



0-101-2-09

4. December 2019

Beslutningsreferat

Møde i NT's bestyrelse den 3. december 2019

Deltagere

Bestyrelsen

Nuradiin S. Hussein, Aalborg Kommune
Jørgen Rørbæk Henriksen, Region Nordjylland
Carsten Andersen, Hjørring Kommune
Lis Jensen i stedet for Susanne Flydtkjær, Region Nordjylland
Niels Christian Hem, Jammerbugt Kommune
Mikael Klitgaard, Brønderslev Kommune
Peter Skriver Nielsen, Thisted Kommune
Anna Oosterhof, Rebild Kommune
Viggo Vangsgaard, Morsø Kommune

Repræsentationskabet

Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune (afbud)
Folmer Hjort Kristensen, Læsø Kommune
June Menne, Frederikshavn Kommune (afbud)
Jørgen Pontoppidan, Mariagerfjord Kommune

Øvrige deltagere

Thomas Øster, NT's administration
Ole Schleemann, NT's administration
Nicolai B. Sørensen, NT's administration
Lars V. Tomsen, NT's administration (punkt 1 og 6)
Mette Henriksen, NT's administration (punkt 5)

1. Økonomirapport 3/2019

NT Økonomirapport 3 (FV3 2019) udgør den tredje budgetopfølgning og prognose for 2019 for NT's forretningsområder:

- Bustrafik
- Togtrafik
- Flextrafik
- TITSAM
- X Bus

Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets første tre kvartal og et estimat for det sidste kvartal i 2019.

Det indstilles,

- at bestyrelsen tager NT økonomirapport 3 (FV3 2019) til efterretning.

Beslutning

Bestyrelsen tog NT økonomirapport 3 (FV3 2019) til efterretning.

2. Godkendelse af udbudsvilkår - 26.1 og 26.2 udbud af bustrafik

NT's administration indstiller hermed til godkendelse af udbudsvilkår for de to kommende udbud inden for bustrafik: Udbud 26.1 og 26.2. Udbuddene er opdelt i to grundet anvendelse af forskellige udbudsprocedurer jf. nedenfor.

NT's 26.1 udbud af bustrafik vedrører lokalruter i Brønderslev, Frederikshavn, Mariagerfjord og Thisted Kommuner samt mindre fællesfinansierede ruter. Udbuddet omfatter 49 busser og ca. 42.000 køreplantimer. Kørselsomfanget svarer til ca. 4,8 % af NT's samlede buskørsel og udbydes som B/T-kontraktkørsel.

NT's 26.2 udbud af bustrafik vedrører Frederikshavn bybusser med tilhørende dubleringskontrakt. Udbuddet omfatter 8 busser og ca. 13.000 køreplantimer. Dette svarer til ca. 1,5 % af NT's samlede buskørsel og udbydes som A- hhv. D-kontraktkørsel. For A-kontrakt kørslen stilles der krav om fossilfrihed.

Begge ovenstående udbud gennemføres i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF (ændret ved 2014/25) og foretages fuldt ud elektronisk.

Udbuddet forventes at foregå efter følgende tidsplan:

	26.1 udbud (offentligt udbud)	26.2 udbud (udbud med forhandling)
Sendes til i EU-Tidende	4. december 2019	4. december 2019
Prækvalifikationsfrist	-----	8. januar 2020
Tilbudsfrist	11. februar 2020	16. marts 2020
Valg af tilbud i NT's bestyrelse	Primo april 2020	Primo april 2020
Signering af kontrakt	Ultimo april 2020	Ultimo april 2020
Kørselsstart	August 2020	August 2020

Til dagsorden var vedlagt et bilag, der beskriver dels de forslag, som administrationen stiller til justeringer og ændringer i udbuds- og kontraktvilkår, dels de grundlæggende vilkår, som har været en del af NT's udbud over en årrække. Administrationens forslag til justeringer og ændringer er følgende:

Udbudsprocedurer

I tråd med udbudsstrategien anvendes dels offentligt udbud for 26.1 og udbud med forhandling for 26.2. For de udbudte B/T-kontrakter i 26.1 udbud foreslås offentligt udbud, da der for denne kørsel er tale om mindre lokalruter og færre krav til kørslen, hvorfor behovet for en mere fleksibel udbudsprocedure ikke findes nødvendig.

