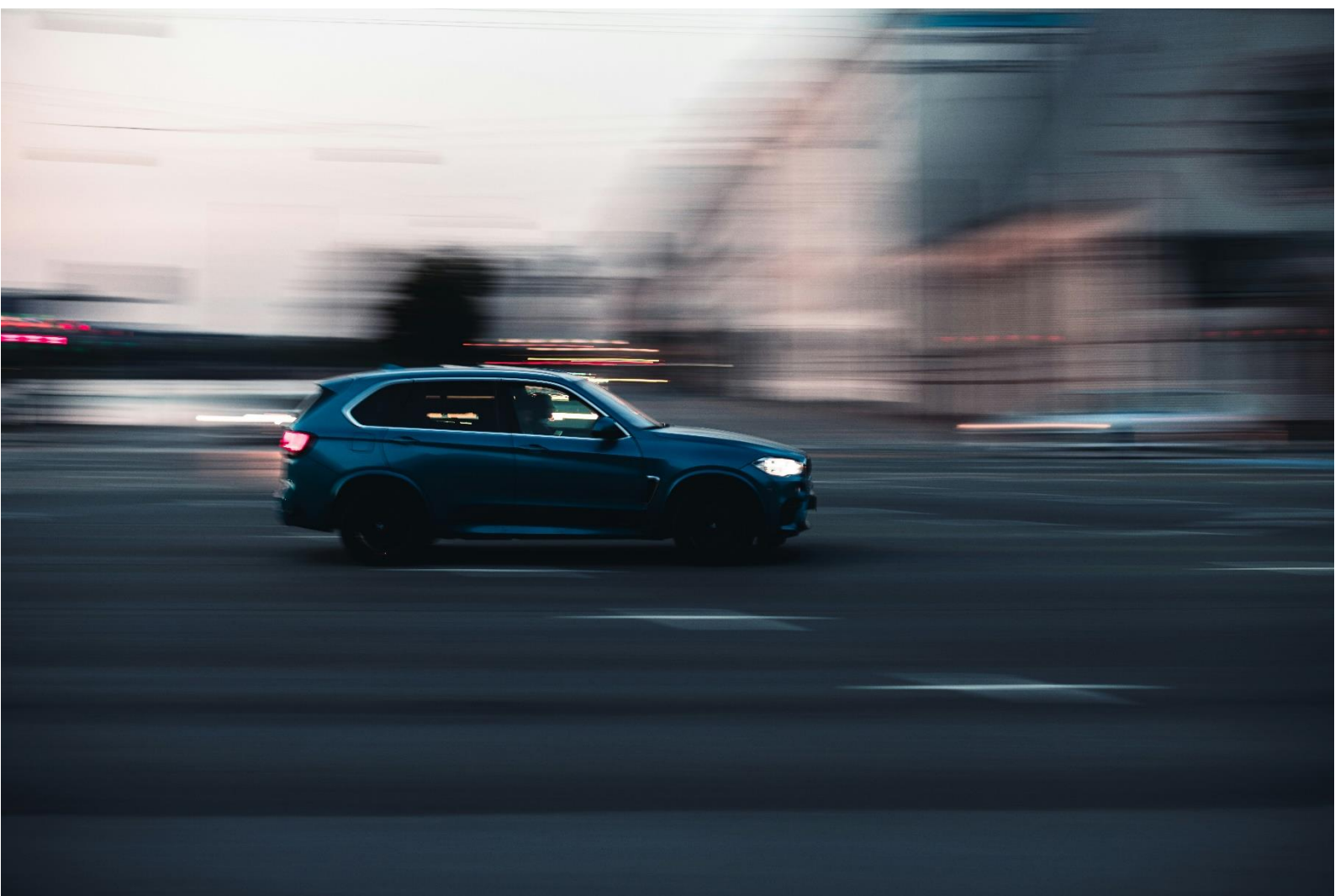


# FLEXTRAFIK PRESSER VIRKSOMHEDER TIL LØNDUMPING



### **Korrektion 6.11.2024:**

*I rapporten er der ikke indregnet feriefriidage i de estimerede omkostninger ved KA-overenskomsten. Efterfølgende er vi blevet opmærksomme på, at man har ret til feriefriidage under denne overenskomst. Med rettelsen øges lønomkostningerne under KA-overenskomsten med ca. 3,8 kr. pr. time og arbejdsgiveromkostningerne med ca. 0,8 kr. pr. time. Samlet set betyder det, at minimumsomkostningerne i analysen er underestimeret en smule.*

*I KA-overenskomsten indførtes desuden et overenskomstillæg undervejs i den periode, som undersøgelsens data dækker. Der var intet tillæg fra marts 2021 til februar 2022. Fra marts 2022 udgjorde tillægget 1,25 pct. og fra marts 2023 2,5 pct. Med rettelsen øges lønomkostningerne i en del af perioden med 2,3-4,8 kr. pr. time.*

*Med rettelsen vil 81 pct. af vognløbene give underskud ved fuld løn i hele arbejdstiden og 53 pct., hvis der regnes med rådighedsbetaling i noget arbejdstiden (tallene er 77 pct. og 46 pct. i analysen, se figur 4 og 6). Tilsvarende vil 92 pct. af virksomhederne have underskud samlet set (tallet er 90 pct. i analysens figur 7).*

*Med disse tilføjelser er KA-overenskomsten bedre og dermed dyrere, end det fremgår af analysen. Dermed står analysens konklusioner endnu stærkere. Priserne på Flextrafik-kørsler er i langt de fleste tilfælde for lave til at dække omkostningerne.*

## **Flextrafik presser virksomheder til løndumping**

### **Tænk tanken Cevea**

Svend Aukens Plads 11, 1. sal  
2300 København S

### **Udarbejdet af:**

Magnus Thorn Jensen, senioranalytiker  
Asbjørn Sonne Nørgaard, direktør

### **Kontakt:**

Magnus Thorn Jensen  
+45 60 69 34 00  
mtj@cevea.dk

### **Udgivet:**

4. november 2024

# INDHOLD

Resumé.....	5
Indledning.....	6
Baggrund: Hvad er flextrafik?.....	7
Hvilke udgifter har en vognmand?.....	8
Lønomkostninger.....	8
Arbejdsgiveromkostninger.....	10
Omkostninger til køretøjet.....	10
Samlede Timeomkostninger.....	11
Mange kørsler giver underskud.....	13
Underskud selv hvis chaufføren ikke får fuld løn.....	15
Mange virksomheder har underskud, hvis reglerne følges.....	18
Konklusion.....	20
Data og metode.....	22
Bilag.....	26
Bilag 1. Supplerende tabeller og figurer.....	26
Bilag 2. Sammenligning med tilbudspriser hos Movia.....	30
Bilag 3. Sammenligning med Nordjyllands Trafikselskab.....	32

# RESUMÉ

*Når kommuner og regioner skal sørge for transport af patienter, ældre eller skolebørn, så udbydes opgaven gennem Flextrafik til lavestbydende vognmandsfirma. Denne analyse afdækker priserne på Flextrafik og dokumenterer, at priserne ofte er så lave, at det ikke kan lade sig gøre at aflønne chaufførerne efter reglerne. Hele 9 ud af 10 virksomheder kører Flextrafik med underskud, hvis de aflønner, som de skal.*

- Analysen afdækker priserne, som er blevet betalt til leverandører af variabel Flextrafik-kørsel fra marts 2021 til oktober 2023 hos tre af de fem danske trafikelskaber. Priserne på de enkelte kørsler sammenlignes med de estimerede omkostninger, som virksomheden som minimum må have haft ved kørslerne, hvis de har aflønnet chaufføren efter overenskomsterne, sådan som reglerne kræver. Resultaterne viser, at omkostningerne meget ofte overstiger indtægterne, og forklaringen er sandsynligvis, at chaufførerne ikke aflønnes efter reglerne.
- Virksomhedernes omkostninger til kørsel kan opdeles i tre: Lønoms-kostninger, arbejdsgiveromkostninger og omkostninger til drift af køretøjet. De samlede omkostninger pr. times kørsel afhænger af, hvilken af de tre primære overenskomster på området, der følges. For kørsel med en almindelig personbil, kostede en times kørsel i oktober 2023:
  - 318 kr. med ATAX-overenskomsten.
  - 310 kr. med TA-OST-overenskomsten.
  - 279 kr. med KA-overenskomsten. Denne overenskomst giver den laveste løn til chaufførerne og er derfor den klart billigste for virksomheden.
- Virksomhederne har også lønudgifter for den tid, hvor bilen ikke er blevet tildelt betalte ture, men hvor chaufføren er på arbejde. For hver times betalt kørsel er der i gennemsnit godt 20 minutter derudover, hvor bilen ikke er tildelt kørsel, og hvor chaufføren sidder klar eller står til rådighed.
  - Hvis chaufføren fik fuld løn for denne øvrige arbejdstid, ville en times kørsel for alle de undersøgte kørsler i gennemsnit have kostet virksomheden mindst 351 kr. med den billigste overenskomst (KA) og 397 kr. med den dyreste overenskomst (ATAX).
  - Hvis chaufføren kun fik rådighedsbetaling for den øvrige arbejdstid, ville kørslen i gennemsnit have kostet mindst 332 kr. med ATAX-overenskomsten og 291 kr. med KA-overenskomsten.
- Til sammenligning er virksomhederne i gennemsnit blevet betalt 305 kr. pr. time for kørslen. Dermed overstiger de estimerede omkostninger virksomhedernes gennemsnitlige indtægter, selv med den billigste overenskomst, hvis chaufføren skal have løn for hele sin arbejdstid. Hvis virksomhederne kunne nøjes med rådighedsbetaling, ville kørslerne i gennemsnit give et lille overskud med den billigste overenskomst, men selv her vil 46 pct. af kørslerne give underskud.
- Når regnskabet gøres op for hver af de virksomheder, der har leveret Flextrafik i perioden, vil 9 ud af 10 samlet set have tabt penge på at køre Flextrafik, hvis de har aflønnet chaufførerne fuldt efter den billigste overenskomst. Selv hvis virksomhederne kun har aflønnet chaufførerne for den effektive køretid efter den billigste overenskomst og betalt rådighedsbetaling for resten af tiden, vil 25 pct. af virksomhederne samlet set have underskud på deres Flextrafik forretning. Forklaringen er sandsynligvis, at mange virksomheder underbetaler deres chauffører for at få forretningen til at løbe rundt.

# INDLEDNING

Når patienter skal køres til og fra hospitalet, eller børn skal transporteres til skole af kommuner eller regioner, så sker det gennem Flextrafik. Hvert år køres der millioner af Flextrafik-ture over hele landet.

Kommuner og regioner står ikke selv for at udføre kørslen. I stedet udbyder de kørslerne til private leverandører, som konkurrerer om at tilbyde den billigste pris. Den stærke priskonkurrence presser leverandørerne til at minimere deres udgifter. Det gælder også lønudgifterne.

Flextrafik er reguleret af taxiloven, som stiller krav om, at chaufførernes løn- og arbejdsvilkår som minimum skal følge de gældende overenskomster på området. Men ifølge flere kritikere er konkurrencen blevet så hård, og priserne blevet så lave, at indtægterne ikke kan dække udgifterne, hvis chaufførerne skal have ordentlige løn- og arbejdsvilkår.

Der har tidligere været enkeltsager fremme i medierne med chauffører, der er blevet aflønnet alt for lavt, men vi har ikke noget systematisk overblik over priserne på Flextrafik. Dermed ved vi heller ikke, hvor udbredt det er, at der køres til priser, der er for lave til, at det kan lade sig gøre at aflønne chaufførerne efter reglerne.

Denne analyse afdækker priserne på den Flextrafik-kørsel, der blev udført i perioden marts 2021 til oktober 2023. Fokus er på de såkaldt variable

kørsler, som er kørsler, der bestilles løbende gennem Flextrafik. For hver kørsel estimerer vi minimumsudgifterne for virksomheden, hvis de gældende overenskomster følges.

