

## **Mødedato & tid: Entreprenørudvalgsmøde for Flextrafik**

**Mødedato & tid: 12.06.2019 kl. 9.00- ca.12.30**

**Sted: Nordjyllands Trafikselskab**

Deltagere: Gert, Lars, Allan, Elin, Mogens, Jørgen, Mads

Thomas, Erik, Lars

Referent: Janni

### **Referat**

#### **1. Godkendelse af dagsorden**

Dagsorden blev godkendt.

Præcisering fra sidste møde: kompetencefonden er kun til chauffører og ikke for vognmænd.

Der var en drøftelse angående, hvorvidt spørgsmål stillet efter mødet, burde indgå i referatet. Det blev besluttet at uddybende spørgsmål til emner behandlet på entreprenørmødet, fremadrettet skal indgå i referatet. Der er dog allerede til slut i dette referat vedhæftet svar på indsendte spørgsmål.

#### **2. Gensidig orientering**

Status på driftgruppen.

Erik fortalte om hvad der rør sig i driftgruppen og nogle af de ting der bliver arbejdet med. På sidste møde handlede det om renovering af 3. sal, effektivisering projekt, økonomi og service. På møderne er der ofte en opfølgning fra sidste møde som denne gang handlede om parkering, procedure i forhold til faste ture, vinterdæk og FDM's anbefaling for brug af vinterdæk.

På møderne holder gruppen et formøde hvor NT ikke deltager. Spørgsmål fra formødet drøftes i gruppen efterfølgende, hvilket ofte giver en god dialog.

Ligesom mange var indbudt til workshop omkring NTs forretnings plan ville NT gerne høre drift gruppens bud på hvad den nye forretnings plan skal indeholde. Det kom mange gode ideer frem som NT tager med i det videre arbejde.

Driftgruppen har før gjort opmærksom på, at fremmøde er for ringe. NT beder derfor entreprenørundervalget om at tage fat i egne medlemmer for at sikre bedre fremmøde. På møde blev der enighed om at gøre reklame for driftgruppen på NTflexinfo og evt. lave interview med en af gruppens medlemmer. Det er fortsat entreprenørundervalget der skal indstille medlemmer.

NT er glade for gruppen, da de giver gode input. Det blev aftalt at entreprenørundervalget kommer med et oplæg til om organisering af drift gruppen.

Status på arbejdes klausuler er at der lige nu afventes dokumentation fra to entreprenører. En vognmand har fejlet genkontrollen og det er tydelig indskærpet at tingene ikke er i orden.

Status er at vognmanden har indgået dialog med arbejdsgiverforeningen og er i gang med at tilrette udestående.

Entreprenørudvalget gjorde opmærksom på at flere vognmænd mener at der sker for lidt. Arbejdsmarkedets parter har lige som NT et væsentligt ansvar for at tempoet kommer op og det er en fælles opgave.

### 3. Resultat af 29. udbud v/ Lars

Lars gennemgik resultatet efter 29. udbud.

Der var 113 bydere hvor af 103 var egnede. 102 bydere fik tilbudt en kontrakt og 98 valgte at underskrive kontrakten.

Der var således 15 tilbudsgivere der ikke fik kontrakt.

- 2 udelukkes pga. misligholdelse af kontrakt
- 1 forkastes pga. manglende indsendelse af et behørigt udfyldt ESPD
- 1 forkastes pga. urealistisk tilbud
- 6 forkastes pga. manglende tilladelser/ forhåndsgodkendelser
- 1 egnet tilbudsgiver afgav kun ikke-konditions-mæssige bud på pakker samt et betinget bud på variabel kørsel
- 4 indsendte efterfølgende ingen serviceattest

I forbindes med udelukkes grunde blev der spurgt til priser, idet en vognmand blev udelukket af for lavt bud. NT svarede at rettesnoren er at vognmanden skal kunne vise at forretningen skal kunne hænge sammen og NT indkalder et budget hvis vognmandes tilbud er urealistiske.

Der er sket en fald i antallet at tilbudte vognen som højst sandsynligt skyldes at vognmanden skal kunne dokumentere at have vogn og tilladelse da overbud ikke er acceptabelt.

Der bliver i idriftsat ca. 800 vognen, hvor der en ramme aftale om variable kørsel. Antallet af vogne kan ændre sig meget over en kontrakt periode.

