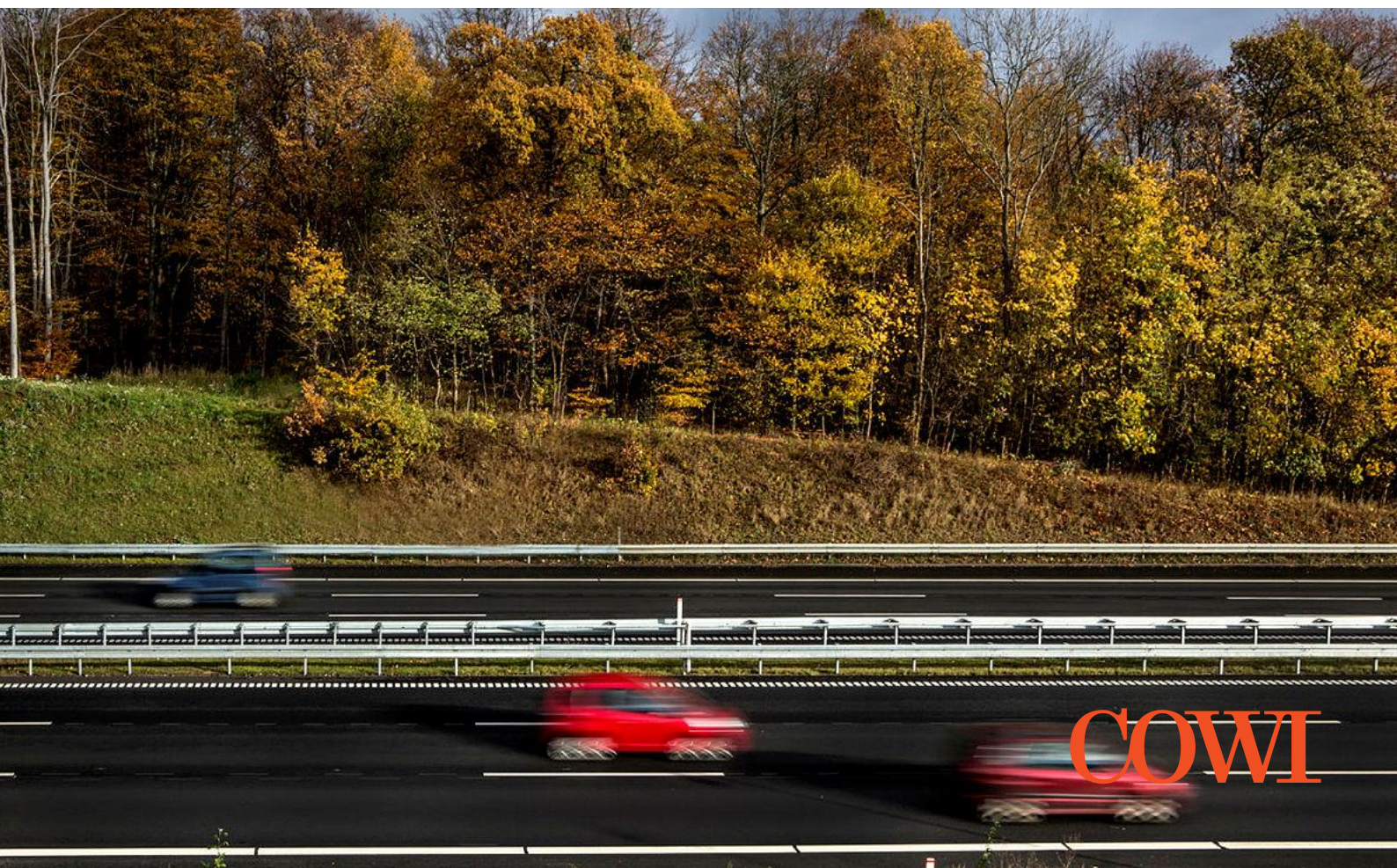


JUNI 2018
3F

OMKOSTNINGER VED PERSONTRANSPORT UNDER FORSKELLIGE OVERENSKOMSTER

RAPPORT



JUNI 2018
3F

OMKOSTNINGER VED PERSONTRANSPORT UNDER FORSKELLIGE OVERENSKOMSTER

RAPPORT

PROJEKTNR.

A109011

DOKUMENTNR.

1

VERSION

3

UDGIVELSESDATO

Juni 2018

BESKRIVELSE

Rapport

UDARBEJDET

TNHA, JGL, CANG

KONTROLLERET

SVTJ

GODKENDT

TNHA

INDHOLD

1	Forord og indledning	7
2	Metode	8
2.1	Overordnet tilgang	8
2.2	Overenskomstbestemt løn	9
2.3	Køretøj	11
2.4	Øvrige omkostninger dækket af arbejdsgiveren	13
3	Resultater	15
3.1	Resultater	15
3.2	Følsomhedsvurdering	18



1 Forord og indledning

3F har bedt COWI om at vurdere omkostningerne forbundet med persontransport under forskellige overenskomster.

Formål Formålet med analysen er at give et overblik over de forventede omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster for en vognmandsvirksomhed i forbindelse med udbud af både variabel- og garantikørsel.

Metode Vi har i analysen taget udgangspunkt i **tre centrale omkostningselementer**, som en vognmand skal have med i overvejelserne ved prissætning af deres serviceydelse ifm. et udbud vedr. persontransport:

- > Overenskomstbestemt løn
- > Omkostninger til køretøj
- > Øvrige omkostninger

Analysen er baseret på de nuværende overenskomster under ATAX, ATD, Falck og Turistvognmændene.

Tilgang Vi har anvendt en bottom-up tilgang, hvor der tages udgangspunkt i **beregnete værdier pr. time** for hver af de tre omkostningselementer. Lønnen er den overenskomstbestemte løn tillagt arbejdsgiverbetalt pension og andre tillæg. Hertil kommer andre overenskomstbestemte omkostninger for arbejdsgiveren såsom betaling til fonde, f.eks. Handels- og Transportbranchens Udviklings- og Samarbejdsfond (HTUS) og Turistvognmændenes Udviklingsfond. Årlige og ugentlige omkostninger til køretøjet og øvrige arbejdsgiverbetalte omkostninger er omregnet til niveauer pr. time.