Analysen viser, at priserne på kørslerne meget ofte er for lave til, at de kan dække virksomhedernes omkostninger. Dermed indikerer resultaterne, at mange chauffører sandsynligvis ikke får den løn, som de burde. Det vil betyde, at offentlige midler finansierer løndumping af chauffører.

Analysen er baseret på dataudtræk med oplysninger om alle variable Flextrafik-kørsler i trafiksselskaberne FynBus, Sydtrafik og Midttrafik – i alt mere end 300.000 kørsler. Datagrundlaget fra de tre trafiksselskaber dækker størstedelen af alle kørsler i Danmark.

Trafiksselskaberne Nordjyllands Trafiksselskab (NT) og Movia har afslået at give tilsvarende aktindsigt og indgår derfor ikke i analysen. I bilag 2 og 3 har vi dog gennemført supplerende analyser, som peger på, at priserne hos NT og Movia ikke ser ud til at adskille sig væsentligt fra de tre øvrige trafiksselskaber, og dermed gør analysens overordnede konklusioner sig sandsynligvis gældende for hele landet.

Analysens datagrundlag, metoder og antagelser er beskrevet nærmere i afsnittet 'Data og metode'.

# BAGGRUND: HVAD ER FLEXTRAFIK?

Flextrafik er kørsel for kommuner og regioner. Det kan være transport af borgere med særlige transportbehov, såsom patienter, ældre, personer med handicap eller skolebørn, men alle andre borgere kan i mange kommuner også bestille transport gennem Flextrafik som et alternativ til offentlig transport.

Flextrafik bliver drevet af landets fem regionalt og kommunalt ejede trafikselskaber, Sydtrafik, Movia, FynBus, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab.

Flextrafik har ikke selv biler eller chauffører ansat. I stedet er det selvstændige vognmænd, der er underleverandører og udfører kørslen. Prisen, som vognmændene bliver betalt, bliver fastsat ved, at vognmændene i en udbudsrunde byder ind med den pris, de er villige til at køre for i den kommende periode.<sup>1</sup>

Der udbydes både såkaldt garantikørsel og variabel kørsel. Ved garantikørsel indgås der en aftale om, at vognmanden udfører kørsler på bestemte tidspunkter, som er fastlagt på forhånd, til en bestemt pris. Ved variabel kørsel er vognmanden ikke garanteret en bestemt mængde kørsel. I stedet stiller vognmanden en vogn til rådighed for Flextrafik til den indbudte pris. Herefter er der et it-system hos Flextrafik ("Planet"), som sørger for, at det automatisk er den til enhver tid billigste leverandør, som kan løse opgaven, der får tildelt den enkelte tur. Denne analyse fokuserer på variabel kørsel.

Den tid, hvor en vogn stilles til rådighed for kørsel, kaldes for et vognløb. Inden for et vognløbs åbningstid kan der gennemføres flere ture og hentes og afleveres flere passagerer.

Dette system, hvor prisen reelt er det eneste konkurrenceparameter, skaber en meget stærk pris-konkurrence mellem vognmænd, som ifølge kritikere kan gå ud over chaufførerne og presse lønningerne nedad og medføre dårlige arbejdsvilkår.

Området er reguleret efter taxiloven, og der er klare regler om, at chaufførernes løn- og arbejdsvilkår ikke må være ringere, end de vilkår der er beskrevet i overenskomsterne på området.<sup>2</sup> Dermed er der altså en grænse for, hvor billige leverandørerne kan køre til uden at komme på kant med reglerne. I hvert fald hvis de ikke vil drive en underskudsforretning på deres Flextrafik.

Der er tidligere lavet undersøgelser, der har sat tal på, hvor billigt det kan lade sig gøre at køre Flextrafik, hvis reglerne skal overholdes.<sup>3</sup> I disse undersøgelser så man dog ikke nærmere på, hvilke priser der faktisk køres til, og hvor udbredt det er, at priserne er for lave til, at kørslerne kan være rentable, hvis reglerne overholdes. Desuden er den nyeste undersøgelse fra 2018, og meget tyder på, at konkurrencen på området kun er blevet intensiveret siden, blandt andet med liberaliseringen af taxiloven i 2018.

<sup>1</sup> De indbudte priser bliver reguleret i løbet af perioden. <https://www.trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne-omkostningsindeks/>

<sup>2</sup> Se [Taxilovens](#) §10.

<sup>3</sup> COWI (2018). *Omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster*. Grontmij (2013). *Kostprisberegning for taxakørsel i Midtjylland*.

# HVILKE UDGIFTER HAR EN VOGNMAND?

I dette afsnit opgør vi, hvor høje udgifter leverandørerne af Flextrafik som minimum har for hver times Flextrafik-kørsel, der udføres.

Leverandørens udgifter ved en Flextrafik-kørsel kan opgøres i tre dele:

- Omkostninger til chaufførens løn
- Øvrige arbejdsgiveromkostninger
- Omkostninger til drift af køretøjet

Herunder beskriver vi, hvordan vi har opgjort hver af de tre udgiftsdele, og viser den gennemsnitlige minimumsomkostning pr. time. Timeomkostningerne for de enkelte kørsler vil naturligvis variere efter, hvornår kørslen er udført, og hvor meget spildtid der har været før og efter selve den betalte kørsel. For eksempel skal chaufføren i nogle tilfælde have højere løn for at køre om natten og brændstof-priserne kan variere fra dag til dag. Dette er der taget højde for, når vi i de efterfølgende afsnit estimerer omkostningerne for alle de faktiske kørsler i den undersøgte periode. I dette afsnit opgør vi den gennemsnitlige timeomkostning for at forklare, hvordan vi estimerer omkostningerne, og hvad der er taget med i regnestykket.

## LØNOMKOSTNINGER

Virksomheder, der har ansat chauffører, er forpligtet til at sikre, at chaufførernes løn- og arbejdsvilkår som minimum svarer til de vilkår, der er fastsat i de landsdækkende overenskomster på området. Vi har derfor beregnet, hvad udgiften vil være for virksomheden, hvis de skulle betale chaufføren i henhold til de tre primære overenskomster på området:<sup>4</sup>

- **ATAX-overenskomsten.** Overenskomst for erhvervsmæssig persontransport mellem ATAX og 3F (hhv. 2018-2021, 2021-2023 og 2023-2025).

- **TA-OST-overenskomsten.** Landsoverenskomsten mellem Dansk Erhverv/TA og 3F for OST-chauffører (hhv. 2020-2023 og 2023-2025)
- **KA-overenskomsten.** Overenskomst for Transport mellem Det Faglige Hus og Kristelig Arbejdsgiverforening (hhv. 2019-2022 og 2022-2025).

For alle kørsler i den undersøgte periode har vi beregnet, hvad de samlede lønudgifter ville være i henhold til hver af de tre overenskomster. Herunder er der ved alle tre overenskomster indregnet blandt andet feriegodtgørelse, pension og udgiften til løn under sygdom. Hertil kommer en række tillæg og rettigheder, som varierer mellem overenskomsterne, såsom tillæg for natarbejde, feriefridage og særlig opsparing. For et samlet overblik over, hvad der er regnet med, og hvad der ikke er regnet med, se afsnittet 'Data og metode' samt bilag 1.

I både TA-OST- og KA-overenskomsten er chaufføren sikret en minimumsløn pr. arbejdstime, men kan ved indtjening over et vist niveau alternativt aflønnes med provisionsløn. Da formålet med denne analyse er at estimere *minimumsudgifterne* for virksomheden, er der alene taget udgangspunkt i den minimumsløn, som chaufførerne er garanteret, og ikke den potentielt højere provisionsløn. Dermed er lønomkostningerne fastsat konservativt.

Timelønnen og diverse tillæg og satser i overenskomsterne varierer i løbet af den undersøgte periode. Beregningerne for de enkelte kørsler er lavet med de satser, der var gældende på præcis det tidspunkt, hvor kørslen blev udført.

Figur 1 nedenfor viser de samlede lønomkostninger pr. arbejdstime ved hver af de tre overenskomster ved hhv. dagskørsel og natkørsel som det så

<sup>4</sup> [Færdselsstyrelsen](#) henviser også til disse tre overenskomster i deres vejledning til de gældende krav og regler.



ud i oktober 2023 (dvs. den seneste måned i den undersøgte periode).

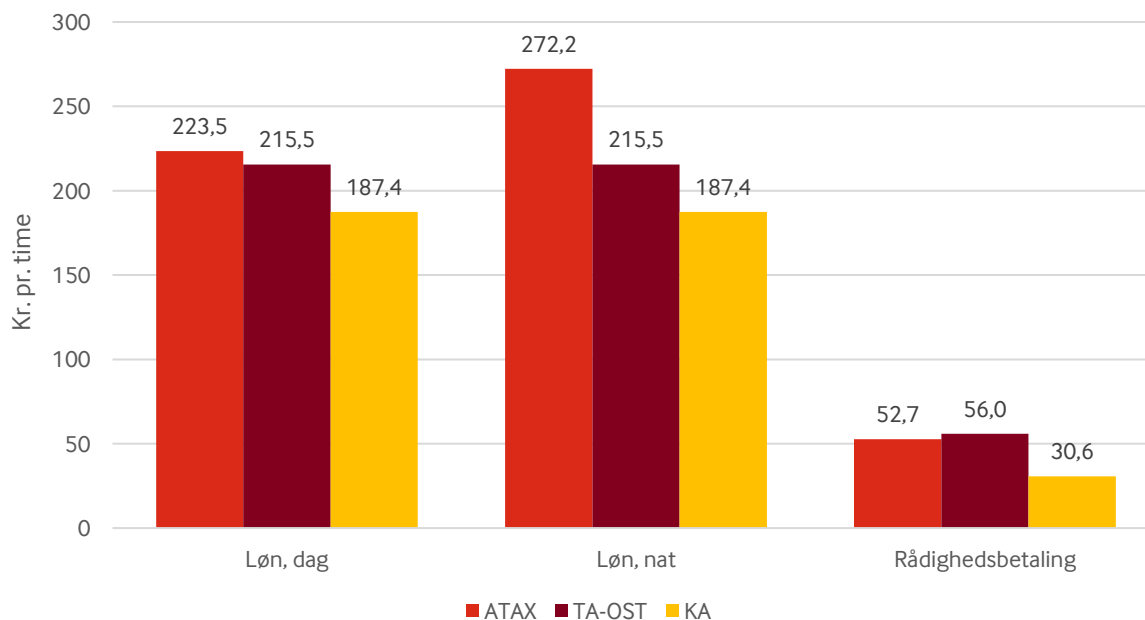
Som det fremgår, er lønomkostningerne højest i ATAX-overenskomsten både ved kørsel om dagen og om natten. Overenskomsten er den eneste af de tre, hvor der er tillæg for kørsel om natten, og den er derfor klart højest her. Lønomkostningerne i TA-OST-overenskomsten er lidt lavere i begge tilfælde, mens KA-overenskomsten ligger klart lavest. Det skyldes både, at den almindelige timeløn er lavest i KA-overenskomsten, og at der hverken er særlig opsparing, søgnehelligdagsbetaling eller feriefridage, som indgår i de to øvrige overenskomster.

Vognmanden har altså lønomkostninger på 187,4-272,2 kr. for hver time, hvor chaufføren er på arbejde. Arbejdstiden inkluderer som minimum den tid, hvor chaufføren sidder bag rattet i bilen.

Herudover kan der være tidspunkter, hvor chaufføren ikke er på arbejde, men står til rådighed og kan blive tilkaldt. For denne tid modtager chaufføren ikke nødvendigvis fuld løn, men får i stedet lavere rådighedsbetaling. Rådighedsbetalingen er højest i TA-OST-overenskomsten, og lidt lavere i ATAX-overenskomsten. I begge tilfælde betales der 25 pct. af den normale timeløn for rådighedstid.<sup>5</sup> I KA-overenskomsten betales rådighedstiden med en fast takst, som er betydeligt lavere. Dermed er KA-overenskomsten den klart billigste for arbejdsgiveren, uanset om der er tale om almindelig løn eller rådighedsbetaling.