Den udbudte A-kontrakt i 26.2 begrundes i kraft af krav om fossilfri drivmiddel samt de øgede krav til busmateriellet og kontrakten, at der dels anvendes en udbudsprocedure med mulighed for at tilpasse udbudsmaterialet i løbet af processen, dels åbnes for drøftelse af tilbuddene med byderne. Der indstilles derfor til at anvende udbud med forhandling med de nærmere krav til prækvalificering af byderne som beskrevet i bilaget.

Tildelingskriterierne

De nuværende vægte foreslås fastholdt, dvs. for B/T-kontraktkørsel med pris 70 %, kvalitet af drift 20 %, miljø 5 % og kvalitet af busmateriel 5 % samt for A-kontraktkørsel med pris 50 %, kvalitet af drift 25 % og kriterierne miljø og kvalitet af busmateriel 25 % jf. bilaget.

Tildelingskriterierne er generelt gennemgået på baggrund af ændringen til udbudsloven, der trådte i kraft pr. 1. juli 2019. Ifølge lovændringen er der stillet krav om en øget gennemsigtighed i tildelingsøjemedet på den måde, at evalueringmodellen klart skal angive alle dele af evalueringen, herunder også de specifikke parametre heri. NT har dog i forbindelse med den samlede gennemgang af tildelingskriterierne haft fokus på at generelt at højne gennemsigtigheden – også ud over lovens krav hertil, hvor dette har været meningsgivende.

I bilaget angående udbudsbetingelser for 26.1 og 26.2 udbud af bustrafik er der ligeledes en beskrivelse af de tiltag, som er foretaget med henblik på at skabe større gennemsigtighed i forbindelse med tilbudsgivningen, bl.a. ved en forsimplet opsætning af udbudsportalen, simple formularer mv.

Det indstilles,

at udbudsbetingelser for NT's 26.1 og 26.2 udbud af bustrafik godkendes.

Beslutning

Udbudsbetingelser for NT's 26.1 og 26.2 udbud af bustrafik blev godkendt.

3. Justering af kontrakten mellem NT og Nordjyske Jernbaner A/S

Den nuværende kontrakt mellem NT og Nordjyske Jernbaner A/S (NJ) trådte i kraft den 6. august 2017, hvor Nordjylland overtog regionaltoogsdriften fra DSB, og kontraktens løbetid følger Region Nordjyllands aftale med Transportministeriet vedr. regionaltoogsdriften, som udløber i december 2021. Udover regionaltoogsdriften omfatter kontrakten mellem NJ og NT også Skagensbanen og Hirtshalsbanen, idet togdriften på lokalbanerne i dag er integreret med regionaltoogsdriften.

Det ligger i kontrakten mellem NT og NJ, at kontrakten skal justeres, når regionaltoogsdriften er godt i drift. I samme anledning er det naturligt at foretage et "servicetjek" af samarbejdsrelationen mellem Region Nordjylland, NT og NJ, bl.a. hvad angår økonomiske incitamentsstrukturer, bestyrelseskonstruktionen og vedtægter i NJ. Regionen og NT har sat gang i en proces vedrørende dette.

Revision af kontrakten mellem NT og NJ

Kontrakten mellem NT og NJ indeholder bestemmelser om, at kontrakten skal justeres efter 2 år. Baggrunden herfor er, at det før overtagelse af regionaltoogsdriften var svært at få pålidelige data for passagerindtægter, kundetilfredshed, regularitet mv., og dermed var det ikke muligt at indbygge præcise bestemmelser vedrørende dette i kontrakten fra start. Desuden var den økonomiske usikkerhed så stor, at NJ de to første år har modtaget et fast tilskud, da grundlaget for et mere variabelt tilskud også var usikkert.

Oprindeligt var det forudsat, at Signalsystemet (ERTMS) skulle være i drift i Vendsyssel ved overtagelse af regionaltoogsdriften i 2017, men som bekendt blev systemet først implementeret 1 år senere i 2018, og på den baggrund er det også aftalt, at den aftalte justering af kontrakten mellem NT og NJ først gennemføres fra 2020.

Nordjyske Jernbaner vil fortsat være organiseret med et holdingselskab (NJ Holding Nordjylland A/S), som ejer infrastrukturen, og et operatørselskab (Nordjyske Jernbaner A/S), som udfører togtrafikken og forvalter infrastrukturen på vegne af holdingselskabet. Trafikomfanget på banerne defineres af Region Nordjyllands trafikbestilling, som er styret af en aftale indgået mellem staten og Region Nordjylland.

