

# Forståelsespapir

## Dansk PersonTransport og trafikskaberne

### *Om kapacitetstilpasninger i lyset af den aktuelle COVID19-epidemi*

#### 1. Indledning

1.1. Den aktuelle COVID19-epidemi medfører stærkt faldende passagertal og et øget sygefravær blandt operatørernes personale. Det nødvendiggør, at der sker en kapacitetstilpasning af den kollektive bustrafik.

1.2. Forståelsespapiret tager sigte på en situation, hvor der gennemføres kapacitetsbegrænsninger i en i øvrigt videreført kollektiv trafik. Forståelsespapiret omfatter ikke en situation, hvor trafikskaberne måtte få myndighedspålæg i henhold til § 12a i den netop hastebehandlede corona-lov.

1.3. Forståelsespapiret indeholder en række overordnede principper for, hvorledes kapacitetstilpasningen forventes at finde sted, der ventes anvendt efterfølgende som ramme for juridisk bindende tillægsaftaler til de bestående kørselsaftaler mellem de enkelte trafikskaber og de enkelte operatører.

1.4. Forståelsespapiret omfatter alle kontrakter mellem trafikskaberne og DPT om almindelig rutekørsel.

1.5. Konkret forventes der på den korte bane at ske en overordnet afregning, som der plejer – fratrukket reducerede omkostninger til diesel og vedligehold. Efterfølgende foretages et fradrag baseret på den modtagne støtte fra de statslige hjælpepakker.

1.6. Med nedenstående aftale ønsker Dansk PersonTransport, operatørerne og trafikskaberne at sikre det bedst mulige fundament for, at den ønskede kapacitetstilpasning kan ske hurtigt og effektivt, og at alle parter (trafikskaber, operatører og deres medarbejdere) kan levere en høj forsyningsikkerhed og vende hurtigt tilbage til deres opgaver når coronakrisen er overstået og dermed sikre den kollektive bustrafik som en vital funktion i det danske samfund.

#### 2. Implementering af kapacitetstilpasset drift

2.1. Der indgås lokalt aftale om, hvilken drift (køreplan), der skal iværksættes. Flere modeller har været nævnt; lørdagskøreplaner eller feriekøreplaner på hverdag, en generel ”udtynding” af eksisterende køreplaner eller helt nye køreplaner.

2.2. Vedr. varslings:

- A. Uanset den valgte model skal det sikres, at der gives den nødvendige varsel til operatøren. Jo større ændringer, jo længere varsel er der behov for.
- B. En overgang til en allerede kendt og implementeret køreplan (f.eks. lørdagskøreplan på hverdage) kan ske med relativt kort varsel – ned til 3-4 dage.
- C. Overgangen til en helt ny køreplan eller til en eksisterende køreplan med flere substantielle ændringer kan indebære behov for længere varsel. Disse frister skal aftales mellem operatør og trafikskaber i det konkrete tilfælde.

- D. Operatøren skal være forberedt på, at genetablering kørslen kan ske med kort varsel – ned til 3-4 dage under forudsætning af, at tilstrækkeligt personale er raskmeldt.
- E. Med nugældende køreplan forstås: Den køreplan der var gældende den 9. marts 2020 og dermed før, der skete indgreb og reduktioner af køreplanerne som direkte eller indirekte resultat af den aktuelle coronakrise. Trafikselskaberne kan ændre nugældende køreplan indenfor de sædvanlige frister og rammer i kontrakterne – f.eks. overgang til sommerkøreplan.
- F. Det skal sikres, at den kapacitetstilpassede køreplan opfylder transportbehovet hos vores passagerer i den nuværende situation. Det er trafikselskabets ansvar, men operatøren medvirker loyalt og på given foranledning med at sikre dette.

### 3. Kontrakter og kontraktbetaling

3.1. For trafikselskaberne er COVID19-epidemien ikke anledning til en spareøvelse. Ambitionen for trafikselskaberne er, at hvad operatørerne sparer, det sparer trafikselskaberne. Det forudsættes, at operatørerne forpligter sig til at begrænse trafikselskabernes tab i den aktuelle situation – herunder via anvendelse af statslige hjælpepakker.

