelsesberetningen knyttet generelle

kommentarer hertil. Årets resultat til fordeling vises for de enkelte bestillere på det overordnede niveau sammenholdt med årets budget og fordelt resultat året før.

De nævnte advokatudgifter m.v. skal fuldt ud byrdefordelles til Aarhus Kommune, idet de knytter sig til Biletkontrollen.

Væsentlige poster og aktiviteter er specificeret eller omtalt i noter. De fleste af noterne, knytter sig til den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Desuden er der i ledelsesberetningen en verbal afrapportering, og præsentation af selskabets aktiviteter og faglige resultater.

Det omkostningsbaserede årsregnskab er en overordnet præsentation af det samlede regnskab opgjort efter de omkostningsbaserede principper, fastlagt i Budget og regnskabssystem for Kommuner. Formålet med resultatopgørelsen er at specificere årets resultat som indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug. Til det omkostningsbaserede regnskab knytter der sig, i modsætning til det udgiftsbaserede regnskab, en balance.

Præsentation af advokatudgifter m.v. i den officielle årsrapport

Midttrafik har ikke i ovennævnte periode frem til og med 2014 noteoplyst om de pågældende advokatudgifter i de officielle årsregnskaber.

Under eventualforpligtelser er der givet oplysning om, at der er igangværende sager i fagretlige fora og ved domstolene og ledelsens vurdering heraf.

Midttrafik har for den nævnte periode vurderet, at advokatudgifter m.v. ikke var så væsentlige, at der var behov for en særskilt omtale heraf målt i forhold til de samlede udgifter.

EY har ikke i tilknytning til den lovpligtige revision haft bemærkninger til Midttrafik's vurdering af forholdet".

Endelig konkluderer EY, at de ud fra den gældende lovgivning ikke har bemærkninger til Midttrafik's vurdering af, hvordan forholdet er indarbejdet og oplyst, idet der herved lægges vægt på den økonomiske væsentlighed. Forhold af denne karakter vil derfor som hovedregel kun fremgå eksplicit, hvis der ud fra en helhedsbetragtning er tale om en væsentlig økonomisk påvirkning af årsregnskabet, eller at der påhviler økonomiske forpligtelser ved årets udgang.

Det er endvidere EY's opfattelse, at det derimod vil være naturligt, hvis man i det mere specificerede og målrettede regnskab til byrdefordeling omtaler forhold af mindre væsentlig, økonomisk karakter for helheden, hvis forholdet vurderes at være væsentligt for den enkelte bestiller, eller hvis forholdet indeholder elementer, hvortil der knytter sig andre betydelige interesser.

Midttrafik har oplyst, at Midttrafik fra 2015 i det officielle årsregnskab vil anføre en undernote i noten om Busdrift, hvori der gives oplysning om advokatudgifter m.v., hvilket EY finder er hensigtsmæssigt ud fra ønsket om større gennemsigtighed.