Læsevejledning Det følgende kapitel gennemgår den anvendte **metode og de underliggende forudsætninger**. Kapitel 3 præsenterer **analysens resultater**.





2 Metode

Dette kapitel beskriver den metode, som vi har anvendt til at beregne omkostninger for persontransport under forskellige overenskomster.

2.1 Overordnet tilgang

Udgangspunkt i vognmand

Vi har i denne analyse taget **udgangspunkt i en vognmandsvirksomhed**, hvor en ansat chauffør udfører persontransport under en gældende overenskomst.

Variabel og garantikørsel

Der er to relevante timepriser. Den ene er den opnåede timepris ved variabel kørsel og den anden er den opnåede timepris ved garantikørsel. I vores analyse vil omkostningen ved variabel kørsel blive fastsat ud fra den garanterede mindsteløn ved provisionskørsel, mens omkostningen ved garantikørsel vil blive fastsat ud fra timeløn opnået ved fast- eller timeansættelse.

Tre centrale omkostningselementer

En væsentlig forudsætning for analysen er, at vi beregner en omkostning for persontransport ud fra tre centrale omkostningselementer ved at drive en vognmandsvirksomhed. Det **første centrale element** er, at chaufføren oppebærer en overenskomstmæssig fastsat løn ved udførsel af sit arbejde. Dette lønelement vil være afhængig af den anvendte overenskomst og den faktiske afholdte kørsel. Det **andet centrale element** er, at der vil være omkostninger relateret til selve køretøjet. Disse omkostninger vil afhænge af det valgte køretøj. Der vil være faste omkostninger relateret til anskaffelse af køretøjet (leasing eller køb/salg), udligningsafgift og forsikring m.m. samt en række variable omkostninger (brændstof mv). Disse omkostninger vil selvfølgelig variere afhængig af det specifikke køretøj (model og type, stand, alder mv.)¹. Det **tredje centrale**

¹ Ligeledes vil de faste omkostninger per køretøjstime være afhængig af hvor mange køretøjstimer de kan fordeles ud på.

element er, at der ved en vognmandsvirksomhed vil være en række øvrige omkostninger (et overhead), som indtjeningen fra kørslen skal bidrage til at dække. Dette kan f.eks. være omkostninger til administration og plads til køretøjet.

Figur 1: Tre centrale omkostningselementer ved udregning af omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster



Tilgang til opgaven

Vi har i analysen anvendt en bottom-up tilgang der tager udgangspunkt i beregnede timepriser for hver af de tre centrale omkostningselementer. Lønnen er den overenskomstbestemte gennemsnitlige timeløn tillagt arbejdsgiverbetalt pension og andre tillæg – hertil kommer andre omkostninger for arbejdsgiveren, der er afhængige af antal præsterede timer og lønsum, såsom arbejdsgiverens lønsumsafgift. Omkostninger til køretøj samt øvrige omkostninger vil typisk være opgjort på årlig eller ugentlig basis, og disse omregnes til timepriser efter den overenskomstbestemte bruttotime-årsnorm for en chauffør fratrukket afholdt ferie mv.

Vi vil i de følgende tre afsnit gennemgå de tre centrale omkostningselementer og deres forudsætninger.

2.2 Overenskomstbestemt løn

Dette afsnit beskriver den overenskomstbestemte løn, som en arbejdsgiver skal betale sine medarbejdere, når vedkommende udfører persontransport.

Lønnen er baseret på de landsdækkende overenskomster under ATAX, ATD, Falck og Turistvognmændene.

Dette afsnit beskriver først de overenskomstbestemte lønsatser, hvorefter der præsenteres fem eksempler på kørselsmønstre, som vi lægger til grund for timelønsberegningen.

Overenskomstbestemt løn

Normaltimelønnen vil i høj grad have en betydning for det endelige resultat, som det fremgår af nedenstående to overblik for de 7 forskellige overenskomster. Grundlaget for den overenskomstbestemte løn er opgjort pr. 1. marts 2018.

Tabel 1 viser timelønnen for chauffører der kører garantikørsel under de enkelte overenskomster og områder.

Tabel 1: Løn, kr./time for overenskomster med garantikørsel

Overenskomst	Normaltimer	1.,2. overtime	3. overtime	Øvrige overtimer
ATAX	147	32	47	85
ATD	142	34	50	90
Falck	150	90	90	90
Falck (timeansat)	160	96	96	96
TA (Turist)	142	34	50	90

Kilde: De enkelte overenskomster, samt egne beregninger.

Tabel 2 viser den garanterede mindsteløn for chaufføren ved provisionskørsel.

Tabel 2: Garanteret mindsteløn ved provisionsoverenskomst², Kr./time

Overenskomst	Mindstetimeløn
ATAX	134
ATD	135

Kilde: De enkelte overenskomster, samt egne beregninger.

I tillæg til ovenstående timeløn vil der være en række andre parametre, som vil blive medtaget i beregningerne. De medtagne tillæg mv. fremgår af Bilag A.

Beregning af timeløn

For den givne køreplan beregnes en ugentlig løn. Denne løn vil indeholde en normaltimeløn, tillæg ift. kvalifikation og ansættelse (uafhængig af køreplan) samt tillæg afhængige af den udførte køreplan (f.eks. genetillæg og overtidstillæg). Den opnåede ugentlige løn tillægges herefter andre omkostninger til løn såsom ferie, særlige opsparinger og arbejdsgiverbestemt pension. Endelig udregnes den gennemsnitlige timeløn på baggrund af det samlede antal afholdte timer.

Vi har i Bilag A indsat et overblik over hvilke lønparametre, der er inkluderet i beregningerne.