3.2. Det er princip for aftalen, at operatørerne kompenseres for de ændringer i kørslen, trafikselskaberne foretager med den kapacitetstilpassede køreplan, og at de ikke stilles hverken økonomisk ringere eller økonomisk bedre end efter de nugældende køreplaner.

3.3. Følgende gælder:

- A. Operatørerne accepterer at udføre kørsel efter den kapacitetstilpassede køreplan. Varslingstiderne i pkt. 2.2. ovenfor træder i stedet for kontraktens normale varslingstider for køreplansskift. Eventuelle bodsbestemmelser for trafikselskabernes varsling af køreplansskift finder ikke anvendelse i denne sammenhæng.
- B. Trafikselskaberne betaler sædvanligt kontraktligt vederlag for det fulde kørselsomfang efter den nugældende køreplan, men med fradrag af operatørernes sparede omkostninger ved den reducerede drift, herunder særlig brændstof/drivmidler og vedligeholdelse af materiel. Størrelsen af disse sparede omkostninger beregnes som et beløb i form af et gennemsnit for branchen baseret på en række overordnede kategorier – fx om der er tale om bybus eller regionalbus og for det aktuelle drivmiddel (diesel, gas, HVO, elektricitet m.v.)
- C. Operatørerne forpligter sig til at begrænse sit realiserede tab ved mulige besparelser til chauffører og øvrige relevante personalekategorier i form af indhentelse af refusion jf. statens hjælpepakke for sygedagpengerefusion, der er indført led i indsatsen mod coronavirus (Suspension af arbejdsgiverperioden).
- D. Operatørerne forpligter sig til at anvende alle relevante muligheder inden for rammerne af offentlige hjælpepakker.
- E. Såfremt operatørerne i øvrigt frigør sig for eller omdisponerer lønomkostninger, f.eks. jf. aftaler med arbejdsmarkedets parter, skal disse besparelser refunderes til trafikselskabet.
- F. Operatørerne forpligter sig til at give trafikselskaberne indsigt i de opnåede besparelser – herunder modtaget kompensation fra div. hjælpepakker. Et trafikselskab kan efterfølgende kræve dokumentation for, at en operatør har løftet forpligtelsen til at begrænse sit realiserede tab indenfor rammerne af offentlige hjælpepakker. Trafikselskabet kan alternativt kræve revisionspåtegnet dokumentation fra operatørens statsautoriserede revisor. Udgiften til revisionspåtegning afholdes af trafikselskabet.

- G. Besparelserne skal videregives til trafikskaberne via reduktioner i vederlaget til operatørerne.
- H. Hvis det mod forventning skulle vise sig, at enkelte operatører ikke har anvendt hjælpepakker på en sådan måde, at det har bidraget til at mindske trafikskaberne tab, så forbeholder trafikskabet sig ret til at fradrage differencen, som måtte blive påpeget i en revisionspåtegnet dokumentation, via en efterfølgende korrektion i betalingen til operatøren.
- I. Ved efterfølgende beregninger af mulighederne for udvidelse og reduktioner af antallet af timer og busser i de enkelte kontrakter i 2020, regnes perioden med reduceret drift afregnet efter denne aftale for gennemført med et antal timer og et antal busser svarende til fuld drift.
- J. I tilfælde af opsigelse af kontrakter efter de i kontrakterne gældende opsigelsesvarsler kan Trafikskaberne i opsigelsesperioden betale kontraktligt vederlag for det fulde kørselsomfang efter den nugældende køreplan med fradrag af operatørernes sparede omkostninger ved den reducerede drift.

Den 22. marts 2020

**På vegne af Dansk Persontransports rutesektor:**

Peter Lanng Nielsen, Keolis (Formand)

Tim Valbøll, Umove

Torben Hansen, Arriva

Ronny Gasbjerg, Brande Buslinier

Steen Rügge, Tide Bus

Søren Englund, Anchersen

**På vegne af trafikskaberne:**

Carsten Hyldborg Jensen, FynBus

Jens Erik Sørensen, Midttrafik

Dorthe Nøhr Pedersen, Movia

Thomas Eybye Øster, NT

Lars Berg, Sydtrafik