

**Referat af ordinær generalforsamling**  
**i**  
**Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT)**

**fredag den 22. marts 2024**  
**Munkebjerg Hotel, Vejle**

Til generalforsamlingen forelå følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Beretning om virksomheden i det forløbne år
3. Fremlæggelse af det reviderede regnskab til godkendelse
4. Fastsættelse af kontingent
5. Behandling af indkomne forslag, jf. vedtægternes § 13, stk. 3
  - a. Forslag fra bestyrelsen om ændring af vedtægter – udvidelse af bestyrelsen og ændring af tegningsregler
  - b. Forslag fra bestyrelsen om ændring af vedtægter – kønsneutrale betegnelser
6. Valg af bestyrelse
7. Valg af formand
8. Valg af revisorer og revisorsuppleant, jf. vedtægternes § 18
9. Eventuelt

**Ad 1 – Valg af dirigent**

Formanden for AKT, Ib Gregers Boers (IGB), bød velkommen til de fremmødte.

Bestyrelsen indstillede herefter Sussi Skovgaard-Holm (SUSH), DI, som dirigent.

Generalforsamlingen godkendte valget af SUSH som dirigent.

Dirigenten indledte med at konstatere, at generalforsamlingen var lovlig indkaldt:

- I henhold til AKT's vedtægter § 13, stk. 2, skal ordinær generalforsamling afholdes hvert år inden for tidsrummet 1. februar til 31. maj.
- Medlemmerne er indkaldt til generalforsamlingen den 30. januar 2024, hvor der er udsendt foreløbig dagsorden. Fristen på 4 uger er dermed efterlevet.
- Den 14. marts 2024 2023 er pr. mail udsendt endelig dagsorden samt årsrapporten for 2024. Også fristen på én uge er dermed efterlevet. Dagsordenen indeholder desuden de punkter, der kræves i § 13, stk. 4.

Dirigenten konstaterede således, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet, og at dagsordenen opfyldte vedtægternes bestemmelser herom.

## Ad 2 – Beretning om AKT i det forløbne år

Formanden takkede for ordet.

Det er i dag præcis 10 måneder siden vi sidste år den 23 maj var samlet til generalforsamling i AKT. Her bød vi adm. direktør Annelise Arboe Sommer fra Umove A/S velkommen som nyt bestyrelsesmedlem i bestyrelsen. Herudover er tidligere busdirektør Torben Hansen fra Arriva Danmark A/S – nu GoCollective A/S – udtrådt af bestyrelsen i den seneste generalforsamlingsperiode.

Vi ser på denne generalforsamling tilbage på, hvad der er sket siden sidst. Men jeg vil også vanen tro se frem mod de opgaver, der er på agendaen i det kommende år.

Det fulde billede af, hvad der er sket siden sidst, kan I læse mere detaljeret om i vores skriftlige årsberetning. Den har I fået tilsendt sammen med den endelig dagsorden for i dag.

I dag vil jeg i den mundtlige beretning fokusere på udvalgte emner, som bestyrelsen har arbejdet med siden sidst:

1. Afklaring af visse forhold i forlængelse af OK fornyelsen
2. Beskæftigelsessituationen, herunder rekrutteringsprojekt
3. Indeksmaessig underkompensation
4. Konkurrencepres fra andre ansættelsesformer
5. TRM's ekspertudvalg om kollektiv mobilitet
6. Udvidet samarbejde med DI Transport

### Ad 1 Afklaring af visse forhold i forlængelse af OK fornyelsen

Forståelsesaftale om tillæg på fjernruteaftalen: Fjernruteaftalen og vilkårene for chauffører, der udfører fjernrutekørsel, har som bekendt været et tilbagevendende emne i årsberetningen. Fjernruteaftalen blev ved OK2023 optaget som bilag 28 til Lands- og Tillægsoverenskomsten. Overenskomstparterne har indgået en forståelsesaftale om, hvornår det særlige tillæg på fjernruteaftalen skal betales. Overordnet set, skal tillægget betales, når der køres fjernrute, dvs. tillægget skal ikke betales før første stoppested på fjernruten eller efter sidste stoppested, herunder ved vask og rengøring af bussen før første eller efter sidste stoppested på fjernruten.