Eksempel

Det vil være for omfangsrigt at nævne alle mulige kombinationer af timelønsparemetre i denne rapport, men vi kan give et eksempel for udregning af lønomkostninger. Vi tager udgangspunkt i en udført normaltime under ATAX overens-

² Provisionskørsel kan afregnes med en procentsats på ca. 48 % samt evt. råddighedstillæg. Hertil kommer mulighed for tillæg ved overtidskørsel, jf. ATAX overenskomst. Provision/garanteret timebetaling kan afbrydes og afløses af råddighedsbetaling før og efter ture når vognen befinder sig på sin eller chaufførens hjemadresse. Råddighedstillæg/tilkaldevagttillæg er opgjort til 25 % af normaltimeløn, garantiløn og mindstebetaling afhængig af den valgte overenskomst.

komst. Her vil en afholdt normaltime resultere i en løn på 147 kr. i normaltime-løn og en yderlige overenskomstmæssig omkostning på ca. 36 kr. (udbetales ved ferie, feriefridage og pension). I tillæg hertil vil virksomheden have omkostninger for ca. 10 kr. som følge af f.eks. lønsumsafgift.

Kørselsmønstre

Den overenskomstbestemte gennemsnitlige timeløn vil være afhængig af det faktiske udførte arbejde (kørselsmønstret) f.eks. ift. antallet af udførte overarbejdstimer, timer udført i ydertimerne og timer udført i weekenden. Den gennemsnitlige timeløn vil være funderet i satserne og rettighederne i de givne overenskomster og det udførte kørselsmønster. Vi har derfor opsat fem eksempler for mulige kørselsmønstre, som den gennemsnitlige timeløn kan opgøres på baggrund af. Eksemplerne er udvalgt så de viser en bred sammensætninger (f.eks. en 37 timers arbejdsuge udført indenfor normaltids vs. 37 timers arbejdsuge udført i ydertimerne). Hertil er der opsat et specifikt eksempel for variabel kørsel (Kørsel 5), hvor chaufføren kører i 8 timer og står til rådighed i 3 timer.

Tabel 3: Eksempler på kørselsmønstre

Kørsler	Beskrivelse
Kørsel 1	45 timer inkl. 8 timers overarbejde, kun hverdage
Kørsel 2 (Anvendt som basis for beregningerne)	37 timer, normaltimer, hverdag
Kørsel 3	37 timer, nat hverdag
Kørsel 4	38 timer, primært normaltimer
Kørsel 5	Variabel kørsel – åbent vognløb fra kl. 8 – kl. 19. 8 timers kørsel og resten er rådighed

Kilde: COWI.

Ovenstående tabel viser, at der under Kørsel 2 kun udføres 37 normaltimer i hverdagene. Denne køreplan er særligt interessant, da den således vil vise et nedre spænd for den overenskomstbestemte løn. Kørsel 2 er derfor udgangspunkt for resultaterne beskrevet i Kapitel 3, mens de øvrige kørselsmønstre og deres mulige betydning for resultaterne beskrives under følsomhedsanalysen.

2.3 Køretøj

Dette afsnit beskriver omkostningerne, som en vognmand vil have til at stille et køretøj til rådighed for en chauffør, der udfører persontransport under forskellige overenskomster.

Disse omkostninger er baseret på at opnå rådighed over et køretøj (køb, afskrivning og salg eller leasing), samt de løbende omkostninger ved brug af køretøjet (vedligeholdelse, brændstofforbrug mv.).

Omkostninger relateret til køretøjet

Vi har i denne analyse set på fem forskellige typer køretøj (fra en mindre vogn til minibus), og forskellige ejerformer. Dette giver et interval i omkostninger, som afspejler den mulige spændvidde i køretøjernes karakteristika.

Tabel 4 viser intervallet for den årlige omkostning ved anskaffelse af et køretøj. Det er vigtigt at pointere at den præcise årlige omkostning udover køretøjstype også vil afhænge af en lang række andre karakteristika, såsom om vognen er brugt, modeltype og udstyrspakke (f.eks. automatisk liftsystem).

Tabel 4: Rådighed over køretøj (Ejerskab eller leasing)

	Værdi
Årlig omkostning (kr.) *	60.000 – 137.000

Kilde: <http://www.autoa.dk/>. <http://www.dansk-taxiimport.dk/>. www.bilbasen.dk. <https://www.mybanker.dk/sammenlign/billaan/>.

Note*: Den årlige omkostning vil være afhængig af den valgte køretøjstype.

Ovenstående tabel viser spændvidden for de årlige omkostninger; fra ca. 60.000 kr. for en mindre alm. vogn til ca. 137.000 kr. for en minibus. Det vil selvfølgelig være muligt at opnå både en lavere og højere årlig omkostning. Vi vurderer dog, at vi med dette spænd får vist mulighederne ift. både en mindre og billigere køretøjstype (alm. vogn) samt en større og dyrere køretøjstype (minibus) med en større udstyrspakke. Den relevante værdi vil ofte afhænge af hvilke præcis ydelser og køretøjstype, der efterspørges i udbud for persontransport.

I tillæg til omkostningerne relateret til at opnå rådighed over et køretøj, så vil vognmanden også have en række omkostninger til den daglige drift, jf. Tabel 5.

Tabel 5: Andre forudsætninger

	Værdi
Kørte km per time	34,25
Dieselpris (kr./l)***	10,3
Brændstofforbrug (kr./l)*	9-24
Service (kr./måned)	3.200
Udligningsafgifter (kr.)*	3.940-5210
Dæk (kr./sæt)**	5.000
Vejhjælp	1.200

Kilde: Grontmij 2013 (kørte km pr. time). https://www.circ-tek.dk/dk_DK/pg1334072705541/erhverv/Priser.html (Listepriser tilgået d. 23-03-2018). <http://m.dansk-taxiimport.dk/Serviceaftaler-m--garanti.html>. <http://www.skm.dk/skatte-tal/satser/satser-og-beloebsgraenser/vaegtavgiftsloven#tabel4>. http://bil-plan.dk/daek_bil.cshtml. <http://www.taxiforsikring.dk/>. <https://www.dah.dk/vejhaelp-erhverv/>

Note *: Afhængig af den valgte køretøjstype.