Samarbejdsaftale med NJ Holding Nordjylland A/S

NT's samarbejdsaftale med holdingselskab (NJ Holding Nordjylland A/S) bibeholdes i stor set uændret form, idet holdingselskabet fortsat ejer infrastrukturen på Skagensbanen og Hirtshalsbanen - I punktform indeholder aftalen følgende (til dagsorden var vedlagt et notat, der redegør nærmere for justeringerne):

- NJ Holding Nordjylland A/S ejer og forvalter infrastrukturen på Hirtshalsbanen og Skagensbanen
- Forvaltning af infrastrukturen varetages af Nordjyske Jernbaner A/S som operatør efter en samarbejdsaftale indgået med holdingselskabet

- Holdingselskabet modtager et fast infrastrukturtilskud fra NT og betaler operatøren for infrastrukturforvaltningen

Driftskontrakt med Nordjyske Jernbaner A/S

Princippet fra den hidtidige kontrakt videreføres i store træk dog med tilpasninger primært i relation til fastlæggelse af tilskuddets størrelse, claw back klausul, afregningsmodel samt en bonus-/bodsmodel. Til dagsorden var vedlagt et notat, der redegør nærmere for justeringerne.

I punktform indeholder kontrakten følgende nye/ændrede bestemmelser:

- NJ's driftstilskud fra NT ændres fra et fast tilskud til et todelt tilskud, der dels består af et fast tilskud, dels et variabelt tilskud, der varierer efter togkilometerproduktionen
- Der tilføjes en såkaldt "Claw back klausul" for at leve op til kravene i forordningen om, at NJ som intern operatør ikke kan kompenseres mere end den økonomiske nettovirkning. En lignende klausul blev introduceret i Statens kontrakt med DSB og er siden indarbejdet i Movias kontrakt med Lokaltog og på Sjælland. Claw back klausulen består i, at kontraktbetalingen reduceres, hvis NJ i et regnskabsår har opnået en større fortjeneste ved udførelse af offentlig servicetrafik, end der anses for rimeligt.
- Der indføres en incitamentsmodel, hvor NJ kan opnå bonus, hvis der leveres god kvalitet, og omvendt kan NJ påføres en bod, hvis kvaliteten er for lav. Hertil afsættes en pulje på i alt 2,0 mio. kr. til udbetaling af bonus for god kvalitet opdelt med hhv. 1,0 mio. kr. til bonus for kundetilfredshed og 1,0 mio. kr. til bonus for regularitet.
- NJ og NT har et fælles ansvar for udarbejdelse af togkøreplanen efter en fast proces med en række bindinger og deadlines
- NJ varetager akut togbuskørsel, NT varetager planlagt togbuskørsel, og begge kørselstyper finansieres af operatøren

Den reviderede samarbejdsaftale og driftskontrakt løber fra 1. januar 2020, og skal have samme løbetid som regionens kontrakt med staten vedr. regionaltogstrafikken. Aftalen/kontrakten kan opsiges med 24 måneders varsel.

Undtagelse fra kravet om udbud af togtrafik

EU Forordning nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og efterfølgende ændring i forordning nr. 2338/2016 indeholder flere undtagelser for, at togtrafik skal i udbud. NT anvender undtagelsen om, at NT kan indgå kontrakt uden forudgående udbud med en intern operatør (selvstændig juridisk enhed), hvis der udøves kontrol over denne på samme vis, som NT udøver kontrol over egen organisation. Denne kontrol udøves primært ved følgende:

- NT ejer 89 % af aktierne i Nordjyske Jernbaner Holding
- NT's direktør er fulgyldigt medlem i NJ's bestyrelse
- NT har udformet en ejerstrategi med beskrivelse af NT's forventninger som ejer af NJ
- Kontrakten mellem NT og NJ beskriver en governancemodel, hvor NT har mulighed for at have indflydelse på strategiske og driftsmæssige beslutninger.

For at undtagelsen kan anvendes skal den interne operatør drive offentlig personbefordring inden for NT's geografiske område, og denne må samtidigt ikke deltage i udbud vedrørende offentlig personbefordring uden for dette geografiske område.

Grænser for den interne operatørs overskud

Forordningen angiver grænser for kompensation for offentlig trafikbetjening, herunder personbefordring ad jernbane. Det følger heraf, at den interne operatør ikke kan kompenseres mere end den økonomiske nettovirkning, som beregnes som omkostninger forbundet med den offentlige serviceforpligtelse fratrukket evt. indtægter tillagt en rimelig fortjeneste.

Ved en rimelig fortjeneste forstås en forrentning af kapitalen, der er sædvanlig i den pågældende sektor. Der skal her tages hensyn til den risiko eller manglende risiko, som den interne operatør har.