Nedlæggelse af 13,2-pensionsordningen i TOK. Problem vedrørende pension af særlig opsparing 1/3-31/5 er løst

Pr. 31. december 2023 nedlægges i Uddannelsesfond for ansatte under Landsoverenskomst for rutebilkørsel.

Der er afsagt kendelse i faglig voldgift, der fastslog, at reservechauffører ikke er omfattet af regler om løn ved mertransport og kørsel til mere end et udkørselssted.

Der er afsagt kendelse i faglig voldgift, der fastslog, at pause ikke kan afslutte en vagt – et vidste vi - men nu slået fast, at pause heller ikke kan lægges efter rutekørsel og inden tomkørsel hjem fra endestation

### Ad 2 - Rekruttering

Som anført i årsberetningen 2022 og 2023 har vi de seneste år haft et særligt fokus på rekruttering af chauffører i busbranchen. Vi vil gerne brede budskabet om, hvad der ligger i jobbet som buschauffør og hvad en buschauffør samlet set tjener, fordi jobformidlingerne kun må oplyse grundlønnen for en buschauffør. Det betyder, at eventuelle interesserede tror at lønnen som buschauffør er meget lavere end den egentlig er. Vi har derfor i samarbejde med repræsentanter fra busoperatører, DI og et marketingsbureau udarbejdet en kampagne og en website – [www.tagrattet.dk](http://www.tagrattet.dk) – der synliggør, hvad der ligger i jobbet som buschauffør, herunder hvilken løn man kan forvente samt hvordan man kan blive buschauffør. Hjemmesiden indeholder et interaktivt kort over Danmark, hvor interesserede kan klikke sig ind på kortet og finde link til de nærmeste busoperatører.

### Ad 3 - Indeksmæssig underkompensation

Ved OK 2023 blev der på det private arbejdsmarked forhandlet store lønstigninger på plads. Årsagen var den galopperende inflation på over 10 pct., som vi havde oplevet efter Ruslands invasion af Ukraine. Som det øvrige arbejdsmarked måtte vi derfor i AKT acceptere lønstigninger på ca. 5% pr. 1.marts 2023 og 5% igen pr. 1.marts 2024.

Alle busoperatører i AKT arbejder på baggrund af offentlige udbud, hvor Trafikselskaberne i DK udbyder mangeårige kontrakter. Kontrakterne indekseres med det formål, at operatørerne ikke skal indregne et risikotillæg til opfangning af generelle prisstigninger i løbet af kontraktperioden, der kan være 10-14 år. I løbet af 2023 viste indeksmodellen at indeholde en systematisk fejl, idet de store lønstigninger på det private arbejdsmarked ikke blev afspejlet i delindekset vedrørende løn. Delindekset beregnes af DS og kaldes ILON12-indekset og skulle afspejle lønstigningen i den private sektor. I forbindelse med de relativt store lønstigninger i 2023 har det vist sig, at ilon12-indekset ikke afspejler lønudviklingen i den private sektor. Årsagen er formentlig, at DS beregningsteknisk udelader "outlyers" ved håndteringen af data. Lønstigninger eller -fald på mere end 10 pct. udelades – men i 2023 havde mange lønstigninger på over 10 pct., og derfor blev disse observationer udeladt. Busoperatørerne har derfor oplevet, at de er blevet markant underkompenseret – mens lønnen er steget 5%, så er lønindekset kun steget med godt 3%. Det har betydet, at busoperatørerne mangler ca. 60 mill.kr. i betaling fra Trafikselskaberne over de seneste 12 måneder. Herudover må det formodes, at en lignende situation indtræffer nu pr. d. 1.marts 2024, og at busoperatørerne kommer til at mangle yderligere 120 mill.kr. i 2024. Det er en mangel, der kommer til at være hvert eneste år fremover – en ganske alvorlig situation, hvis man sidder med en 10-14 årig kontrakt. Det er en helt uholdbar situation, og AKT følger nøje den indsats, som busbranchen netop nu har igangsat via DPT, der har opnået tilsagn fra Trafikselskaberne om at se på situationen - men absolut endnu ikke tilsagn om at ville gøre noget ved situationen. Der forventes lavere lønstigninger ved OK fornyelsen i 2025, så forhåbentlig skabes der ikke yderligere tab.