Note **: Afhængig af antal kørte km. Der regnes med skift af dæk efter 30.000 kørte km.

Note***: Der er anvendt en listepris ved køb af brændstof. Det er således muligt, at den enkelte chauffør opnår en rabat på listeprisen, men da brændstof kun udgør 22 % af køretøjsomkostningen i basisscenariet, så vil der kun være tale om mindre ændringer til niveauet.



De fleste øvrige omkostninger er *relativt* faste såsom udligningsafgiften, service, dæk og vejhjælp, mens især brændstofforbruget i høj grad vil være afhængig af det kørte antal km. De årlige omkostninger for brændstofforbruget er opgjort på baggrund af et forventet antal kørte km per time (Grontmij 2013), en dieselpriis samt det årlige antal af timer som bilen er i drift.

De ovenstående omkostninger er opgjort på årlig eller ugentlig basis. Timeomkostningen ved anvendelse af køretøjet er herefter opgjort på baggrund af en antagelse om at køretøjet er i brug ca. 2.500 timer om året, hvilket er baseret på Movias garantikørselsudbud for 2017³. De 2.500 timer er et højt udgangspunkt og svarer til næsten 1,3 gange bruttotimenormen for en enkelt chauffør. Dette betyder, at køretøjet vil være delt af flere chauffører i vores eksempel. Dette er en mere konservativ vurdering af de omkostningerne relateret til køretøjer, da større brug vil betyde en mindre enhedsomkostning pr. time, da de fleste omkostninger kan fordeles på flere timer.

2.4 Øvrige omkostninger dækket af arbejdsgiveren

Dette afsnit beskriver de øvrige omkostningerne, som en vognmand vil have ved, at have en virksomhed, som har en chauffør ansat.

De øvrige omkostninger kan deles op i to delelementer, hvoraf den første kan henføres direkte til medarbejderen, så vil det andet element bestå af en andel af de øvrige omkostninger der skal dækkes igennem chaufførens produktivitet.

Omkostninger relateret direkte til den enkelte chauffør

Omkostninger relateret direkte til den enkelte chauffør er f.eks. lønsumsafgiften, bidrag til fonde og kontingentbetaling til arbejdsgiverforening (variabel del – andel af lønsum).

Tabel 6: Forudsætninger for beregning af gns. timeafhængige udgifter for arbejdsgiveren

	Værdi
Medlemskab af arbejdsgiverforening (andel af lønsum)*	0,15%-0,24%
Lønsumsafgift (andel af lønsum)	4,12%
Fondbetaling (kr./time)	Se den enkelte overenskomst

Kilde: Overenskomsterne. <https://www.danskindustri.dk>, <https://www.danskerhverv.dk>, <http://skat.dk/skat.aspx?oid=2234912>

Note *: Afhængig af den valgte overenskomst. Kontingentet for ATAX er ikke offentlig tilgængelig og der er derfor antaget en værdi på basis af et gennemsnit af de øvrige.

Ovenstående omkostninger vil helt naturligt blive udregnet som en timepris, når der tages højde for den gennemsnitlige ugentlige timeløn.

³ Her er der ca. 110.000 timer til fordeling mellem 44 vogne. Det giver ca. 2.500 timer per vogn, hvilket svarer til ca. 1,3 x bruttotime årsnormen.

Øvrige omkostninger for virksomheden

De øvrige omkostninger for virksomheden dækker en række personaleomkostninger, administration, driftsbidrag, pladsleje og chaufførkort, jf. Tabel 9 i Bilag A. Hertil kommer den faste betaling til medlemskab af en arbejdsgiverforening. Omkostninger relateret til den enkelte medarbejder indgår fuldt i de beregnede omkostninger, mens kun en del af fællesomkostningerne indgår. Det vil især være driftsbidrag inkl. pladsleje der er udslagsgivende for størrelsen på den samlede timeomkostning for øvrige omkostninger dækket af arbejdsgiveren.

Vi har i analysen set bort fra, at virksomheden i nogle af overenskomsterne reelt skal afholde omkostninger til uniform, BAB-kursus og personlige værnemidler.

De årlige omkostninger er herefter omregnet til en timeomkostning efter det faktisk årlige antal producerede nettotimer⁴ (1.628 timer), jf. Tabel 7.

⁴ Bruttotime-årsnormen fratrukket ferie mv.

3 Resultater

Dette kapitel præsenterer de beregnede omkostninger (en timeomkostning) for persontransport under forskellige overenskomster under de i kapitel 2 beskrevne forudsætninger og tilgang.

Tilgang

Resultaterne er beregnet for en **37 timers arbejdsuge** uden overtidsbetaling, som er afholdt indenfor tidsrummet kl. 8 til kl. 16 i hverdagene. Denne køreplan giver et lavt niveau af lønnen uafhængig af valgt overenskomst. Herudover er der taget udgangspunkt i køretøjet med den laveste timeomkostning. Følsomheden ved de to valg er belyst i afsnit 3.2.

3.1 Resultater

Dette afsnit præsenterer resultaterne for alle overenskomster og hver af de tre centrale omkostningselementer:

- > Løn til chauffør
- > Omkostninger til køretøj
- > Øvrige omkostninger for arbejdsgiveren.