Overordnet skal kompensationsmodellen give udtryk for, at den interne operatør opnår en effektiv drift, der kan vurderes objektivt samtidig med, at der er en tilfredsstillende kvalitet.

Krav til rapportering

NT er forpligtet til at offentliggøre en årlig trafikførselsrapport. Det nærmere indhold af rapporten skal omhandle parametre, som gør det muligt at kontrollere og vurdere effektiviteten, kvaliteten og finansieringen af den indkøbte trafik.

Aktivt ejerskab af Nordjyske Jernbaner

NT har to afgørende roller i forhold til NJ. Dels er NT hovedaktionær i selskabet, dels er NT trafikfører af togservice på vegne af Region Nordjylland. Region Nordjylland yder som de eneste tilskud til NJ og har derfor en stor politisk interesse i selskabets udvikling og resultater.

Region Nordjylland og NT har en rigtig god relation og dialog med NJ. Dialogen med og det aktive ejerskab af NJ kan potentielt blive endnu bedre. Dette blev drøftet på det seneste møde i Region Nordjyllands Udvalg for Regional Udvikling, hvor repræsentanter for NT's direktion også deltog. I den forbindelse blev bl.a. de rigtige økonomiske incitamentsstrukturer og den mest optimale bestyrelseskonstruktion i NJ drøftet, og det blev besluttet, at RN og NT arbejde videre med et serviceeftersyn af vedtægterne for NJ.

Det indstilles,

- at administrationen bemyndiges til at indgå den revidere samarbejdsaftale og kontrakt med NJ efter de principper, som er beskrevet i dagsorden, og
- at administrationen i samarbejde med RN og NJ gennemgår styrings- og samarbejdsrelationerne mellem RN, NT og NJ med henblik på at præsentere et beslutningsoplæg for bestyrelsen på et senere tidspunkt

Beslutning

Administrationen blev bemyndiget til at indgå den revidere samarbejdsaftale og kontrakt med NJ efter de principper, som er beskrevet i dagsorden. Administrationen gennemgår, i samarbejde med RN og NJ, styrings- og samarbejdsrelationerne mellem RN, NT og NJ med henblik på at præsentere et beslutningsoplæg for bestyrelsen på et senere tidspunkt.

4. Retningslinjer for reklamer - NT's tog, busser og flexvogne

På sidste møde i NT's bestyrelse dannede et notat om brugen af reklamer i og på køretøjer, der udfører kørsel for NT, grundlag for en drøftelse om emnet.

Administrationen blev på baggrund af disse drøftelser bedt om at levere et notat, der skitserer forskellige muligheder for at håndtere reklamer. I et bilag, som var vedlagt dagsorden, er dette beskrevet med udgangspunkt i følgende scenarier:

- Scenarie 1 – fastholdelse af eksisterende regler og praksis.
- Scenarie 2 – der indføres skærpede retningslinjer for brugen af reklamer.
- Scenarie 3 – der tillades ikke reklamer inde i bussen (infoskærme og hængeskilte).
- Scenarie 4 – der tillades ikke brug af reklamer.

I bilaget er hvert scenarie nærmere beskrevet, og for hvert scenarie er ligeledes beskrevet de forventede økonomiske konsekvenser. Herudover indeholder notatet en oversigt over fordele og ulemper ved alle scenarierne.

Notatet lægger til grund for bestyrelsens videre drøftelser om emnet samt stillingtagen til, hvilket scenarie der fremover indarbejdes i NT's håndtering af reklamer for både busser, flexvogne og tog.

Det indstilles,

- at de skitserede scenarier for retningslinjer for reklamer i/på NT's tog, busser og flexvogne drøftes, og at bestyrelsen vælger, hvilket scenarie der fremover indarbejdes i NT's kontrakter

Beslutning

Bestyrelsen drøftede de skitserede scenarier for retningslinjer for reklamer i/på NT's tog, busser og flexvogne. Bestyrelsen besluttede, at muligheden for anvendelse af reklamer bevares, og at der indføres skærpede retningslinjer for selve indholdet i reklamerne, så fx reklamer for quicklån og spil undgås (scenarie 2).

5. Endelig godkendelse af NT's Forretningsplan 2025

I arbejdet med en ny forretnings- og strategiplan for NT (FP2025) har vi brugt foråret på de tre første faser i processen, som omfatter interviews med bestyrelsen, analyser af status på vores nuværende forretnings- og mobilitetsplan samt en lang række interne såvel som eksterne workshops.