### 4. Spørgsmål modtaget fra Allan Mørup v/ Erik og Lars

*Privatrejser. Er der et stort problem med vognmænd som ikke kender deres hjemzone, eller med vognmænd som lægger privatrejser ind på tidspunkter hvor de skal stå til rådighed for pakkekørsel eller anden vunden kontraktkørsel? Hvis ja, hvad kan der gøres ved det?*

NT har på opfordring fra flere vognmænd og entreprenørudvalget hævet antallet at kontroller på privatrejser.

Erik nævnte eksempler på hvordan der bliver snydt med privatrejser. For nogle vognmænd kniber det med at indsende dokumentation og det resultere i en del bod.

Et forslag fra entreprenørudvalget er at afskaffe privatrejser ude i marken.

Der blev ligeledes drøftet om der kan være uklarheder omkring hvordan privatrejser bør bruges, men der var enighed om at reglerne er klare.

*Er vi sikre på at bod udstedes korrekt? Hvad er proceduren hvis en bod udstedes forkert?*

NT frafalder boden hvis der er tale om en fejl. NT laver kvalitetssikring af driftssvigt og kontroller. Entreprenørudvalget kunne oplyse om meget lange svartider på mail vedr. kontroller, driftssvigt mv. NT tager det til efterretning og tager naturligvis hånd om det.

Når en vogn er i kontrol, skal der ske en forventnings afstemning, fordi flere chauffører har oplevet at kontrolløren har sagt at det var fint og alligevel var der kommet en bod. NT bringer det med videre og en kontrol skal altid foregå i gensidig respekt og NTs kontrollører viser altid chaufføren iPad, så den kan se hvad der står.

Det er ikke kontrollørens beslutning om der skal gives bod, de er øjnene der ser og rapportere det til NTs kontakt afdeling som behandler kontrollerne og træffer beslutninger.

Liftvogne hvor liften ikke er godkendt bør lukkes med det samme indtil liften er synet.

*Vi kunne godt tænke os en status vedr. Modul 4-kurset. Hvad er status i forhold til antallet af kurser, og hvad har NT tænkt sig at gøre ved at der først har været kurser helt op mod kørselsstart 1. juli?*

Som er en opfriskning af modul 1 og 2 skal chaufførerne deltage i modul 4 når der er gået 5 år siden de har erhvervet modul 2. Modul 2 er bestemmende for hvornår modul 4 skal gennemføres. Der kommer kun spørgsmål som kan relatere til modul 3 hvis der er undervist i det.

Entreprenørudvalget føler sig ikke hørt i opbygning, testning og evaluering af modul 4, og det bliver svært at nå at få chaufførerne på kursus til tiden. Aftalen blev at man skal henvende sig til NT om hvornår chaufføren kan komme på kursus, så det på forhånd er aftalt med NT.

Endelig kom der spørgsmål til om der kunne gives merit for en del af Modul 4 – Erik undersøger dette.

*Vi vil gerne have en mere generel diskussion omkring udbuddene. Det er opfattelsen at de er blevet meget tunge at håndtere for vognmændene. Er der noget NT kan gøre for at gøre dem mere simple og administrativt lettere at håndtere?*

Udbuddene er komplekse og der er helt naturlige forklaringer på hvorfor NT- udbud er blevet længere med tiden.

Fx havde NT skrevet at der fra d. 1. nov. til 31. marts skal være vinterdæk på vognen. Det blev tolket på flere måder af vognmændene og NT måtte i næste udbud præcisere, at der skal vinterdæk på alle fire hjul.

Så hvordan kan NT gøre det mere simpelt? Branchen er velkommen til at komme med input.

Midttrafik har valgt at lave en kvik guide til udbuddet, så der er nok noget om snakken om at udbud er omfattende og komplekse.

En væsentlig faktor når der tales om udbud og det vigtigt at sige at udbuds loven og EU-forordninger spiller en væsentlig rolle i forhold til udbud.

Der blev på mødet foreslået at der etableres en arbejdsgruppe som kan komme med ideer og sparring til NT.

*Indstigningshøjden. Er det tiden at se på denne, især da det kan forventes at elbiler muligvis vil være lidt højere pga. batterier under bunden.*

Kundes behov er altid definerende for hvilke krav der kommer med i udbuddet. Udvalg har drøftet og besluttet de nuværende krav sammen med NT. En revision af kravene er en mulighed til næste udbud.