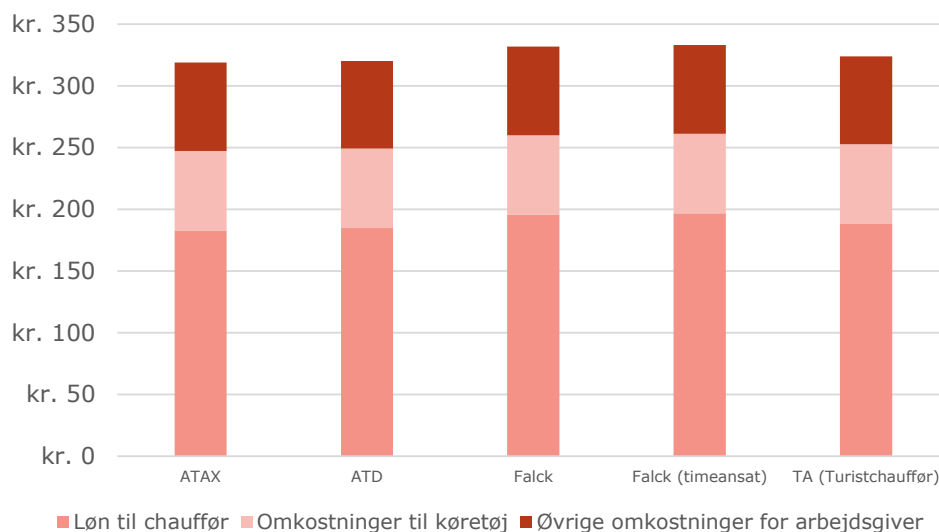
Resultaterne præsenteres i de to følgende afsnit, som viser omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster for garantikørsel og variabel kørsel. Endelig er indsat et tredje afrundede afsnit, som beskriver et muligt eksempel inden for variabel kørsel (se Kørsel 5 i Tabel 3).

Garantikørsel

Dette underafsnit præsenterer mindsteomkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster for garantikørsel.

Garantikørsel er kørsel, hvor der er **garanteret et antal dage og timer**. Nedenstående figur viser mindsteomkostningerne ved persontransport under forskellige overenskomster.

Figur 2: Omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster, kr./time



Kilde: Overenskomsterne, markedsanalyse samt egne beregninger

Note: Se kapitel 2 for en gennemgang af forudsætninger, metode og kilder.

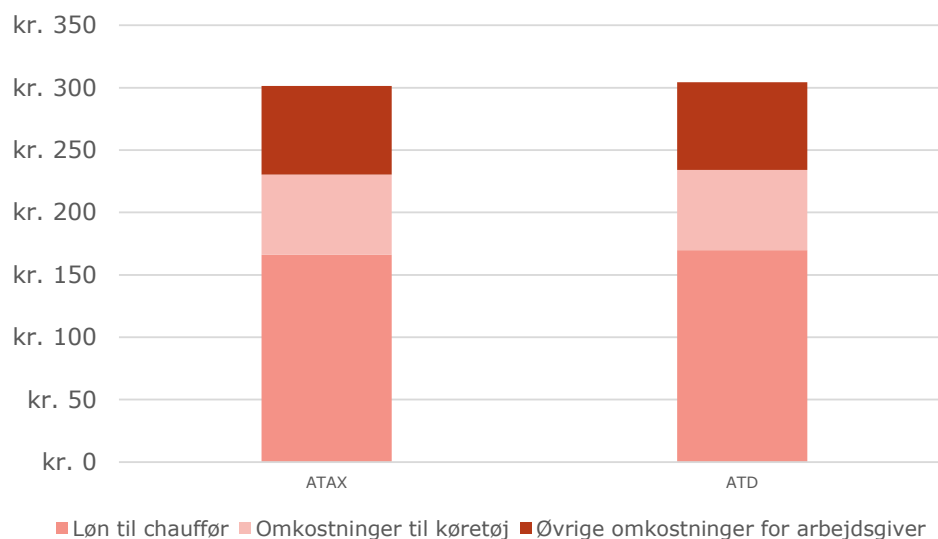
Ovenstående figur viser, at lønnen udgør langt størstedelen af de samlede omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster. Lønnen ligger i et intervallet fra 183 kr. til 197 kr., og der er derved en del forskel på den opnåede løn på tværs af overenskomster. Chaufførerne under overenskomsterne for ATAX, ATD og TA (Turistchauffører) er på omtrent den samme løn (180-190 kr.), mens den opnåede timeløn under overenskomsterne for Falck er over. Hertil kommer omkostninger til køretøj og øvrige omkostninger for arbejdsgiveren, hvilket bringer den samlede timeomkostningen op i et interval fra 319 kr. til 333 kr. Hvis der alene medtages omkostninger til køretøj vil timeomkostningen ligge i et interval fra 247 kr. til 261 kr. Omkostningerne til køretøj og de øvrige omkostninger for arbejdsgiveren er kun i mindre grad afhængig af den valgte overenskomst.

Variabel kørsel

Dette underafsnit præsenterer mindsteomkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster for variabel kørsel.

Det bemærkes, at der for de provisionsbaserede lønninger er anvendt den garanterede mindste timeløn. Dette vil være den løn som chaufføren modtager, hvis han ikke kan indkøre en højere løn i provision. Dette betyder, at den gennemsnitlige timeløn vil være ens uanset faktisk afholdt kørsel. Det er ved tolkning af resultaterne også vigtigt, at have de specielle konditioner for variabel kørsel og provisionskørsel in mente. Dette vil f.eks. være ift. den tid, chaufføren står til rådighed og rådighedsbetaling. Nedenstående figur viser mindsteomkostningerne ved persontransport under forskellige overenskomster for variabel kørsel.

Figur 3 Omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster, kr./time (provision)



Kilde: Overenskomsterne, markedsanalyse samt egne beregninger.

Note: For en gennemgang over de anvendte forudsætninger, metode og kilder se kapitel 2.

Ovenstående figur viser, at lønnen fortsat udgør over halvdelen af de samlede omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster. Forskellen er dog reduceret, når vi sammenligner med garantikørsel. Lønnen ligger i et interval fra 166 kr. til 170 kr., og der er derved ikke den store forskel på den opnåede løn på tværs af overenskomster. Omkostninger til køretøj og øvrige omkostninger for arbejdsgiveren er næsten de samme som under garantikørsel, hvilket bringer den samlede timeomkostning op i et interval fra 301 kr. til 304 kr. Hvis der alene medtages omkostninger til køretøj vil timeomkostningen ligge i et interval fra 230 kr. til 234 kr. Omkostningerne til køretøj og de øvrige omkostninger for arbejdsgiveren er kun i mindre grad afhængig af den valgte overenskomst.