I Tabel A i bilag 1 ses et samlet overblik over alle de relevante løntakster og satser i de tre overenskomster.

**Figur 1. Samlede lønomkostninger pr. time i de tre overenskomster om dagen, om natten og ved rådighedstjeneste**



Note: Omkostningerne er beregnet med udgangspunkt i de satser, der var gældende den 1. oktober 2023.

<sup>5</sup> Bemærk, at der ikke er indregnet tillæg for feriefridage og løn under sygdom i rådighedsbetalingen, da rådighedstiden ikke indgår i den almindelige arbejdstid. Derfor udgør betalingen ikke præcist 25 pct. af de samlede lønomkostninger. Desuden er den 'normale timeløn' højere end garantilønnen i TA-OST-overenskomsten, og rådighedsbetalingen udgør derfor mere end 25 pct. af garantiløntaksten.

Beregningerne af lønomkostningerne for de enkelte kørsler giver et konservativt estimat, da vi ikke har medregnet provisionsløn, en række mulige løntillæg samt udgifter til løn under børns sygedage, omsorgsdage og barselsorlov. Se nærmere i afsnittet 'Data og metode'.

## ARBEJDSGIVEROMKOSTNINGER

Udover lønudgifter vil enhver arbejdsgiver have en række øvrige omkostninger forbundet med at have ansatte. Det gælder blandt andet en lovpligtig arbejdsskadeforsikring, en række obligatoriske arbejdsgiverbidrag, som virksomheden betaler til staten, og en række overenskomstbestemte bidrag til fonde. Desuden skal virksomheder, der udfører persontransport, betale lønsumsafgift.

Lønsumsafgiften udgør en andel af lønnen, mens de øvrige udgifter er opgjort pr. arbejdstime ved at dele den årlige udgift med den almindelige årlige arbejdstid i hver overenskomst. Satsene varierer en smule i løbet af den undersøgte periode, men samlet set er arbejdsgiveromkostningerne ca. 18 kr. pr. arbejdstime i KA-overenskomsten og 20 kr. pr. arbejdstime i TA og ATAX-overenskomsterne. I afsnittet 'Data og metode' fremgår det, hvordan det er beregnet.

I de estimerede arbejdsgiveromkostninger er der en række mulige udgifter, som ikke er medregnet i denne analyse. Det gælder blandt andet udgifter til administration, evt. pladsleje til bilen samt evt. driftsbidrag og kontingent til taxacentral eller lignende. Sådanne udgifter udgør ifølge tidligere undersøgelser ca. 30-50 kr. pr. arbejdstime.<sup>6</sup> Se i øvrigt afsnittet 'Data og metode', hvor det er beskrevet præcist, hvad der er inkluderet og ikke er inkluderet i beregningen.

Samlet set er de estimerede arbejdsgiveromkostninger således meget konservative.

De fleste arbejdsgiveromkostninger er kun indregnet på chaufførens almindelige lønnede

arbejdstid. Når vi regner med rådighedsbetaling nedenfor, er der således ikke tillagt alle arbejdsgiveromkostninger, da det antages, at rådighedstiden ikke indgår i den almindelige arbejdstid. Dog er der også lønsumsafgift på rådighedsbetalingen.

## OMKOSTNINGER TIL KØRETØJET

Virksomheden vil naturligvis også have nogle udgifter til drift af den bil, som bruges til at køre Flextrafik-turene. For at estimere størrelsen på disse udgifter har vi taget udgangspunkt i de 'Transportøkonomiske Enhedspriser', som er opgjort af DTU og Transportministeriet, og som sædvanligvis bruges til samfundsøkonomiske analyser på transportområdet.<sup>7</sup> Fra disse lister har vi anvendt de estimerede kørselsomkostninger pr. kilometer for erhvervskøretøjer til hhv. dæk, reparation og vedligeholdelse og afskrivninger. Der er taget udgangspunkt i tallene for dieselmotorer, som er væsentligt lavere end benzin-, el- og hybridbiler.

I datasættet indgår kørsler med både almindelige personbiler og større liftvogne, som skal være understyret med en lift og skal have plads til to kørestole og fem passagerer. Der ydes en højere betaling fra trafikelskabet for kørsel med de større liftvogne, men kørselsomkostningerne er naturligvis også større. Til de almindelige personbiler har vi anvendt DTU's estimerede kørselsomkostninger for 'mellem personbiler'. I DTU's tal indgår der ikke biltyper, der ligner liftvognene, og derfor har vi i stedet taget udgangspunkt i tallene for 'store personbiler'. Her er der tale om et konservativt estimat, da liftvognene reelt er større og dyrere (se nærmere i 'Data og metode').

Vi har tillagt udgifter til brændstofforbrug, som er beregnet med udgangspunkt i literprisen på diesel på den pågældende dag og det gennemsnitlige brændstofforbrug for forskellige dieselmotorer inden for den pågældende bilkategori ifølge DTU's tal. Det betyder igen, at omkostningerne for kørsler med liftvognene estimeres konservativt, da

<sup>6</sup> Administration og driftsbidrag inkl. pladsleje og kontingent til sammenslutning udgør i alt 52 kr. pr. arbejdstime i COWI's analyse fra 2018, mens administrationsomkostninger og kontingent til centraler ifølge Grontmij's analyse koster mindst 30 kr. pr. time.

<sup>7</sup> De Transportøkonomiske Enhedspriser kan findes her: <https://www.man.dtu.dk/myndighedsbetjening/teresa-og-transportoekonomiske-enhedspriser>

liftvognene reelt har lavere brændstoffektivitet end de store personbiler i DTU's data (se under 'Data og metode').

Hertil er tilføjet omkostninger til kaskoforsikring og vejhjælp, som er fastsat ud fra opslagspriser på forsikringspriser for relevante bilmodeller.

De samlede kørselsomkostningerne er estimeret til ca. 74,2 kr. pr. kørt time for en almindelig personbil og ca. 108,2 kr. pr. kørt time for en liftvogn. Se nærmere i 'Data og metode' samt i tabel B i bilag 1.

## SAMLEDE TIMEOMKOSTNINGER

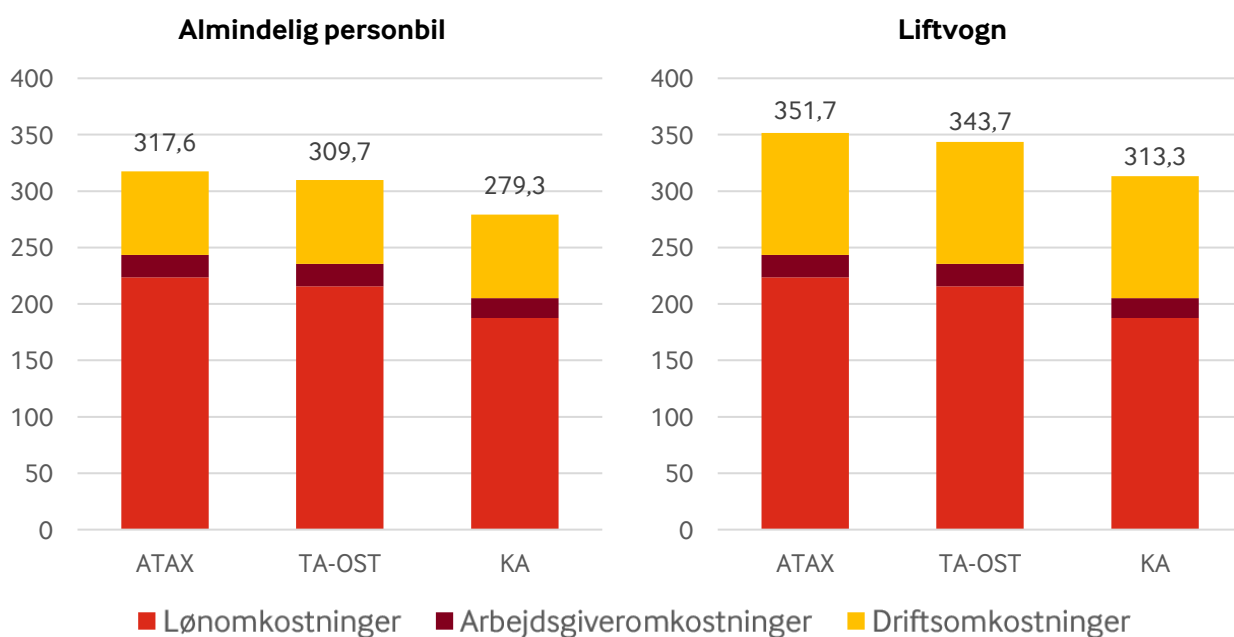
Figur 2 nedenfor viser de samlede minimumsomkostninger pr. time for henholdsvis en almindelig personbil og en større liftvogn. Som det fremgår, udgør lønomkostningerne klart størstedelen af de

samlede udgifter, men også udgifter til drift af køretøjet udgør en betydelig omkostning, særligt ved de større biler.

Omkostningerne er højest ved ATAX-overenskomsten uanset biltypen. Hvis denne overenskomst skal overholdes, vil kørsler som minimum koste virksomheden ca. 318 kr. i timen, når der bruges en almindelig personbil, og ca. 352 kr. i timen, når der bruges en liftvogn.

KA-overenskomsten er den klart billigste af de tre. Her koster det virksomheden minimum 279 kr. i timen at have kørsler med almindelige personbiler og mindst 313 kr. med liftvogne. Det udgør samtidig minimumsgrænsen for, hvilke priser de variable Flextrafik-kørsler kan køres til (med oktober 2023 satser), hvis virksomheden ikke skal tabe penge på kørslerne og samtidig overholde reglerne.

Figur 2. Omkostninger pr. time for to biltyper i de tre overenskomster (kr.)



Note: Der er taget udgangspunkt i tallene for oktober 2023 samt gennemsnitlige dieselpriiser for hele den undersøgte periode.

Hvis virksomheden skal kunne tilbyde priser på dette niveau, kræver det, at chaufføren udfører betalt kørsel i hele sin arbejdstid. Det vil sige, at der ikke er minutter imellem turene, hvor

virksomheden ikke modtager betaling fra trafiksel-skabet eller andre. Samtidig er det også en forudsætning, at chaufføren ikke står til rådighed uden for sin arbejdstid og dermed skal have

rådighedsbetaling. Det er ikke realistisk, og dermed må minimumsomkostningerne pr. kørte time reelt forventes at være højere, som vi også ser i de estimerede omkostninger for de faktiske kørsler i de næste afsnit.

Hertil kommer, at både lønomkostninger, arbejdsgiveromkostninger og driftsomkostninger er estimeret meget konservativt, som beskrevet

ovenfor. Der er dermed tale om absolutte minimumstimepriser.

I COWI's tidligere analyse fra 2018 blev de samlede omkostninger for variabel kørsel estimeret til 301 kr. pr. time for en almindelig vogn og ca. 341 kr. pr. time for et mere 'omkostningstungt køretøj'.<sup>8</sup> Fremskrevet til 2023-priser svarer det til hhv. 345 kr. og 391 kr., hvilket altså er noget højere end vores forsigtige estimater.

---

<sup>8</sup> COWI (2018). *Omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster*. Det er aflæst af figur 5 i rapporten, at merudgiften ved et omkostningstungt køretøj er estimeret til ca. 40 kr.

# MANGE KØRSLER GIVER UNDERSKUD

Vi har estimeret de samlede omkostninger for hver af de variable Flextrafik-kørsler, der faktisk er foretaget i perioden fra marts 2021 til oktober 2023. Her tilpasser vi regnestykket for den enkelte kørsel for blandt andet at tage højde for de gældende løntakster og brændstofpriser på tidspunktet for kørslen og for at indregne lønudgiften for den tid, hvor chaufføren har været på arbejde udover selve køretiden. I første omgang antager vi, at chaufføren også får løn i den tid, hvor han/hun ikke har kørsler. Nedenfor laver vi samme regnestykke under den antagelse, at chaufføren kun får den lavere rådighedsbetaling for den tid, hvor vognmanden ikke modtager betaling for kørsler.