## **5. Trafikselskabernes Entreprenøruddannelse (TEU) v/ TeamSupport**

Teamsupport kom og præsenterede den foreløbige plan for TEU-uddannelsen som der køres pilot på til efteråret.

De første kursus dage er d. 2,3 og 4. september på Hotel Kompas i Aalborg. Kan det lade sig gøre at møde den første dag kl. 10.00?

NTs mål billede er sigtet i uddannelsen og der skal være entreprenørens platform til at kunne videreføre eller udvikle sin forretning.

Teamsupport gennemgik derefter oplægget til uddannelsen.

De første moduler kommer til at handle om formidling, samarbejde, konflikthåndtering og udviklingsplan for egen virksomhed.

I den forbindelse blev der foreslået at der udarbejdes en disc profil som vognmanden vil få personlig tilbagemelding på. Det blev på mødet besluttet at disc profilen kommer med i pilottesten og der evalueres efterfølgende.

Der blev spurgt indtil merit fx for de vognmænd der har en videregående uddannelse eller anden kompetencegivende uddannelse og der er ikke taget stilling til merit spørgsmål på nuværende tidspunkt.

Modul 4 handler om kunderelation, kundeklager, konflikt håndtering og at kunne agere professionelt. Uddannelsen afsluttes med en prøve, som der bliver arbejdet på. Det er dog en svær opgave da svarende ikke altid er sort/hvid som hvis der var en præcis facitliste.

## **6. Strategi og plan for udbud v/ Erik**

NT forventer at næste udbud kommer i 2020, hvilket betyder at NT forlænger kontrakterne fra 29. udbud med et år.

Det vil lette den administrative opgave hos entreprenørerne og NT og den nye taxilov vil være indfaset.

Entreprenørudvalget gjorde opmærksom på at nye vognmænd ikke for mulighed for at køre for NT før sommeren 2021.

Der lægges op til at lave udbud og kontakter på nye måder og derfor vil NT kigge på hvordan man gør i andre trafikselskaber og entreprenørudvalget indbydes til at komme med input.

Midt trafik offentliggør ikke priser, skal NT gøre det samme? NT har valgt åbenhed ved at offentliggøre priserne, og man kan ikke tilbyde andre vogntyper end det der er budt med.

Entreprenørudvalget mener bestemt at reglerne er blevet alt for stramme og ufleksible, der mangler lydhørhed fra NTs side

2-årige kontrakter en god ide, men hvordan kommer vi derhen, kunne det varsles i næste udbud?

Der var på mødet uenighed og der blev at drøfte enkelt sager. Det blev tydeliggjort at brancheforeningerne har et ansvar for at informere bedre om hvad der står i udbuddet og i kontakterne og NT kommer til at lytte til branchen i den kommende proces.

**Næste møde er d. 5. september kl. 09.00**

**God sommer til jer 😊**

### **Efterskrift: NT's besvarelse af indkomne spørgsmål til Entreprenørudvalget**

(formidlet og stillet af Gert Mark, Dansk PersonTransport)

(NT's svar står med blått.)

1 Vognmand med 10 tilladelser, 5 gamle tilladelser i et personligt firma, 5 nye universaltilladelser i 5 forskellige selskaber. Dette betyder at der er 6 CVR nr.

Vognmanden overvejer at konvertere nogle af de gamle tilladelser, til nye universaltilladelser, og kan placere dem i et nyt selskab, eller i nogle af de selskaber han har.

Alle 10 biler kører for NT i Vogngrupper/ vil det se anderledes ud, hvis bilerne kører som drift vognløb.

For at give et kort svar svarer NT først tilsvarende kort og anfører dernæst svarets præmisser for således også at have svaret mere fyldestgørende.

Til spørgsmålet "Vil det se anderledes ud, hvis bilerne kører som driftsvognløb?" er svaret "Nej".

Der er jo en række forskelle mellem at tilbyde 10 vogne som enkeltvogne til hvilke der oprettes driftsvognløb i Planetsystemet, og tilbyde 10 vogne som én eller flere grupper af vogne hvortil der oprettes vogngruppevognløb i Planetsystemet. Så noget ser anderledes ud! Forskellene er imidlertid ikke knyttet til spørgsmålene om bilernes tilladelser og de virksomheder/selskaber optaget i CVR-registret som har fået tildelt tilladelse.

1. Der konverteres 3 gamle taxi tilladelser, de placeres i 3 forskellige selskaber. Kan alle 10 biler stadig køre for NT?