Variabel kørsel med rådighedstillæg

Dette underafsnit præsenterer de mulige omkostninger ved persontransport under variabel kørsel, når der tages højde for de timer, hvor chaufføren står til rådighed for vognmanden.

Chaufføren får udbetalt et rådighedstillæg, når vognen holder stille på basen. Der indkøres således ikke en indtægt til vognmanden i denne periode. Vognmanden vil i dette tidsinterval dog heller ikke skulle udbetale løn (garanti eller provision), men vil i stedet skulle betale et rådighedstillæg (eller tilkaldevagttillæg) til chaufføren.

Vi tager udgangspunkt i et konkret eksempel, hvor vognløbet er åbent i 11 timer om dagen med 8 timers kørsel og 3 timers rådighed. Dette vil give den ovenfor nævnte omkostning ved persontransport for variabel kørsel på 301 kr. til 304 kr. i de timer hvor chaufføren kører, mens der udbetales et rådighedstillæg på i omegnen af ca. 33-34 kr. i timen for de timer hvor chaufføren står til rådighed. Hertil kommer andre betalinger som andrager ca. 10-11 kr. i timen (f.eks. ferie,

pension og lønsumsafgift). De samlede omkostninger for arbejdsgiveren andrager derved ca. 43 – 44 kr. for hver time hvor chaufføren står til rådighed.⁵ Med udgangspunkt i tre timers rådighed bliver det i alt 130 – 133 kr. Fordelt over de 8 timer, bilen kører, bliver det 16 – 17 kr. ekstra pr. time, så timeomkostningen bliver i alt 317 – 321 kr. i timen.

3.2 Følsomhedsvurdering

Analysen af omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster er baseret på en række datainput og forudsætninger, hvorfor ændringer i disse kan have betydning for størrelsen af de beregnede mindsteomkostninger. Vi gennemfører derfor en følsomhedsanalyse for at afdække følsomheden af resultaterne overfor ændringer i de primære inputdata eller forudsætninger.

I de følgende underafsnit gennemgås de tre centrale omkostningselementer og deres følsomhed.

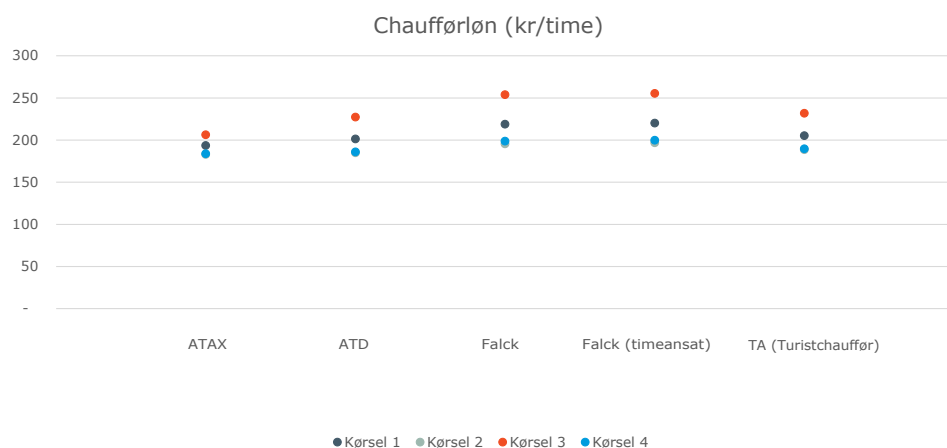
Følsomhed ift. løn

Analysen er **robust ift. løn**, da den beregnede gennemsnitlige timeløn er baseret på de enkelte overenskomster, og lønnen vil derfor primært variere på baggrund af den faktisk udførte kørsel.

Vi har derfor opgjort de gennemsnitlige chaufførlønninger for de fire mulige kørselsmønstre (Kørsel 1 - Kørsel 4) og for garantikørsel. Nedenstående figur viser, at det **enkelte kørselsmønster kan have en relativ stor betydning** for forskellen i gennemsnitlig timeløn når de enkelte overenskomster sammenlignes.

Figur 4 viser den gennemsnitlige chaufførløn ved fire afholdte arbejdsuger.

Figur 4: Den gennemsnitlige chaufførløn ved de fire kørselsmønstre



⁵ Dette beløb indeholder ikke en andel af fælles- og køretøjsomkostninger da disse alene er indregnet ift. faktisk kørte timer.

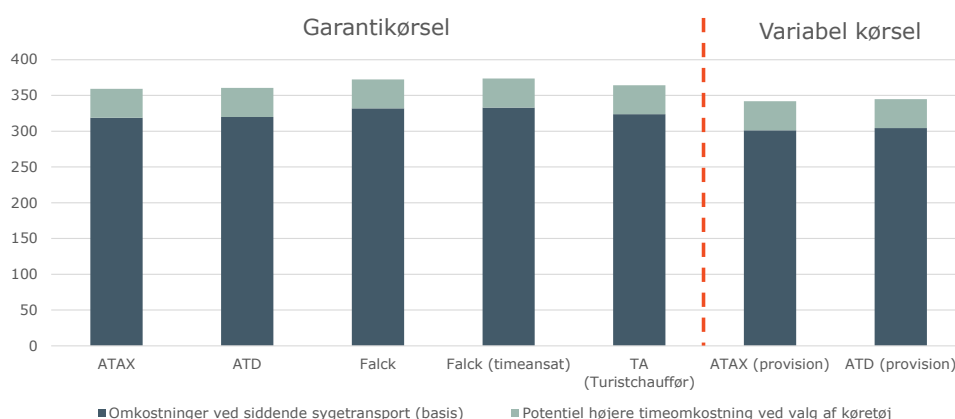
Ovenstående figur viser, at de overordnede tendenser er de samme på tværs af de fire arbejdsuger (kørselsmønstre). En anden betragtning der kan udledes af ovenstående figur er, at udformningen af vagtplaner og muligheden for at minere overtidskørsel også kan have en betydning for omkostningerne til løn.