På bestyrelsesmødet i maj gjorde vi status på alle de input, vi har modtaget, og sammen satte vi rammen for det videre arbejde med planen frem mod den endelige bestyrelsesgodkendelse i december.

På bestyrelsesmødet i september blev grundelementerne i planen godkendt, herunder NT's rolle og ambition samt de strategiske fokusområder.

Forretningsplan 2025, der blev omdelt på ødet, foreligger nu i sin endelige version, og på mødet vil vi fokusere på følgende:

- En overordnet gennemgang af planen
- Oplæg til implementering, det fremadrettede arbejde med planen samt løbende rapportering til bestyrelsen
- Kommunikation af planen

Det indstilles,

- at NT's Forretningsplan 2025 godkendes endeligt, herunder den skitserede plan for implementering, kommunikation og rapportering.

Beslutning

NT's Forretningsplan 2025 blev endeligt godkendt, herunder den skitserede plan for implementering, kommunikation og rapportering.

6. Godkendelse af Budget 2020

Siden bestyrelsen godkendte budgetforslaget for 2020 på bestyrelsesmødet den 24. juni 2019, har budgetforslaget været i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Fristen for høringssvar var den 11. november 2019. De høringssvar, som NT har modtaget, og administrationens kommentering heraf, fremgår af vedlagte bilag.

Hjørring Kommune har fremsendt høringssvar med kommentarer vedr. (1) fordeling af såvel fordele og ulemper i forbindelse med et udbud, (2) ønske om inddragelse af Hjørring Kommune i et arbejde om at skabe en forbedret budgetforslagsmodel og (3) fremadrettet tidligere inddragelse af Hjørring Kommune vedr. ændringer, der kunne tænkes at påvirke Hjørring Kommune.

Vesthimmerlands Kommune fremsender ikke høringssvar til budgetforslag 2020.

Brønderslev Kommune, Jammerbugt Kommune, Læsø Kommune, Mariagerfjord Kommune, Morsø Kommune, Rebild Kommune og Region Nordjylland har i deres høringssvar godkendt budgetforslag 2020 eller tager forslaget til efterretning.

Frederikshavn Kommune har taget budgetforslag 2020 til efterretning med en række kommentarer til både bus- og flextrafik.

I forhold til budgetforslaget ønsker Aalborg Kommune en samlet reduktion i eget serviceniveau (bus- trafikens operatørudgifter) på kr. 3,2 mio. kr. Endvidere har Aalborg Kommune en række kommentarer til udgiftsniveauet i flextrafik.

Thisted Kommune ønsker, at NT skal nedjustere budgettet med kr. 400.000 uden reduktion af serviceniveauet. Det er Thisted Kommunes opfattelse, at det må være muligt at finde besparelser på andre dele af trafikselskabets udgifter, så det nuværende serviceniveau på rutenettet kan bevares. Administrationen kommenterer høringssvaret i et bilag, som var vedlagt dagsorden.

Det indstilles,

- at bestyrelsen drøfter emnerne fra de indkomne høringssvar, og
- at bestyrelsen på baggrund af ovenstående drøftelse godkender budget 2020 med de beskrevne ændringer i serviceniveauet.

Beslutning

Bestyrelsen drøftede emnerne fra de indkomne høringssvar, og godkendte på baggrund heraf budget 2020 med de beskrevne ændringer i serviceniveauet. Lis Jensen kunne ikke tilslutte sig forudsætningen om takststigninger i budget 2020.

7. Mødeplan for 2020

Nedenstående mødedatoer i 2020 blev godkendt. Møderne afholdes som udgangspunkt kl. 9.00, men der udsendes en doodle, om hvilke møder, der evt. kan afholdes om eftermiddagen.

Møder afholdes som udgangspunkt hos NT, hvis ikke andet er nævnt:

Fredag den 24. januar

Torsdag den 13. februar

Mandag den 30. marts (Temamøde om/hos Nordjyske Jernbaner i Hjørring)

Torsdag den 7. maj

Fredag den 19. juni

Fredag den 4. september

Fredag den 30. oktober

Fredag den 4. december

8. Meddelelser

Der blev på mødet orienteret om følgende:

- Bus & Tog, Kundetilfredshed i den kollektiv trafik 2019
- Bedre køreplandialog - Opsamling, erfaringer og anbefalinger
- Rapport om Kollektiv trafik i yderområder
- Rejs sammen til Frihedsfest 2020
- NT's Fokusplan, 4. kvartal 2019

9. Eventuelt

Ingen punkter.