Svaret er "Ja".

Det forudsættes her at bilerne efter det relevante udbud er omfattet af en kontrakt med NT, at de gamle taxitilladelser er blevet godkendt efter nævnte udbuds regler, at bilerne desuden er blevet godkendt til idriftsættelse samt at vognmanden er den samme person og indehaver af de forskellige selskaber.

2. Der konverteres 3 gamle taxi tilladelser, over i et nyt selskab, kan alle 10 biler stadig køre for NT?

Svaret er "Ja".

Det forudsættes her at bilerne efter det relevante udbud er omfattet af en kontrakt med NT, at de gamle taxitilladelser er blevet godkendt efter nævnte udbuds regler, at bilerne endvidere er blevet godkendt til idriftsættelse samt at vognmanden er den samme person og indehaver af det nye selskab.

3. Vognmanden har en Chauffør der gerne vil i gang som vognmand, vognmanden sælger et selskab til chaufføren. Kan den nye ejer stadig køre for NT?

Her er svaret "Nej", idet chaufføren kun kan komme til at køre for NT midt i en aftaleperiode hvis han overtager hele vognmandens forretning og rolle som underentreprenør.

Hvis derimod vognmanden ønsker at stoppe/gå på pension, så kan hans vognmandsforretning eller selskab godt overdrages/sælges til en chauffør, og den nye ejer kan køre for NT.

4. Vognmanden har solgt 3 tilladelser ud af regionen, han vinder 2 nye universaltilladelser. Kan de køre for NT på et af de gamle bud?

Ja, en godkendt tilladelse kan godt udskiftes ud med en anden gyldig tilladelse i løbet af kontraktperioden.

Her forudsættes det at "de gamle bud" har været en del af et nærmere bestemt tilbud i forbindelse med et givent udbud, at de var konditionsmæssige og som konsekvens heraf efterfølgende omfattet af en kontrakt med NT, at de oprindelige tilladelser er blevet godkendt efter nævnte udbuds regler samt at vognmanden er indehaver af de nye EPT-tilladelser, her kaldet "universaltilladelser".

5. Vognmanden får 2 nye tilladelser, Kan de komme med i fordelingen af kørsel i vogngruppen, man forøger ikke det totale antal i vogngruppen?

Ja, vognmandens 2 nye tilladelser kan sagtens komme med i fordelingen af kørsel for så vidt det totale antal tilladelser i vogngruppen ikke forøges.

Det er imidlertid ikke helt klart hvad der menes med forudsætningen: "Man forøger ikke det totale antal i vogngruppen." Hvis der i tilbuddet er budt med X vogne i en vogngruppe, og der er skrevet kontrakt omfattende denne gruppe med X vogne, og der efterfølgende godkendes indsendte oplysninger om de X tilladelser for disse vogne, alt sammen under den forudsætning at vognmanden er en godkendt entreprenør/underentreprenør, kan vognmandens 2 nye tilladelser som nævnt sagtens komme med i fordelingen af kørsel. Betingelsen er at de nye tilladelser erstatter 2 af de oprindelige i alt X tilladelser således at det totale antal tilladelser i vogngruppen ikke forøges.

Et kørselskontor har nogle vognmænd der stopper, kan de erstattes i perioden.

- A. Med vognmænd der kører i forvejen og får en tilladelse mere?

Ja.

Forudsætningen er at den gamle vognmand stopper helt, såvel som entreprenør og som underentreprenør, dvs. han kører slet ikke mere for NT. Så kan "hans bud"/tilladelse/vogn blive erstattet af en anden allerede godkendt vognmand/underentreprenør.

B. Nye vognmænd der er heldige at få en tilladelse?

Nej, ikke uden videre, nye vognmænd kan kun accepteres hvis de bliver ny reel *ejer*, dvs. *overtager* den gamle vognmandsforretning, eller eventuelt dennes pakkekørsel.

Den gamle vognmand må altså ikke fortsætte sin virksomhed, dvs. den gamle vognmand kan ikke være entreprenør eller underentreprenør sideløbende med en ny vognmand. Endvidere skal de leve op til de krav der stilles helt generelt til underentreprenører, jf. Udbudsbetingelsernes afsnit 4.3.

Vognmanden der stopper sælger selskabet til ny vognmand?

Jf. svarene under pkt. 3 og B.