For hver kørsel har vi oplysninger om, hvor længe 'vognløbet' har været åbent, dvs. i hvilket tidsrum bilen har været meldt klar til at tage imod ture. Der kan således køres flere ture og hentes og afleveres flere kunder på ét vognløb. I vores data kan vi se, hvor mange minutter inden for vognløbets åbningstid, at bilen faktisk har fået betaling fra trafik-selskabet for at køre.

Vi trækker ubetalte pauser og tiden til såkaldte privatkørsler fra åbningstiden (se nærmere under 'Data og metode'). Den betalte kørsel udgør ca. tre fjerdele (74 pct.) af den resterende åbningstid. Det betyder altså, at der er ca. en fjerdedel af tiden (26 pct.), hvor der ikke foretages betalt kørsel. Det svarer til, at der efter hver times kørsel med betaling i gennemsnit er godt 20 minutter, hvor der ikke er betalte ture. I denne tid skal chaufføren naturligvis også have betaling for at være på arbejde, og derfor bliver omkostningerne for hver times betalt kørsel reelt højere end vist ovenfor.

Figur 3 viser de gennemsnitlige indtægter og estimerede omkostninger for hver times betalte kørsel for alle de faktiske kørsler under Midttrafik, Sydtrafik og FynBus.

I gennemsnit har trafik-selskaberne betalt 305 kr. i timen til leverandørerne, der har udført kørslerne.

Bemærk, at dette ikke er estimater, men de faktiske betalinger for turene. Som det fremgår, er dette langt fra nok til at dække de gennemsnitlige estimerede omkostninger, som virksomheden havde, uanset hvilken af overenskomsterne, som de har fulgt.

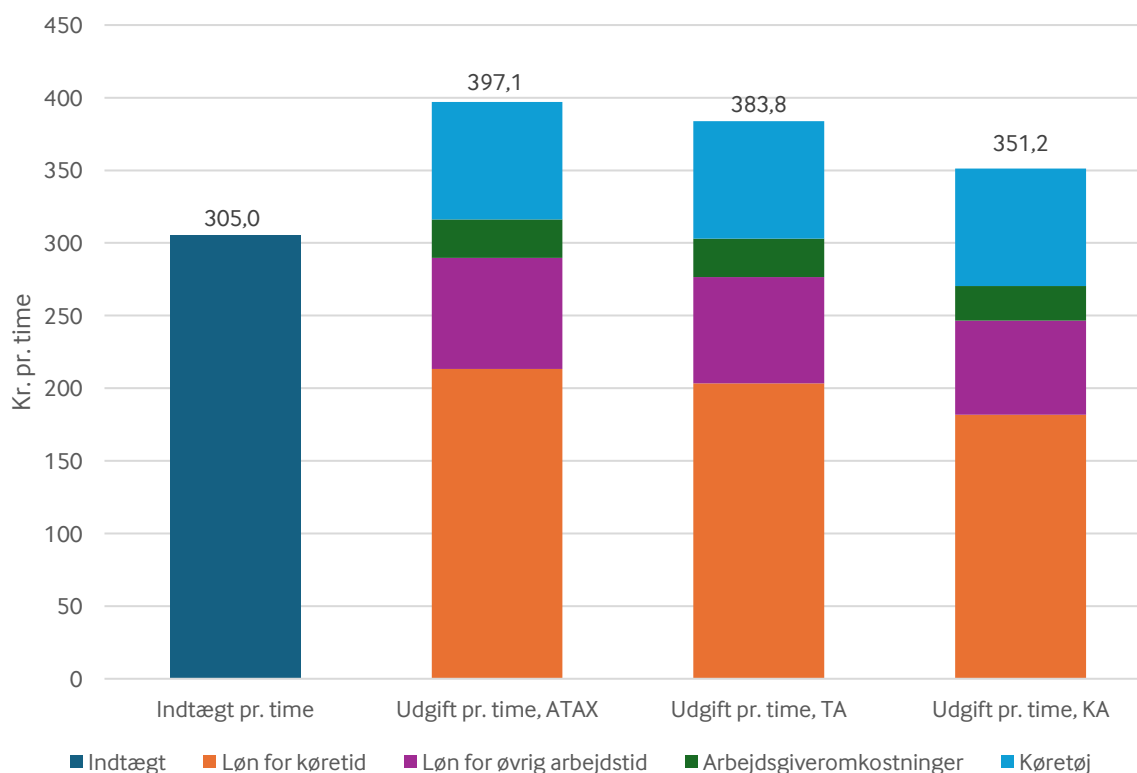
Følger virksomhederne ATAX-overenskomsten, havde de omkostninger for i gennemsnit 397 kr. for hver times kørsel. Herunder udgør løn til chaufføren for selve køretiden størstedelen, ca. 213 kr. Lønudgifterne til øvrige arbejdstid, hvor der ikke er betalt kørsel, er i gennemsnit på 76 kr. De øvrige arbejdsgiveromkostninger udgør ca. 27 kr. pr. times kørsel, mens driften af køretøjet koster ca. 81 kr. pr. time i gennemsnit.

Følger virksomhederne TA-OST-overenskomsten, er gennemsnitsomkostningerne estimeret til ca. 384 kr. pr. time. Lønnen til chaufføren er i gennemsnit ca. 203 kr. for selve køretiden og 73 kr. for den øvrige arbejdstid. De øvrige arbejdsgiveromkostninger udgør ca. 26 kr. pr. times kørsel, og driften af køretøjet koster det samme uanset overenskomst (81 kr. pr. time).

Som allerede vist er KA-overenskomsten den klart billigste for arbejdsgiveren, og med denne vil omkostningerne i gennemsnit være på ca. 351 kr. pr. kørt time. Den lavere pris skyldes primært de lavere lønudgifter for både den faktiske køretid (182 kr. pr. time) og den øvrige arbejdstid (65 kr. pr. time). Også de øvrige arbejdsgiveromkostninger er en smule lavere i KA-overenskomsten (24 kr. pr. time).

Uanset hvilken overenskomst, der tages udgangspunkt i, overstiger de estimerede omkostninger altså indtægterne, og dermed vil Flextrafik-kørslerne i gennemsnit have givet underskud, hvis virksomhederne har fulgt overenskomsterne. Billedet er det samme uanset om der er tale om kørsler i almindelige personbiler eller liftvogne, jf. figur A i bilag 1.

**Figur 3. Gennemsnitlige indtægter og omkostninger pr. times kørsel i de tre overenskomster ved fuld løn under hele arbejdstiden**



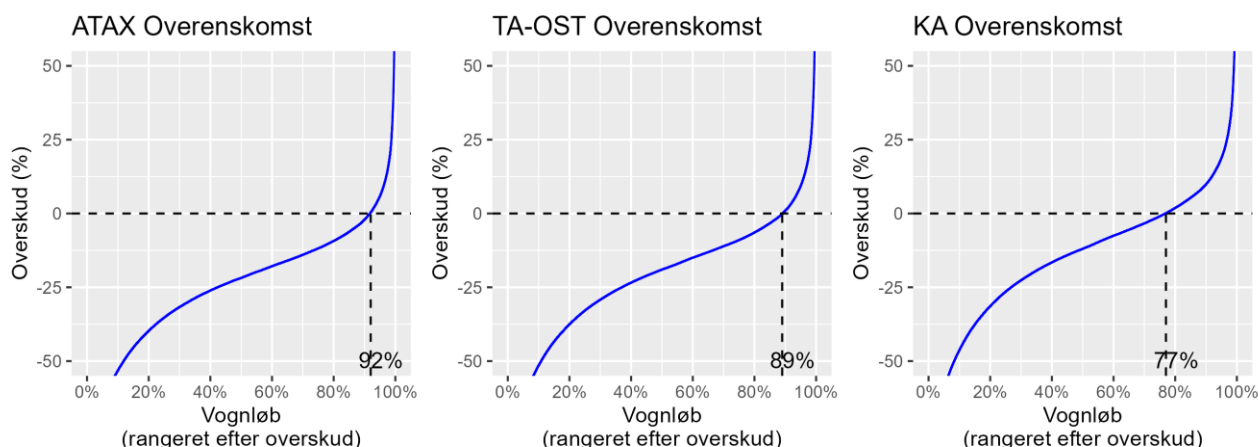
Note: Lønomsatningerne pr. time er lavere end i figur 2. Det skyldes især, at der i figur 2 er taget udgangspunkt i gældende lønsatser fra oktober 2023, mens der i figur 3 er regnet med de faktiske satser, der var gældende på det tidspunkt, hvor kørslerne blev gennemført. Flere satser er steget i perioden fra marts 2021 til oktober 2023. Arbejdsgiveromkostningerne er omvendt højere end i figur 2. Det skyldes, at der også er regnet med arbejdsgiveromkostninger for den øvrige arbejdstid, som ligger udover køretiden. De gennemsnitlige omkostninger til drift af køretøjet er beregnet på tværs af vogntyper.

De variable kørsler giver altså i gennemsnit underskud for leverandøren, hvis løn- og arbejdsvilkår i overenskomsterne skal følges. Ser man på tværs af alle vognløb, er der dog stor variation i priserne på kørsler på forskellige tidspunkter og med forskellige vogntyper, og dermed på indtjeningen.

I figur 4 nedenfor er indtægten for det enkelte vognløb blevet sat i forhold til de estimerede omkostninger for disse vognløb. Figuren viser, hvor stort et overskud eller underskud, virksomheden har fået for det enkelte vognløb. Alle vognløb er rangeret efter, hvor stort et overskud, de giver.

Som det fremgår, er det langt størstedelen af alle vognløb, hvor indtægten ikke er tilstrækkelig til at dække omkostningerne, uanset overenskomst. Hvis chaufføren skulle betales efter ATAX-overenskomsten, ville hele 92 pct. af alle vognløb i perioden give underskud. Hvis chaufføren skulle betales efter ATAX-overenskomsten, er andelen 89 pct., og hvis den billigste overenskomst, KA-overenskomsten, skulle følges, ville 77 pct. af vognløbene give underskud.

**Figur 4. Overskud for vognløb ved de tre overenskomster (fuld løn under hele arbejdstiden)**



Nogle vogne kører både Flextrafik-kørsel og for eksempel taxakørsel, og dermed kan det tænkes, at virksomheden kan leve med et underskud på nogle af Flextrafik-kørslerne om dagen, hvis de til gengæld har stort overskud på taxakørsel om aftenen eller i weekenden. Tankegangen er her, at hvis virksomheden samlet set har overskud, gør det ikke så meget, at nogle kørsler giver underskud, hvis blot de bidrager til den samlede indtjening.

Denne forklaring ser dog ikke ud til at holde. Der er nemlig en stor andel af vognene, som kun kan anvendes til Flextrafik. Mange kører stadig på OST-tilladelser, som er udstedt under den gamle taxilov, og de tilladelser giver kun adgang til at køre Flextrafik. Med disse vogne ved vi altså, at der kun køres Flextrafik, og her er det svært at se, hvorfor virksomhederne skulle være villige til at køre med underskud. Billedet er omtrent det samme, når vi kun ser på kørsler på OST-tilladelse. Ved 76 pct. af disse vognløb overstiger de estimerede omkostninger ved den billigste overenskomst den betaling, som virksomheden har fået for kørslen. I gennemsnit dækker indtægterne kun 89 pct. af omkostningerne.

## UNDERSKUD SELV HVIS CHAUFFØREN IKKE FÅR FULD LØN

Ovenfor antog vi, at chaufføren får fuld løn for både køretiden og den øvrige arbejdstid, hvor der ikke er betalt kørsel.