Følsomhed ift. køretøj

Vi har valgt at anvende den laveste observation for en køretøjstimeomkostning under resultaterne præsenteret i afsnit 3.1. Omkostninger til køretøj vil være afhængige af det valgte køretøjs specifikationer og finansieringsforhold, og køretøjets specifikationer vil igen også være afhængig af det efterspurgte materiel ved et udbud. Vi har derfor søgt at illustrere betydningen af det valgte køretøj for resultatet i form af de mulige **ekstraomkostninger ved at anvende et mere omkostningstungt køretøj** til persontransport under forskellige overenskomster.

Nedenstående figur illustrerer betydningen af valget af køretøj for analysens resultater.

Figur 5: Timeomkostning ved valg af omkostningstungt køretøj sammenlignet med basis, kr./time

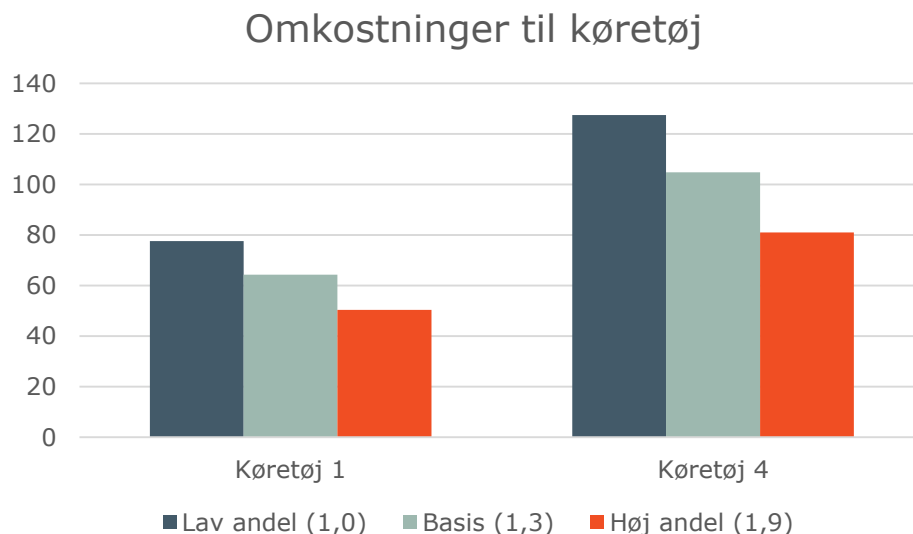


Ovenstående figur viser, at valget af køretøj og omkostningen herved, kan rykke på det interne forhold mellem overenskomsterne. Den yderligere omkostning ved et mere omkostningstungt køretøj vil dog kun udgøre en mindre del af de samlede omkostninger.

En anden parameter af relevans for analysen er belægningen af køretøjet (antallet af timer køretøjet anvendes om året). En større eller mindre belægning vil have en betydning for omkostningen ved at anvende køretøjet i en time til persontransport under forskellige overenskomster, jf. Tabel 7 og Tabel 8 i Bilag.

Nedenstående figur viser betydningen for de afholdte omkostninger til køretøj ved størrelser for tre belægning.

Figur 6: Omkostninger til køretøj ved tre former for belægning, kr./time



Ovenstående figur viser, at betydningen af belægning er størst for de mere omkostningstunge køretøjer, da en højere belægning gør, at de faste omkostninger vil kunne fordeles over flere timer. For Køretøj 1 er der kun tale om en mindre absolut ændring, og denne vil ikke have en større indvirkning på analysens resultater.

Endelig bør det nævnes, at de ca. 64 kr./time i omkostninger til køretøjet (ved 35 km pr. time) i basis er i samme størrelsesorden som de opgjorte kørselsomkostninger for personbiler til erhvervmæssig brug fra Transportøkonomiske Enhedspriser⁶.

Følsomhed ift. øvrige arbejdsgiverbetalte omkostninger

De øvrige arbejdsgiverbetalte omkostninger andrager i omegnen af 21 til 23 % af de samlede omkostninger ved garantikørsel. Den primære kilde hertil er driftsbidrag til fællescentral inkl. pladsleje, som beløber sig til ca. 46 kr. pr. time. Dette er ca. 65 % af de øvrige arbejdsgiverbetalte omkostninger og ca. 14 % af de samlede omkostninger. Såfremt denne post ikke er relevant ift. chaufføren, så vil de samlede omkostninger kunne blive reduceret, men garantikørsel vil fortsat ligge i et omkostningsinterval fra 273 kr. til 287 kr.

⁶ Version 1.8. <http://www.modelcenter.transport.dtu.dk/Noegletal/Transportoekonomiske-Enhedspriser>. Note: Opgørelsen af kørselsomkostningerne i TE har taget udgangspunkt i beregning for et repræsentativt udsnit af den danske bilpark.

Bilag A Forudsætninger

Tabel 7 viser de anvendte input ift. arbejdsnorm.

Tabel 7: Input, timer

	Antal timer
Timer pr uge	37
Timer pr måned	160,33
<i>Årlig antal bruttotimer</i>	<i>1.924</i>
Ferie (timer)	185
Feriefridage (timer)	37
Helligdage (timer)	74
<i>Årlig antal nettotimer</i>	<i>1.628</i>

Kilde: De enkelte overenskomster samt egne beregninger.

Tabel 8 viser graden af belægning for køretøjet.

Tabel 8: Belægning til udregning af timepris

	Belægning
Enkeltbemanding	1,0
Basis (anvendt i beregningerne)	1,3
Dobbeltbemanding	1,9

Kilde: *Kostprisberegning for taxakørsel i Midtjylland* udarbejdet af Grontmij i 2013 (Grontmij 2013). <https://www.moviatrafik.dk/media/5606/fq7-udbudsbetingelser.pdf>
 Note: Antaget at enkeltbemanding vil svare til bruttotime årsnormen. Til udregning af en basis belægning er Movia's garantikørselsudbud for 2017 anvendt⁷. For den høje bemanding anvendes Grontmij (2013)⁸.