#### Ad 4 - Konkurrencepres fra andre ansættelsesformer

Rutebusserne mærker et fortsat konkurrencepres fra andre ansættelsesformer. De ordnede forhold på rutebusmarkedet udfordres af udviklingen inden for Flextrafikken, hvor et stigende antal pseudo-selvstændige vognmænd med ringe indtjenings- og arbejdsvilkår sikrer lave priser til Trafikselskaberne. De lave priser i Flextrafikken giver så mulighed for at nedlægge busruter. De pseudoselvstændige vognmænd kører for platformslignende operatører, der byder ind i de offentlige udbud og lader pseudo-selvstændige vognmænd udføre kørslen – uden at ville tage noget, der ligner arbejdsgiveransvar på sig.

Herudover ser vi nu en opblomstring af udenlandske busser på det danske rutenet for fjernbusser. Ifølge lovgivningen skal denne cabotagekørsel honoreres efter danske løn- og arbejdsvilkår, og vi har bedt de danske myndigheder kontrollere, at det sker. Det er vores opfattelse, at kontrollen er mangelfuld. Oveni udfordringen med international løndumping, er de udenlandske operatører også begunstiget af momsreglerne og kan opnå fradrag for købsmomsen i hjemlandet, mens de ikke skal betale moms i Danmark, hvor den kollektive trafik er momsfritaget.

#### Ad 5 - Transportministeriets Ekspertudvalg

Transportministeriet har nedsat et Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet. Desværre har Ekspertudvalget ikke fundet plads i udvalget til repræsentanter for operatørerne i busbranchen. Ekspertudvalget skal fremkomme med inspiration til nye transportløsninger, en ny struktur for den kollektive trafik, modeller for en takststruktur og en hensigtsmæssig organisering af den kollektive trafiksektor.

#### Ad 6 - Udvidet samarbejde med DI Transport

Den offentlige kollektive bustrafik er under massivt pres i disse år. Corona-nedlukningerne bevirkede, at busserne i en periode har manglet ca. 10 pct. af passagererne. De tabte passagerer er nu så småt ved at vende tilbage, men en del af disse er formentlig for en tid forsvundet ind i privatbiler, der i Corona-årene kunne købes eller leases til en meget lav rente.

Samtidig sker der en affolkning af stort set alle landområder. Strukturreformen i 2007 har lagt mange små og mellemstore provinsbyer delvist øde, og vi ser nu tiltag i retning af nedlukning af kollektiv trafik i de områder, hvilket uundgåeligt vil føre til yderligere fraflytning.

Det er i lyset af disse hændelser, at man skal se Transportministerens nedsættelse af førortalt Ekspertudvalg. Der er i visse politiske partier en utilsløret interesse i at erstatte store dele af den ordinære kollektive trafik med alternative, private transportudbud i form af samkørselsordninger.

Vi finder i AKT, at den offentlige kollektive bustrafik har langt større samfundsmæssig nytte, end det fremgår i den politiske debat og i en del medier. Den kollektive bustrafik sikrer stabil og velordnet mobilitet for alle passagergrupper, herunder børn og unge, personer med særlige behov og ældre. Samkørselsordninger kan måske bruges af ”stærke” passagergrupper, men den kollektive bustrafik har langt større potentiale for at sikre sammenhæng og ordnede forhold i den kollektive trafik både i by og på land.