Hvis vi i stedet antager, at chaufføren kun får fuld løn for den tid, hvor de udfører betalt kørsel, bliver omkostningen for virksomhederne naturligvis betydeligt lavere. I figur 5 er det vist, hvad gennemsnitsomkostningerne ville være, hvis chaufføren kun får rådighedsbetaling for den tid, hvor de ikke udfører betalt kørsel (og hvor de ikke holder pause e.l.).

Her er der altså tale om en meget hård antagelse om, at chaufføren slet ikke er på arbejde udover de minutter, hvor de kører betalte ture, men i stedet blot står til rådighed. Den lavere rådighedsbetaling kan anvendes, når chaufføren står til rådighed ved telefon, computer eller lignende, og altså ifølge ATAX-overenskomsten kun når chaufføren befinder sig hjemme eller på ansættelsesstedet.<sup>9</sup> Det er svært at forestille sig, at chaufføren slet ikke vil sidde i bilen udover under den betalte køretid, og derfor må det antages, at chaufføren som minimum skulle have en kombination af løn og rådighedsbetaling for den tid, hvor der ikke er kørsler. De estimerede lønomkostninger i figur 5 nedenfor

<sup>9</sup> Se ATAX-overenskomstens §12 og TA-overenskomstens §8 stk. 3.

er derfor urealistisk lave, såfremt overenskomsterne overholdes.

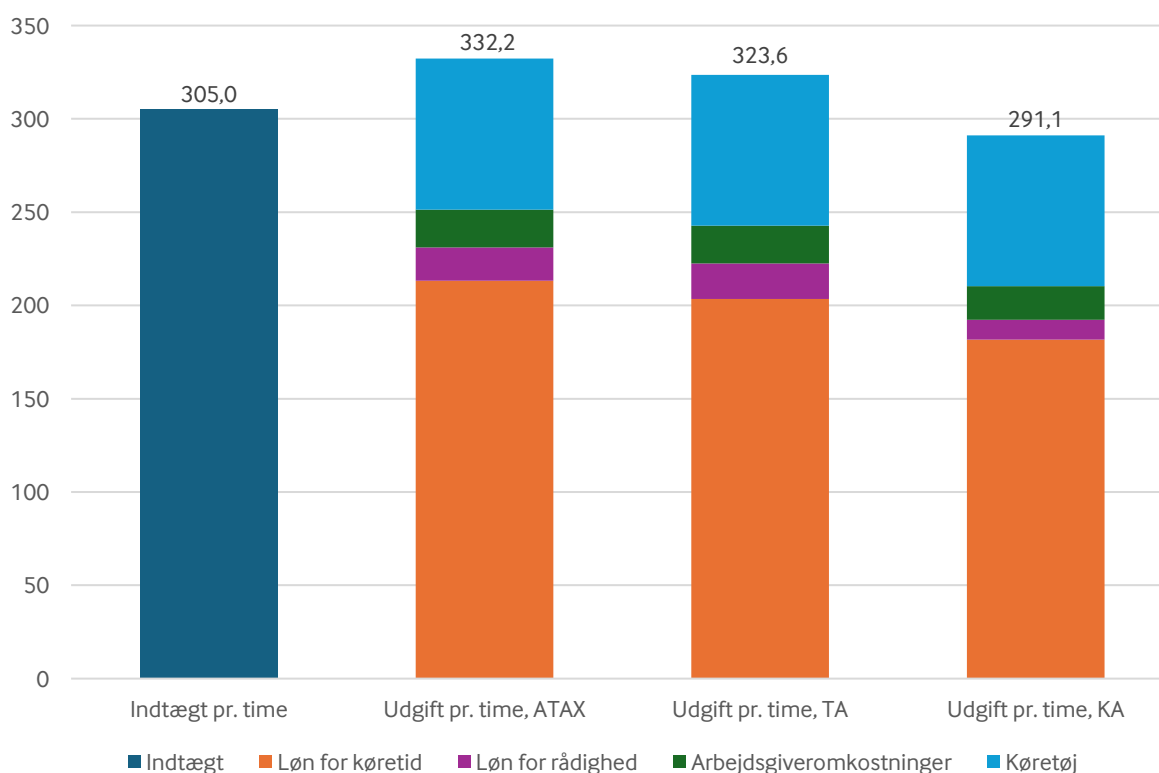
Men selv med antagelsen om, at virksomheden kan nøjes med at betale fuld løn under køretiden, vil de estimerede omkostninger klart overstige de gennemsnitlige indtægter, både hvis man følger ATAX-overenskomsten (332 kr. pr. time) og TA-OST-overenskomsten (324 kr. pr. time).

De samlede omkostninger ved KA-overenskomsten (291 kr. pr. time) er dog lavere end den gennemsnitlige indtægt (305 kr. pr. time). Således får virksomhederne i gennemsnit et lille overskud på kørslerne med disse meget konservative antagelser.

Den primære forskel mellem tallene i figur 3 og tallene i figur 5 er, at der er indregnet rådighedsbetaling (11-19 kr.) frem for fuld løn (65-76 kr.) for den del af åbningstiden, hvor der ikke er betalt kørsel. Arbejdsgiveromkostningerne er også lidt lavere, da der ikke er indregnet alle arbejdsgiveromkostningerne på rådighedstiden, som her antages at ligge udover arbejdstiden.<sup>10</sup>

Figuren viser de gennemsnitlige indtægter og udgifter på tværs af vogntyper. Som det fremgår af figur B i bilag 1 er det især kørsler i almindelige personbiler, hvor indtægterne er for lave til at dække udgifterne.

**Figur 5. Gennemsnitlige indtægter og omkostninger pr. time i de tre overenskomster ved lavere løn under rådighedstid**



<sup>10</sup> Der er dog stadig påregnet lønsumsafgift på rådighedsbetalingen. Arbejdsgiveromkostningerne er derfor lidt højere end i figur 2.



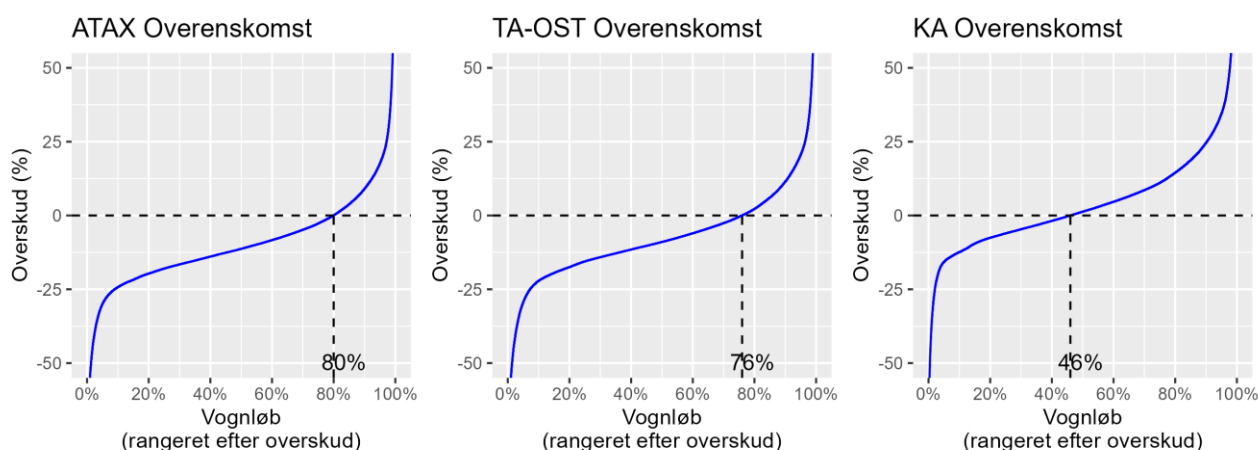
Frem for at se på gennemsnitstallene kan vi igen se på, hvor mange af de vognløb, der er udført, som giver underskud. Figur 6 viser, hvor stort et overskud der er ved hvert vognløb.

Ser vi først på ATAX- og TA-OST-overenskomsterne er det langt størstedelen af vognløbene (hhv. 80 pct. og 76 pct.), hvor omkostningerne overstiger indtægterne, og dermed har kørslen givet underskud for virksomheden, hvis de har fulgt disse overenskomster. Omvendt er der altså kun 20-24 pct. af vognløbene, hvor der er overskud.

Hvis virksomhederne blot skulle have fulgt den billigste overenskomst (KA), så er det knap halvdelen (46 pct.) af alle vognløb, der giver underskud.

Selv med disse meget konservative antagelser om rådighedsbetaling for arbejdstid uden betalte kørsler, hvor vi med al sandsynlighed underestimerer lønomkostningerne, jf. ovenfor, er der altså stadig en betragtelig andel af Flextrafik-kørslen, som giver underskud.

**Figur 6. Overskud for vognløb ved de tre overenskomster (rådighedsbetaling under noget af arbejdstiden)**



På tværs af vogntyper er der altså en stor andel af vognløbene, der giver underskud selv med den billigste overenskomst. Billedet er stort set det samme, uanset om der er tale om kørsler med små eller store biler, jf. figur C og D i bilag 1. Der er dog lidt færre af vognløbene med liftvognene, der giver underskud, end der er med de almindelige personbiler. Det skyldes, at betalingen fra trafikkselskabet er betydeligt højere for disse kørsler, mens de estimerede driftsomkostninger ikke øges tilsvarende. Her skal det dog bemærkes, at driftsomkostningerne for netop de store biler er meget konservativt estimeret, som tidligere beskrevet.

Der er også en stor andel af vognløbene, som giver underskud, uanset hvilket trafikkselskab der er tale

om. Der ser dog ud til at være flere vognløb under FynBus, der giver underskud, sammenlignet med Midttrafik og Sydtrafik, jf. figur E og F i bilag 1. Det kan delvist forklares ved, at FynBus også er det trafikkselskab, hvor kørsel med almindelige personbiler fylder mest (87 pct. af de betalte minutter mod hhv. 82 pct. i Midttrafik og 77 pct. i Sydtrafik).

For at undersøge tesen om, at underskuddet på Flextrafik kan dækkes af fx taxakørsel, kan vi igen se på de vogne, som kun har tilladelse til at køre Flextrafik (OST-tilladelse), hvor supplerende taxakørsel ikke er tilladt. Ved 53 pct. af disse vognløb overstiger de estimerede omkostninger indtægten ved den billigste overenskomst.

# MANGE VIRKSOMHEDER HAR UNDERSKUD, HVIS REGLERNE FØLGES

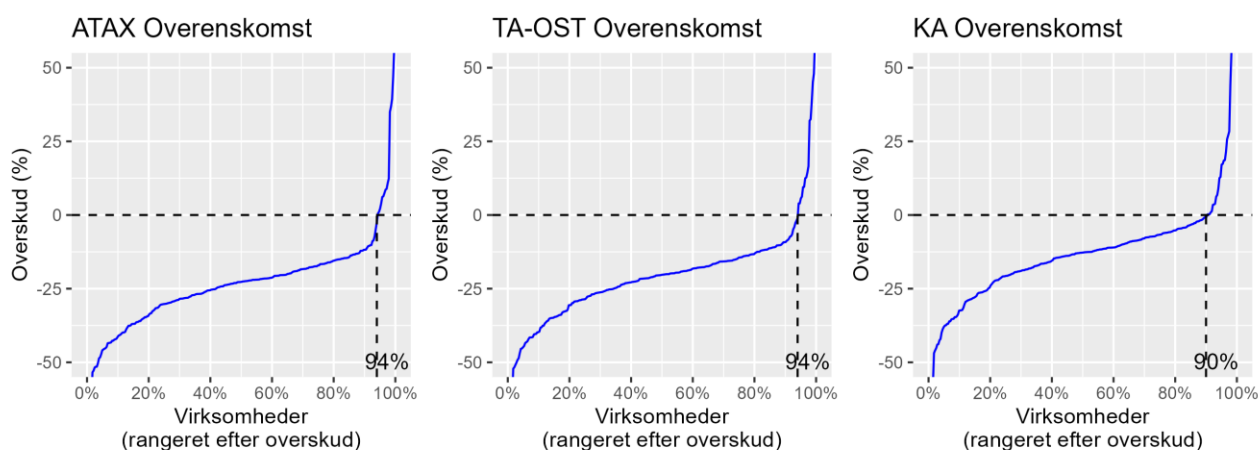
Analysen ovenfor viser altså klart, at priserne på mange variable Flextrafik-kørsler er så lav, at leverandøren må have tabt penge på vognløbet, hvis de fulgte lønniveauet i selv den billigste overenskomst på området og samtidig skulle dække almindelige arbejdsgiveromkostninger og omkostninger til drift af bilen.