Tabel 9 viser de øvrige omkostninger for virksomheden herunder personaleomkostninger, administration, pladsleje m.m. Den nedenstående tabel viser også den forventede andel af virksomhedens omkostninger, som skal dækkes af den enkelte medarbejder. Denne andel vil oftest afhænge af antallet af ansatte og der kan således være skalafordele ved en større end mindre virksomhed. Personaleomkostninger, driftsbidrag og chaufførkort er omkostninger opgjort per

⁷ Her er der ca. 110.000 timer til fordeling mellem 44 vogne. Det giver ca. 2.500 timer per vogn, hvilket svarer til ca. 1,3 x bruttotime årsnormen.

⁸ I Grontmij 2013 var forventet en belægning af køretøjet på 3.650 timer, svarende til ca. 1,9 x bruttotime årsnormen.

medarbejder og er derfor sat til 100 %, mens administration og medlemskab er sat til 25 %⁹.

Tabel 9: Forudsætninger for beregning af gennemsnitlige timeafhængige udgifter for arbejdsgiveren

	Værdi Kr. per år	Andel der dækkes af kørslen
Personaleomkostninger per medarbejder ¹	14.051	100 %
Driftsbidrag inkl. pladsleje og kontingent til sammenlutning ³	74.776	100 %
Administration ⁴	40.143	25 %
Medlemskab af arbejdsgiverforening (fast) ²	0 - 8.850	25 %
Anden overhead + profit	0	0 %
Chaufførkort	240	100 %

Kilde: Falck. <http://www.taxa.dk/ny-vognmand/>. <http://www.taxa.dk/#erhverv>. Vognmand. www.taxilov.dk/gebyrer.

Note 1: Personaleomkostninger inkl. arbejdsskadeforsikring, Arb.markedets Erhv.sygdomsforsikr. (AES), Kollektiv ulykkesforsikring, Finansieringsbidrag v/arbejdsløshed (FA) + ressourceforløbsydelse under jobafklaring, Finansieringsbidrag v/sygdom og barsel (FS), Finansieringsbidrag vedr. lønmodtagernes garantifond (LG), DA-Barselsfond, AUB-bidrag (Arbejdsgiverens Elevrefusion - Uddannelsesbetaling), ATP (A-bidrag), Arbejdsgiverens andel.

Note 2: Afhængig af den valgte overenskomst.

Note 3: Som proxy for pladsleje og alm. er der anvendt det årlige driftsbidrag for chauffører der er knyttet op til en taxa-central.

Note 4: Administration indeholder omkostninger til kontorartikler, tryksager. EDB/software, telefon, porto og gebyrer samt revisorhonorar.

⁹ Denne antagelse er baseret på, at de danske SMV'ere beskæftigede 3,6 fuldtidsansatte pr. virksomhed i 2014. Kilde: <https://www.dst.dk/Site/Dst/Udgivelser/nyt/GetAnalyse.aspx?cid=27867>

Bilag B Valgte lønparametre

Tabel 10: Lønparametre der er inkluderet i analysen

LØNPARAMETER	INKLUDERET	NOTE
Timelønsparametre		
Normaltimer	Ja	
1.,2. overtime, hverdage (vist bare generelt)	Ja	
3. overtime, hverdage	Ja	
Øvrige overtimer, hverdag	Ja	
Genetillæg 18-24, hverdag	Ja	
Genetillæg 24-07, hverdag	Ja	
Lørdag kl 07 - mandag kl. 07	Ja	
Skæve helligdage og øvrige helligdage	Nej	
Forskudttillæg kl. 23.00 - kl. 06.0	Ja	
Forskudttillæg kl. 20.00 - kl. 06.0	Ja	
kl. 01.00 til kl. 06.00 - alle overtimer betales som <i>Øvrige overtimer, hverdag</i>	Ja	
Kvalifikationsløn	Ja	
Reddertillæg + særligt tillæg	Ja	
Anciennitetstillæg, efter 9 måneder	Nej	Ikke medtaget - tillæg ved anciennitet
Anciennitetstillæg, efter tre år	Nej	Ikke medtaget - tillæg ved anciennitet
Anciennitetstillæg, efter fem år	Nej	Ikke medtaget - tillæg ved anciennitet
Arbejdsbestemt tillæg	Ja	Arbejdsbestemt tillæg for alle
Lokalløn	Nej	
Arbejdsgiverbestemt overtid v. provisionsløn	Nej	
Værkstedspenge / udeblivelse af vogn	Nej	
Handicaptillæg	Nej	
Faglært tillæg	Nej	
Dagslønsparametre		
Flerdagsture og fridage	Nej	
Flerdagsture og fridage (døgn)	Nej	
Frivillig tilkald på en ikke-vagtbelagt dag i skæve timer, weekend/helligdag	Nej	
Rådighedstillæg (variabel kørsel)	Nej	
Rådighedstillæg (variabel kørsel) / Tilkaldetillæg	Nej	
Andre betalinger		
Pension, arbejdsgiver	Ja	
Pension, medarbejders	Nej	
Særlig opsparing	Ja	
Ferietillæg	Ja	
Betalte fridage/ferietillæg, procentsats	Ja	
Feriepenge	Ja	

Betaling til fonde - arbejdsgiverbetalt		
DA/LO Udviklingsfonden	Ja	
Turistvognmændenes Udviklingsfond	Ja	
Reddernes Uddannelsesfond	Ja	
Reddernes Kompetencefond	Ja	
Reddernes Aktivitetskonto	Ja	
Internationalt arbejde	Ja	
Reddernes Udviklings Sekretariat	Ja	
Reddernes Kvalitetsfond	Ja	
Fond til uddannelse	Ja	
Fond til kompetence	Ja	
Udviklings- og Samarbejdsfond (HTUS) og for Transport og lagerområdet	Ja	