AKT er enige i, at der løbende skal ske tilpasning af den kollektive bustrafik, men i den tilpasning skal man huske, at der er væsentlige områder som f.eks. BRT-løsninger, motorvejsbusser og direkte buslinjer, der bør indgå i debatten om at nedsætte trængsel i de større byområder. På landet er det også indlysende, at man bør se på, om en række lokale jernbaner giver samfundsmæssig gevinst – eller om regionerne blot opretholder dem, fordi de fra staten får til skud alt efter, hvor mange km jernbanespor, der er i regionen.

AKT har også noteret, at rutebusoperatørerne har fået stigende udfordringer på et andet område. Trafikselskaberne opsiges nemlig i øget omfang kontrakter uden anden grund, end at trafikbestilleren ønsker noget andet – det kan f.eks. være en forceret ændring fra diesel til el. Disse ”ønsker” fra trafikbestillerne medfører ikke bare de facto opsigelser af dieselbuskontrakter før tid, men også store justeringer i de eksisterende elbuskontrakter i et omfang, så busoperatørerne ikke kan opretholde rentabiliteten. Der er kort sagt ved at indfinde sig en tilstand, hvor Trafikselskabernes buskontrakter mister sit mangeårige perspektiv. Ved udbuddet af kørselskontrakterne annoncerede Trafikselskaberne, at der var tale om kontrakter med en løbetid på 10-14 år, men realiteten viser sig at være, at løbende ændringer i realiteten gør kontrakterne kortvarige.

Årsagen til Trafikselskabernes opsigelse og ændringer i selv nye elbuskontrakter skal formentlig findes i den omstændighed, at trafikbestillerne i kommuner og regioner har den opfattelse, at kollektiv bustrafik bestilles for et år ad gangen og derfor kan ændres fra år til år. Der er i forhold til Trafikselskabernes udbud af 10-14 årige kontrakter og busoperatørernes mia-store investeringer i grøn omstilling en betydelig konflikt. Det er derfor AKT's opfattelse, at trafikbestillernes finansiering af den kollektive bustrafik nødvendigvis skal sikres for en periode, svarende til Trafikselskabernes kontraktløbetid.

Det er en stående diskussion, hvorfor den kollektive trafik har svært ved at øge sin markedsandel i forhold til privatbilismen. Det er AKT's opfattelse, at debatten i mange år har overset, hvordan billetsystemet i den kollektive trafik ikke matcher den omkostningsstruktur, som privatbilismen har. Når først en familie har købt og betalt en dyr bil, så er den marginale omkostning ved at bruge bilen meget lav. I modsætning hertil er billetprisen i den kollektive trafik langt højere end den marginale omkostning ved at bruge den kollektive trafik. Forsøg i udlandet med abonnementsbaseret betaling med en engangsbetaling for en periode og derefter fri benyttelse af den kollektive trafik har ført til stor passagertilstrømning i den kollektive trafik. Det er AKT's opfattelse, at billetsystemet nødvendigvis skal justeres i retning af sådanne abonnementsordninger.

AKT har i lyset af de førnævnte udfordringer indgået et udvidet samarbejde med DI Transport om øget interessevaretagelse af den kollektive bustrafiks interesser. Det indgår i den udvidede samarbejdsaftale, at DI Transport og Dansk PersonTransport skal finde fælles fodslag om samarbejde og interesseområder. Vi er i AKT meget positive over for vores medlemskab af DI og af DPT – og vi ønsker, at de to organisationer finder et godt og stærkt samarbejde til gavn for den samlede busbranche. Vi ser i det kommende år med forventning frem til det udvidede samarbejde med DI Transport og til det fortsat gode samarbejde med Dansk PersonTransport.