En virksomhed kan i teorien godt leve med at køre med underskud på nogle ture, hvis de til gengæld kører med større overskud på andre ture. Derfor er det relevant at se på, hvordan det samlede regnskab for Flextrafik-kørsel ser ud for den enkelte virksomhed for hele den undersøgte periode (marts 2021-oktober 2023).<sup>11</sup>

I alt har 283 virksomheder været leverandører af variabel Flextrafik-kørsel på tværs af de tre trafik-selskaber.

Antager vi fuld løn til chaufføren i minutterne uden betalt kørsel har langt de fleste virksomheder større estimerede omkostninger end indtægter. Figur 7 viser det samlede overskud eller underskud for hver virksomhed. Hele 94 pct. havde samlet set underskud på kørslerne i perioden, hvis de skulle følge ATAX-overenskomsten eller TA-OST-overenskomsten, mens det er 90 pct., der ville have underskud, hvis de skulle følge KA-overenskomsten. I gennemsnit ville virksomhederne have et underskud på 23 pct. ved ATAX-overenskomsten og 21 pct. ved TA-OST-overenskomsten. Med den billigste overenskomst (KA) ville underskuddet i gennemsnit være på 13 pct.

**Figur 7. Samlet overskud for virksomheder for Flextrafik-kørsel ved de tre overenskomster (fuld løn under hele arbejdstiden)**



Det er næppe retvisende, at så mange leverandører af Flextrafik samlet set har haft større omkostninger end indtægter i perioden. I stedet er det

nok mere sandsynligt, at virksomhederne reelt har haft lavere omkostninger end estimeret.

<sup>11</sup> At en virksomhed har underskud på deres Flextrafik-forretning, betyder ikke nødvendigvis, at virksomheden har underskud på dens samlede forretning. Det kan principielt være rationelt for en virksomhed at køre Flextrafik med underskud, hvis de fx kan køre taxakørsel med overskud på andre tidspunkter.

Både arbejdsgiveromkostninger og driftsomkostninger er dog sat meget konservativt, og det er svært at se, hvordan virksomhederne kan reducere disse omkostninger yderligere. Derfor er det nok mest sandsynligt, at det er på chaufførernes løn, at virksomhederne finder en besparelse, også selvom det som bekendt er lovpligtigt at følge lønniveauet i overenskomsterne.

En mulighed er, at chaufførerne reelt ikke får fuld løn i den del af åbningstiden, hvor de ikke udfører betalt kørsel. Hvis det antages, at chaufførerne kun modtager rådighedsbetaling, når de ikke har betalt kørsel, er virksomhedernes samlede omkostninger meget lavere, og dermed vil flere have overskud.

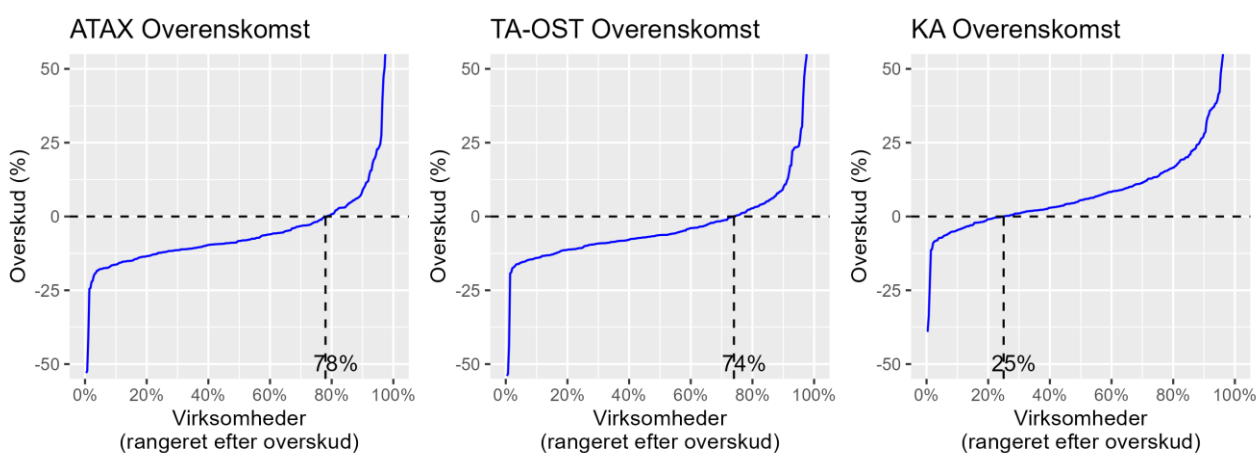
Figur 8 viser, hvor mange virksomheder, der vil have underskud i dette scenarie. Følges ATAX- eller TA-OST-overenskomsten vil det selv i dette

tilfælde være langt størstedelen af virksomhederne (74-78 pct.), som samlet set taber penge på at køre Flextrafik. I gennemsnit vil virksomhederne have et underskud på 4 pct. ved ATAX-overenskomsten og 2 pct. ved TA-OST-overenskomsten.

Billedet er et noget andet, hvis det i stedet er KA-overenskomsten, der følges. Her vil størstedelen af virksomhederne (75 pct.) have overskud. I gennemsnit er overskuddet på 11 pct. Den store forskel fra de øvrige overenskomster skyldes den meget lavere rådighedsbetaling, som tidligere beskrevet.

Men selv i dette scenarie, hvor vi antager de lavest mulige omkostninger, hvor chaufføren ikke får løn et eneste minut udover den effektive køretid, så er der altså 25 pct. af virksomhederne som har underskud på deres Flextrafik forretning.

**Figur 8. Samlet overskud for virksomheder for Flextrafik-kørsel ved de tre overenskomster (rådighedsbetaling under noget af arbejdstiden)**



# KONKLUSION

Analysen viser klart, at priserne på markedet for Flextrafik er så lave, at det i mange tilfælde er usandsynligt, at chaufførerne løn- og arbejdsvilkår lever op til standarderne i gældende overenskomster på området, sådan som loven kræver. En stor andel af kørslerne sker til priser, der er alt for lave til at dække leverandørernes omkostninger, hvis de følger reglerne.

Der er i hvert fald fire mulige forklaringer på, hvordan det kan hænge sammen.

Én mulighed er, at de fleste leverandørerne af Flextrafik aflønner deres ansatte chauffører, som de skal, og rent faktisk kører en forretning med underskud. Det er naturligvis usandsynligt, at virksomhederne i så vidt omfang skulle acceptere at køre med underskud og tabe penge på at køre Flextrafik. Vi har dog også set adskillige eksempler på virksomheder, der er gået konkurs.<sup>12</sup>

En anden mulighed er, at mange vognmænd har ansat chauffører, som *ikke* har den løn og de rettigheder, de er berettiget til ifølge overenskomsterne og reglerne på området. Der har været konkrete eksempler på virksomheder, som er blevet dømt for at underbetale deres chauffører.<sup>13</sup>

En tredje mulighed er, at vognmændene, altså virksomhedsejerne, selv udfører en stor del af kørslen på dårligere vilkår, end ansatte chauffører er berettiget til. Kravet om, at man som minimum skal aflønne efter overenskomsterne, gælder jo kun for ansatte chauffører og ikke for selvstændige. Det er ganske almindeligt, at vognmænd selv udfører en del af kørslen i et vognmandsfirmas, men det virker usandsynligt, at så mange vognmænd igennem længere tid skulle acceptere at få

markant dårligere betaling for deres arbejde end ansatte chauffører.

En fjerde mulighed er, at virksomhederne i vidt omfang ikke ansætter chauffører, men i stedet hyrer chaufførerne som solo-selvstændige, som udfører kørslen på dårligere vilkår, end man som lønmodtager er berettiget til. Det er en udbredt model på transportområde at bruge sådanne "falske" selvstændige for at komme uden om lønmodtagerrettigheder. Modellen kendes fra blandt andre virksomheden Wolt. Vi ved i hvert fald, at antallet af underleverandører til leverandørerne af Flextrafik er eksploderet på få år – hos både Midttrafik og Sydtrafik er antallet mere end 50-doblet siden 2017.<sup>14</sup>

Uanset forklaringen indikerer analysen klart, at reglerne, som skal sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår på området, ikke fungerer efter hensigten. Det er vanskeligt at placere et ansvar ét sted på grund af den særlige konstruktion: Kommuner og regioner ejer trafikselskaberne, som driver Flextrafik, som hyrer private leverandører, som ofte bruger underleverandører. Samtidig er Færdselsstyrelsen også kontrolmyndighed og skal sikre, at virksomheder, der har tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, overholder reglerne.

Trafikselskaberne har også et ansvar for at føre kontrol med leverandørerne, men de er tidligere blevet kritiseret for, at kontrollen flere steder er mangelfuld.<sup>15</sup>

Uanset, hvor ansvaret skal placeres, ser det ud til, at der er etableret et system, som stik imod lovgivningens intentioner ikke er bygget til at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår. Når prisen reelt er eneste konkurrenceparameter og tilsynet er

<sup>12</sup> Blandt de virksomheder, der har kørt Flextrafik i den undersøgte periode, er blandt andre Lillias ApS, Stjernetransport, DT7050 IVS, DT7056 IVS, Mason ApS, Milo ApS og Messi Aps gået konkurs.

<sup>13</sup> Se <https://fagbladet3f.dk/movias-skyld-jeg-ikke-kan-give-en-ordentlig-loen/>

<sup>14</sup> Antallet af underleverandører hos Midttrafik er steget fra 10 i 2017 (ifølge en aktindsigt til [Politiken](#)) til 552 i 2024 (oplyst fra Midttrafik til Cevea). Hos Sydtrafik er antallet steget fra 3 i 2017 til 91 i 2024.

<sup>15</sup> Ifølge [Politiken](#) udførte hverken Sydtrafik, Midttrafik eller Nordjyllands Trafikselskab en eneste kontrol af chaufførernes løn- og arbejdsvilkår i 2021.

mangelfuldt, er det måske ikke så overraskende, at det skaber disse udfordringer. Som en tidligere Cevea-analyse har vist, er kontrollen ofte mangelfuld, når offentlige serviceopgaver udliciteres til private leverandører.<sup>16</sup>

Cevea mener, at der er behov for at stille strengere krav om løn- og arbejdsvilkår i udbuddet, som ikke

kan omgås ved at hyre chauffører som falske selvstændige. Samtidig bør kontrollen med leverandører og underleverandører styrkes over hele landet. Som det er nu, er der langt mellem lovgivningens ord om ordentlige løn- og arbejdsvilkår og praksis. Og der er ingen, der vil tage ansvaret for den mangelfulde kontrol med Flextrafikken.