Det udvidede samarbejde med DI Transport medfører, at medlemmerne af AKT er friholdt for at betale kontingent til DI Transport de næste 2 år. Det blev på ekstraordinær generalforsamling i DI Transport den 21. november 2023 besluttet, at indføre særskilt kontingent for medlemskab af DI Transport, der skal anvendes til at øge indsatserne for blandt andet det politiske arbejde, der relateres til de nye udfordringer i sektoren. Dette kontingent skal medlemmerne af AKT ikke betale de næste 2 år.

#### Hvad venter det næste år

I den kommende tid vil bestyrelsen i samarbejde med DI Transport og Dansk PersonTransport arbejde videre med udfordringerne med den indeksemæssige underkompensering af vores kontrakter samt de væsentlige udfordringer den kollektive trafik står overfor lige nu, herunder i relation til konklusionerne i det af Transportministeren nedsatte Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark.

Herudover står vi over for kommende overenskomstforhandlinger frem mod OK2025. Som bekendt er overenskomstperioden denne gang kun to år. Det betyder, at vi allerede i 2025 skal forhandle overenskomst igen. Forberedelserne til OK2025 starter derfor allerede i begyndelsen af efteråret i år.

I AKT's sekretariat har der været en enkelt justering i forhold til sidste år. Kirsten Bork har afløst Sussi Skovgaard-Holm som sekretariatsansvarlig for foreningen. Hun får hjælp af Maya Ottesen og Alexander Langballe Sehested, der er tilknyttet vores område. Maria Wejendorp er fortsat tilknyttet foreningen som sekretær.

Tag som altid fat i sekretariatet, hvis I har spørgsmål til overenskomsten og personalejura i øvrigt. I kan også altid bruge sekretariatet som indgang til DI's øvrige services – så sørger de for, at I kommer det rette sted hen i DI. I har altid haft en meget stærk sekretariatsbetjening i AKT – tak for en fremragende indsats – jeg håber, at I kan holde det tårnhøje niveau.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke Dansk PersonTransport og DI Transport for et godt samarbejde. Vi ser frem til, at I i fællesskab kan løse den helt uholdbare indeks-situationen med et potentielt tab på over 1 mia kr. i rutebusbranchen. Og vi ser frem til, at I medvirker til at udbrede forståelsen for den kollektive bustrafiks samfundsmæssige nytte, billetsystemets iboende fejlbygning og de mange nye områder, hvor de fleksible busser kan styrke den kollektive trafik.

Slutteligt takkede formanden sine bestyrelseskollegaer og sekretariatet for samarbejdet i det forløbne år.

Dirigenten forespurgte, om der var bemærkninger til beretningen. Et medlem udtrykte bekymring for den manglende kontrol med fjernrutekørsel fra udlandet og ønskede, at bestyrelsen prioriterede dette. Formanden bekræftede, at bestyrelsen har fokus på kontrol, hvilket blev bekræftet af et medlem af Dansk Persontransport.

Der var ingen yderligere bemærkninger, og beretningen blev godkendt.

### **Ad 3 – Fremlæggelse af det reviderede regnskab til godkendelse**

Foreningens kasserer Steen Rügge (SR) fremlagde det reviderede regnskab for 2023 til generalforsamlingens godkendelse.

Regnskabet var fremsendt sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen og den kritiske revisor havde ikke fundet anledning til bemærkninger.

Årets resultat udgør i 2023 et overskud på 2.4 mio. kr. mod et underskud på 4.6 mio. kr. sidste år. Foreningens egenkapital udgør herefter 33.831.518 kr.

### **Ad 4 – Fastsættelse af kontingent**

Generalforsamlingen godkendte i overensstemmelse med bestyrelsens indstilling, at kontingentet fastsættes uændret til 0,02 % af lønsummen, og med et minimumskontingent på kr. 2.800,00.

### **Ad 5 – Behandling af indkomne forslag, jf. vedtægternes § 13, stk. 3**

#### *a. Forslag fra bestyrelsen om ændring af vedtægter – udvidelse af bestyrelsen og ændring af tegningsregler*

Bestyrelsen foreslår, at bestyrelsen i Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik udvides fra de nuværende ”op til 5 medlemmer” til ”op til 7 medlemmer”.

Bestyrelsen foreslår endvidere, at tegningsreglerne ændres til følgende:

”AKT tegnes af den samlede bestyrelse, af bestyrelseslederen i forening med et bestyrelsesmedlem eller af bestyrelseslederen i forening med lederen af AKT’s sekretariat.”

Generalforsamlingen godkendte vedtægtsændringerne.

#### *b. Forslag fra bestyrelsen om ændring af vedtægter – kønsneutrale betegnelser*

Bestyrelsen foreslår i lighed med vedtægterne for DI Overenskomst I, DI Overenskomst II og DI Overenskomst III, at betegnelserne for ”formand” og ”næstformand” ændres til de kønsneutrale betegnelser ”bestyrelsesleder” og ”vicebestyrelsesleder”.

Generalforsamlingen godkendte vedtægtsændringerne.

### **Ad 6 – Valg af bestyrelse**

Bestyrelsesmedlemmerne Ib Gregers Boers og Steen Rügge var på valg og modtager genvalg. Torben Hansen er udtrådt af bestyrelsen siden sidste generalforsamling. Bestyrelsen indstiller Henrik la Cour fra GoCollective A/S og Bram Lauwers fra Nobina A/S til bestyrelsen.

Generalforsamlingen godkendte genvalg af Ib Gregers Boers og Steen Rügge samt valg af Henrik la Cour og Bram Lauwers.

#### **Ad 7 – Valg af bestyrelsesleder**

Bestyrelsesleder Ib Gregers Boers var på valg og modtog genvalg.

Generalforsamlingen godkendte genvalg af Ib Gregers Boers.

#### **Ad 8 – Valg af revisorer og revisorsuppleant, jf. vedtægternes § 18**

Generalforsamlingen godkendte genvalg af statsautoriseret revisor Deloitte.

Bestyrelsen indstiller Jess Abildskou som kritisk revisor for foreningen og Kim Nielsen som suppleant for kritisk revisor.

Generalforsamlingen godkendte at Jess Abildskou blev valgt som kritisk revisor og at Kim Nielsen blev valgt som suppleant for kritisk revisor.

#### **Ad 9 – Eventuelt**

Der var intet til punktet eventuelt.

Bestyrelsesleder Ib Gregers Boers takkede for god ro og orden. Herefter hævedes generalforsamlingen.

\*\*\*

Vejle, den 22. marts 2024

For referat: Alexander Langballe Sehested

Godkendt af dirigenten

Sussi Skovgaard-Holm



# PENNEO

The signatures in this document are legally binding. The document is signed using Penneo™ secure digital signature. The identity of the signers has been recorded, and are listed below.

*"By my signature I confirm all dates and content in this document."*

**Sussi Lillia Skovgaard-Holm**

**Dirigent**

Serial number: 3b94d120-9891-46d2-9a47-7e148bbbc559

IP: 185.218.xxx.xxx

2025-03-24 07:55:08 UTC



This document is digitally signed using **Penneo.com**. The signed data are validated by the computed hash value of the original document. All cryptographic evidence is embedded within this PDF for future validation.

The document is sealed with a Qualified Electronic Seal using a certificate and timestamp from a Qualified Trust Service Provider.

#### **How to verify the integrity of this document**

When you open the document in Adobe Reader, you should see that the document is certified by **Penneo A/S**. This proves that the contents of the document have not been modified since the time of signing. Evidence of the individual signers' digital signatures is attached to the document.

You can verify the cryptographic evidence using the Penneo validator, <https://penneo.com/validator>, or other signature validation tools.