---

<sup>16</sup> Se <https://cevea.dk/analyse/forudsætningerne-for-udlicitering-halter/>

# DATA OG METODE

Analysen er baseret på dataudtræk for alle variable Flextrafik-vognløb i perioden 1. marts 2021 til 31. oktober 2023 hos trafiksselskaberne FynBus, Midttrafik og Sydtrafik. For hver kørsel har vi fået aktindsigt i oplysninger om start- og sluttidspunkt for åbningstiden, antallet af betalte minutter inden for denne åbningstid, den betalte pris til virksomheden samt vogntype, tilladelsestype og virksomhed. Datagrundlaget fra de tre trafiksselskaber dækker størstedelen af alle kørsler i Danmark.<sup>17</sup>

De to øvrige trafiksselskaber indgår ikke i hovedanalysen. Nordjyllands Trafiksselskab (NT) har afslået at give aktindsigt i oplysninger om vogntype for de enkelte kørsler, hvorfor vi ikke har kunnet beregne udgiften til køretøjet. Movia har helt afslået vores anmodning om aktindsigt, da de vurderer, at der er tale om drifts- og forretningsforhold som må betragtes som forretningshemmeligheder for den enkelte vognmand. I bilag 2 og 3 har vi dog gennemført supplerende analyser for at undersøge, om priserne hos NT og Movia adskiller sig væsentligt fra de tre øvrige trafiksselskaber.

Datasættet er afgrænset blandt andet for at udelukke vognløb, som kan være udført af flere biler og chauffører, samt kørsler som kan være registreret forkert. Det betyder blandt andet, at der tages udgangspunkt i vognløb, der køres af enkeltvogne og ikke vogngrupper, som kan udføres af flere forskellige biler og chauffører. Herefter indeholder datasættet for de tre trafiksselskaber i alt 313.410 vognløb. Herfra er følgende vognløb fjernet:

- Vognløb med åbningstid på over 13 timer (N=49.762). Det svarer til den maksimale åbningstid på et variabelt vognløb ifølge Movias

udbudsbetingelser.<sup>18</sup> Desuden er 13 timer den maksimale daglige køretid, hvis kravet om 11 timers daglig hvile skal overholdes.<sup>19</sup> Hvis disse vognløb var medtaget i analysen, ville de gennemsnitlige lønomkostningerne være højere og dermed ville endnu færre vognløb være rentable.

- Vognløb, der krydser en nat, hvor der skiftes mellem vinter- og sommertid. Her var tegn på fejlregistreringer. (N=152)
- Vognløb med andre vogntyper end 2, 5, 6, 7. Der er tale om sjældnere typer (N=17.003).
- Vognløb med timepriser, der er urealistisk høje. Ifølge udbudsbetingelserne kan man ikke afgive tilbud med priser over et vist niveau.<sup>20</sup> Kørsler med betaling over dette niveau er derfor fjernet (N=60)
- Vognløb, hvor den betalte tid overgår åbningstiden (N=39).
- Vognløb, hvor betalingen var 0 kr. (N=6)
- Vognløb, hvor den betalte tid er 1 minut. Her var tegn på fejlregistreringer. (N=47).

Efter denne afgræsning indeholder datasættet i 251.892 vognløb i hele perioden.

Omkostningerne for virksomhederne for de enkelte kørsler er opgjort i tre dele: 1) Lønomkostninger, 2) Øvrige arbejdsgiveromkostninger og 3) Omkostninger til køretøjet. Herunder gennemgår vi, hvordan hver af disse tre er beregnet og hvilke antagelser det er baseret på.

<sup>17</sup> Det samlede årlige antal ture i Midttrafik, Sydtrafik og FynBus var ifølge [udbudsmaterialet](#) op til 3,5 mio. ture årligt i 2023-2025 (variabel kørsel). Hos [Movia](#) var det forventede antal ture i samme periode ca. 1,5 mio. årligt, mens det hos [Nordjyllands Trafiksselskab](#) var 655.152 ture årligt. Dermed er ca. 60 pct. af alle forventede årlige variable kørsler inden for de tre trafiksselskabers områder.

<sup>18</sup> <https://www.moviatrafik.dk/media/abxmw51a/fv13e-udbudsbetingelser-enkeltvogne.pdf>

<sup>19</sup> <https://www.fstyr.dk/erhverv/gods-bus-og-varebil/koere-hviletid/vejledning-om-reglerne>

<sup>20</sup> Af [udbudsbetingelserne](#) for Sydtrafik, Midttrafik og FynBus fremgår det: "Opstartsbeløb på mere end 500,00 kr. samt timepriser på mere end 900,00 kr. er forretningsmæssigt uinteressante for trafiksselskaberne, hvorfor det ikke er muligt at afgive tilbud med priser over dette niveau". Ifølge et af trafiksselskaberne kan de høje priser på enkelte kørsler skyldes manuelle korrektioner pga. særlige forhold.

## 1. Lønomkostninger

Vi har beregnet, hvad lønudgiften vil være for virksomheden, hvis de skulle betale chaufføren i henhold til tre overenskomster:

- ATAX-overenskomsten
- TA-OST-overenskomsten
- KA-overenskomsten

De beregnede lønomkostninger tager udgangspunkt i, at chaufføren har været timelønnet og inkluderer:

- Tillæg for kørsel om natten (ATAX) og på juleaftens- og nytårsaftensdag (TA-OST).
- Særlig opsparing (TA-OST og ATAX).
- Feriegodtgørelse.
- Udgift til løn under feriefridage (TA-OST og ATAX).
- Udgift til løn under sygdom.
- Arbejdsgiverbetalt pension.
- Søgnehelligdags-/SH-betaling (TA-OST og ATAX).

Der er antaget en faktisk årlig arbejdstid på 1.637 timer i ATAX- og TA-overenskomsterne og 1.672 timer i KA-overenskomsten (1.924 timer om året fratrukket 5 ugers ferie og 3,85 pct. sygefravær<sup>21</sup> samt for TA og ATAX desuden 5 feriefridage).

Udgiften til løn under sygdom er regnet som et tillæg på 4 pct. ud fra en antagelse om, at Flextrafik-chauffører har et sygefravær på niveau med landsgennemsnittet for chauffører.<sup>22</sup>

Udgiften til løn under feriefridage under ATAX- og TA-overenskomsterne er indregnet som et tillæg på 2,25 pct., svarende til 37 timer delt med antallet af faktiske årlige arbejdstimer.<sup>23</sup>

Det er antaget, at chaufføren har 9 måneders anciennitet, hvilket blandt andet udløser ret til

pension og løn under sygdom i alle tre overenskomster.

I de beregnede lønomkostninger er der *ikke* indregnet udgifter til:

- Provisionsløn.
- Tillæg for overarbejde.
- Tillæg for arbejde efter tilkald.
- Tillæg for lange vagter.
- Tillæg for delte vagter.
- Tillæg for store vogntyper (>3500 kg i KA).
- Tillæg for egen uniform.
- Handicaptillæg.
- Faglært-tillæg.
- Udgifter til løn ved børns sygedage, omsorgsdage og barselsorlov.

Tabel A i bilaget viser et samlet overblik over løntakster og satser i de tre overenskomster.

I både KA- og TA-overenskomsten kan chauffører blive aflønnet efter provision og få en andel af det indkørte beløb frem for timeløn. Timelønningen ("garantilønningen") er således den minimumsløn, som chaufførerne er sikret for den udførte kørsel, men lønnen vil være højere i de lønningsperioder (typisk måneder), hvor provisionslønnen overstiger timelønningen. Da vi ikke ved, hvilke chauffører der kører hvilke ture i vores data, kan vi ikke opgøre provisionslønnen pr. lønningsperiode. Når vi ikke medregner provisionsløn, vil vi derfor underestimerer lønudgifterne under de to overenskomster. Havde vi omvendt indregnet muligheden for provisionsløn på hver eneste kørsel, ville vi overestimerer lønudgifterne. Vores estimerer på, hvor mange vognløb der er rentable, hvis man følger overenskomsterne, må derfor ses som minimumsestimerer.

Der er ikke taget højde for, at der i både ATAX- og TA-OST-overenskomsterne afregnes mindst pr. 5 minut, pr. 15. minut eller pr. 30. minut afhængigt af, hvor mange ugentlige arbejdstimer chaufføren

<sup>21</sup> Det gennemsnitlige sygefravær for chauffører (DISCO: 83) var 3,85 pct. i 2021-2022 jf. Danmarks Statistik ([FRA020](#)).

<sup>22</sup> Hvis sygefraværet er 3,85 pct., svarer udgiften til løn under sygdom til et tillæg på 4 pct. pr. faktisk arbejdstime, da  $1/(1-0,0385)=1,0400$ .

<sup>23</sup> I øvrigt er det netop 2,25 pct. af lønnen, der spares op til feriefridage i TA-overenskomsten, jf. §3, stk. 6.

er garanteret. Det vil trække i retning af, at de reelle lønudgifter er lidt højere end estimeret.

Det antages, at chaufføren som minimum får fuld løn for den faktiske køretid, som trafikskabet har betalt virksomheden for. Den øvrige tid, hvor vognløbet har været åbent uden betalte minutter, behandles som øvrig arbejdstid. Fra den øvrige arbejdstid fratrækkes private kørsler<sup>24</sup> og pauser (jf. nedenfor), som tilsammen udgør ca. 10 pct. af den samlede åbningstid i datasættet. I analysen er der både foretaget beregninger, hvor denne øvrige arbejdstid aflønnes som almindelig arbejdstid, samt beregninger hvor det antages, at chaufføren blot står til rådighed i denne tid og aflønnes med rådighedsbetaling. I rådighedsbetalingen er indregnet pension, feriegodtgørelse og evt. SH-betaling og særlig opsparing, men ikke tillæg for sygedage og feriefridage, da rådighedstiden ikke indgår i arbejdstidsberegningen. Det er ikke registreret, hvornår i vognløbets åbningstid, den betalte kørsel ligger. Derfor er det antaget, at de betalte minutter fordeler sig jævnt over hele åbningstiden (dvs. fx tilsvarende andel dags- og nat-minutter).

På alle kørsler på mindst 2,5 timer har vi fratrukket ulønnede pauser fra den øvrige arbejdstid. Det antagne antal pauser og længden af dem er ens på tværs af overenskomster og er baseret på pause-reglerne i de tre overenskomster.<sup>25</sup> Der er trukket en pause på 30 minutter fra for vognløb med åbningstid på mellem 2,5 og 7 timer. På vognløb over 7 timer er der trukket 60 minutters pause fra. Hvis der i et vognløb er mindre en 15 minutter uden betalt kørsel, er der dog ikke fratrukket pauser.

<sup>24</sup> Trafikskaberne har udleveret data vedr. private kørsler og pauser, som har ligget inden for vognløbets åbningstid. Eksempelvis kan der lukes for tildeling af ture inden for vognløbets åbningstid, hvis der køres taxature eller bilen skal på værksted. Denne tid er trukket fra rådighedstiden.

<sup>25</sup> Ifølge ATAX-overenskomsten (protokollat 7) skal der indlægges mindst en pause efter 4,5 timer og tidligst efter 2 timer. I TA-overenskomsten (§2, stk. 2) fremgår det, at der er 1 times spisepause pr. arbejdsdag. I KA-overenskomsten (§15, stk. 10) fremgår det, at tidsintervallet mellem pauser ikke må overstige 4 timer.

<sup>26</sup> En arbejdsskadeforsikring koster 9.063 kr. pr. år pr. ansatte chauffør hos CO'NECT (<https://arbejdsskadeforsikring.dk/prisberegner/>). Prisen er højere hos to andre forsikringselskaber, som ikke ønsker at vi oplyser prisen.

<sup>27</sup> Virksomhederne afregner lønsumsafgift efter metode 4, som er beskrevet her: <https://skat.dk/erhverv/loensumsafgift/beregning-af-loensumsafgift>. Der gives tillæg/fradrag for virksomhedens overskud/underskud i afgiftsgrundlaget, men dette er ikke indregnet i afgiftsgrundlaget i denne analyse, da vi ikke kender virksomhedernes overskud/underskud.

<sup>28</sup> Kontingentet til arbejdsgiverforening varierer mellem arbejdsgiverforeninger og størrelsen på den samlede lønsum i virksomheden, men udgør udover grundbeløbet ca. 0,41 pct. af lønsummen hos [KA](#) og 0,15 pct. hos [Dansk Erhverv](#). Hos ATAX er kontingentprisen ikke oplyst.

## 2. Øvrige arbejdsgiveromkostninger

I analysen er medregnet følgende arbejdsgiveromkostninger:

- Lovpligtig arbejdsskadeforsikring (antaget 9.000 kr. om året<sup>26</sup>)
- Barselsfond (DA Barsel eller Barsel.dk)
- Diverse bidrag gennem Samlet Betaling (AES, AUB, AFU, ATP, Finansieringsbidrag samt administrationsbidrag til Feriekonto og Lønmodtagernes Feriemidler)
- Diverse overenskomstbestemte bidrag til fonde.

Disse omkostninger er bundet op på den enkelte medarbejder, og udgiften kan derfor opgøres pr. time ved at dele det med antallet af årlige arbejdstimer (hhv. 1.672 i KA og 1.637 i ATAX og TA jf. ovenfor).

Virksomheder, der udfører persontransport, er momsfrtaget, men betaler til gengæld lønsumsafgift, som udgør 4,12 pct. af lønsummen (inkl. pension, feriegodtgørelse osv.). Dette er også indregnet under øvrige arbejdsgiveromkostninger.<sup>27</sup>

Der er en række udgifter for arbejdsgiveren, som ikke er medregnet:

- Kontingent til arbejdsgiverforening.<sup>28</sup>
- Evt. driftsbidrag, pladsleje og kontingent til taxasammenslutning.
- Administrationsudgifter.
- Udgifter til førerkort/chaufførkort.



Samlet set er de estimerede omkostninger således meget konservative skøn. I virkelighedens verden vil mange vognmænd have større udgifter, end dem vi lægger til grund i analysen.

### 3. Omkostninger til køretøj

Virksomhedens omkostninger til drift af køretøjet er estimeret på baggrund af de 'Transportøkonomiske Enhedspriser', som er opgjort af DTU og Transportministeriet og bruges til samfundsøkonomiske analyser på transportområdet.<sup>29</sup>

Herfra har vi anvendt de estimerede kørselsomkostninger pr. kilometer for erhvervskøretøjer til dæk, reparation og vedligeholdelse og afskrivninger (dvs. ekskl. omkostninger til drivmiddel).

For almindelige personbiler (vogntype 2) er der taget udgangspunkt i dieslbiler i kategorien 'mellem personbil', hvor kørselsomkostningerne i gennemsnit udgør 1,192 kr. pr. km (ekskl. drivmiddel).

For liftvogne (vogntype 5-7) er der taget udgangspunkt i dieslbiler i kategorien 'stor personbil', hvor kørselsomkostningerne i gennemsnit udgør 1,832 kr. pr. km (ekskl. drivmiddel). De biler, der lever op til kravene for vogntype 5-7 i Flextrafik (bl.a. plads til mindst 5 passagerer, to kørestole og lift) er betydeligt større end de bilmodeller, der er inkluderet i kategorien 'stor personbil' i DTU's opgørelse (fx Mercedes C-klasse og VW Touran). De reelle kørselsomkostninger for de vogntyper, der bruges til Flextrafik, er derfor sandsynligvis højere end de anvendte estimater.

Omkostningerne til diesel for den enkelte kørsel er beregnet ud fra den faktiske literpris på denne

dato hos OK.<sup>30</sup> Bilens brændstofforbrug er fastsat på baggrund af gennemsnittet for bilmodellerne inden for kategorierne mellem personbil (17,15 km/l) og stor personbil (14,29 km/l) ifølge DTU's opgørelse. Dette vurderes at være sat højt især for liftvognene, som reelt må forventes at have et højere brændstofforbrug.<sup>31</sup>

Hertil er tilføjet omkostninger til kaskoforsikring, som er fastsat til 10.000 kr. om året for vogntype 2 og 25.000 kr. om året for vogntype 5-7, og vejhjælp, som er fastsat til 995 kr. om året. Disse priser er sat lavt i forhold til opslagspriser for taxavirksomheder og relevante bilmodeller hos *if* forsikring.<sup>32</sup> Her er det antaget, at der køres op til 100.000 km om året, og at der er højeste selvrisko på 25.000 kr.

For at omregne disse driftsomkostninger til timepriser er det antaget, at bilen kører med en gennemsnitshastighed på 35 km/t, at den kun kører under de betalte ture, og at den kører i alt 2.500 timer om året.

Gennemsnitshastigheden på 35 km/t svarer til antagelsen i tidligere undersøgelser fra Grontmij og COWI.<sup>33</sup> Til sammenligning antages gennemsnitshastigheden for taxakørsel i en analyse af COWI for Dantaxi at være ca. 39 km/t.<sup>34</sup>

Antagelsen om 2.500 timers kørsel årligt er den samme som i den tidligere undersøgelse fra COWI. En antagelse om færre årlige køretimer ville øge timeomkostningerne. De estimerede driftsomkostninger pr. time ud fra ovenstående antagelser fremgår af tabel B i bilag 1.

<sup>29</sup> De Transportøkonomiske Enhedspriser kan findes her: <https://www.man.dtu.dk/myndighedsbetjening/teresa-og-transportoekonomiske-enhedspriser>

<sup>30</sup> <https://www.ok.dk/privat/produkter/ok-kort/prisudvikling#>

<sup>31</sup> Bilmodeller såsom Mercedes Sprinter og Ford Turneo Custom, som kan anvendes som liftvogne, kører i gennemsnit ca. 9-11 km/l diesel ifølge [Spritmoniter](#), som indsamler information om faktisk brændstofforbrug for forskellige bilmodeller.

<sup>32</sup> Prisen for personbiler såsom Mercedes B- og C-klasse og Skoda Superb er ca. 12.000-15.000 kr. årligt (ex. moms), mens store biler såsom Mercedes Sprinter og Mercedes V-klasse koster ca. 28.000-30.000 kr. årligt (ex. moms), se: <https://www.if.dk/erhverv/erhvervsforsikring/koretojsforsikring/taxaforsikring>

<sup>33</sup> COWI (2018). *Omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster*. Grontmij (2013). *Kostprisberegning for taxakørsel i Midtjylland*.

<sup>34</sup> Gennemsnitshastigheden kan udledes ud fra det antagne køremønster (se [Dantaxi](#)) og gennemsnitshastigheden for bykørsel (18,6 km/t) og landevejskørsel (62,5 km/t) i [TEMA2015](#), som analysen er baseret på.

# BILAG

## BILAG 1. SUPPLERENDE TABELLER OG FIGURER

Tabel A. Overblik over samlede minimumslønomkostninger pr. arbejdstime i de tre overenskomster (kr. pr. time)

	Grundtakst	Særlig opsparring <sup>A</sup>	SH-betaling <sup>A</sup>	Feriegodtgørelse <sup>B</sup>	Feriefridage <sup>B</sup>	Arbejdsgiverbetalt pension <sup>C</sup>	Udgift til sygedage <sup>D</sup>	I alt
<b>ATAX-overenskomsten</b>								
<i>Procentsats (pr. 1/10 2023)</i>	-	4,00%	2,00%	12,50%	2,25%	8,00%	4,00%	-
Løn, dag (kl. 06-20)	163,3	6,5	3,3	22,1	3,8	15,9	8,6	223,5
Løn, nat (kl. 20-06)	198,9	8,0	4,0	26,9	4,7	19,4	10,5	272,2
Rådighedsbetaling	40,8	1,6	0,8	5,5	-	3,9	-	52,7
<b>TA-overenskomsten</b>								
<i>Procentsats (pr. 1/10 2023)</i>	-	5,00%	3,00%	12,50%	2,25%	10,00%	4,00%	-
Løn, hele dagen (kl. 00-24)	152,25	7,6	4,6	20,4	3,6	18,8	8,3	215,5
Løn, juleaftens- og nytårsaftensdag	252,0	12,6	7,6	33,7	6,0	31,2	13,7	356,7
Rådighedsbetaling	41,9	2,1	1,3	5,6	-	5,1	-	56,0
<b>KA-overenskomsten</b>								
<i>Procentsats (pr. 1/10 2023)</i>	-	-	-	12,50%	-	10,50%	4,00%	-
Løn, alle tidspunkter	144,25	-	-	18,8	-	17,1	7,2	187,4
Rådighedsbetaling	24,5	-	-	3,2	-	2,9	-	30,6

Noter: A) Beregnes på grundlag af løntakst. B) Beregnes på samme grundlag som A + særlig opsparring. C) Beregnes på samme grundlag som B + SH-betaling, feriegodtgørelse og feriefridage. D) Beregnes på samme grundlag som C + pension.

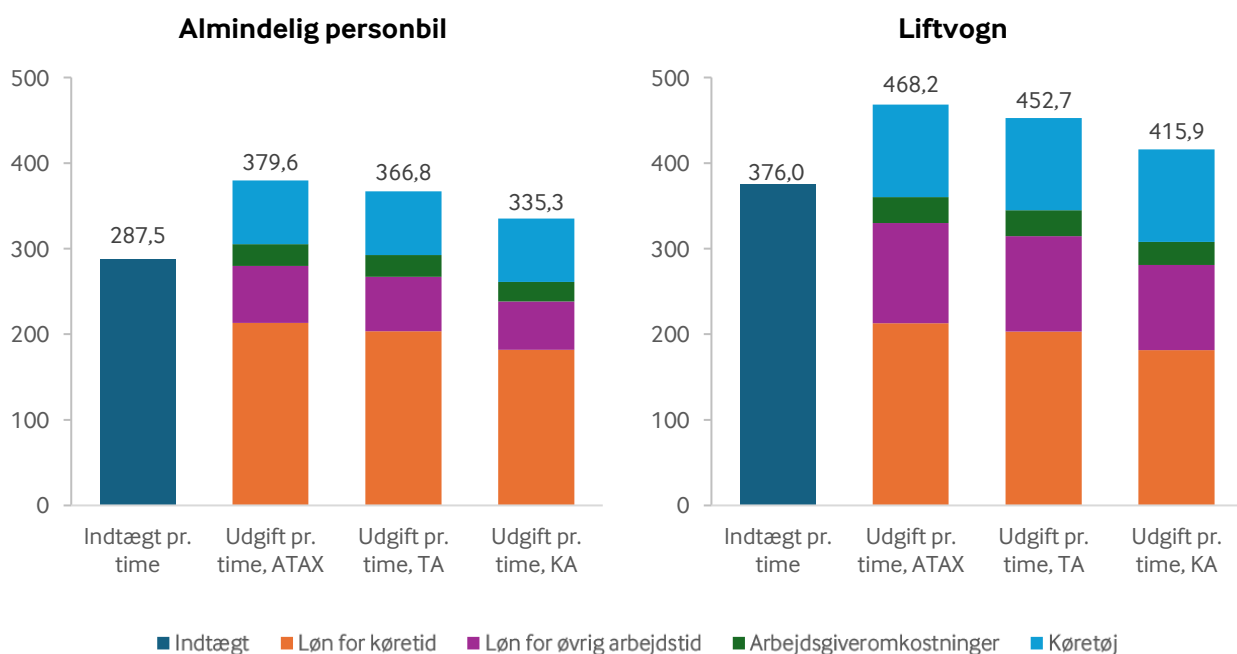
Fra 1. oktober 2023 fremgår det af ATAX-overenskomsten, at der beregnes særlig opsparring, feriepenge og pension af SH-betalingen. Da det kun gælder sidste måned i den undersøgte periode, er det dog ikke indregnet. Det ville trække i retning af lidt højere lønudgifter.

**Tabel B. Omkostninger til drift af køretøj (kr. pr. kørt time)**

	Almindelig personbil (vogntype 2)	Liftvogn (vogntype 5-7)
Reparation, vedligeholdelse, afskrivninger og dæk (jf. DTU)	41,7	64,1
Kaskoforsikring	4,0	10,0
Vejhjælp	0,4	0,4
Brændstof (gnst. dieselpris for året)	28,1	33,7
<b>I alt</b>	<b>74,2</b>	<b>108,2</b>

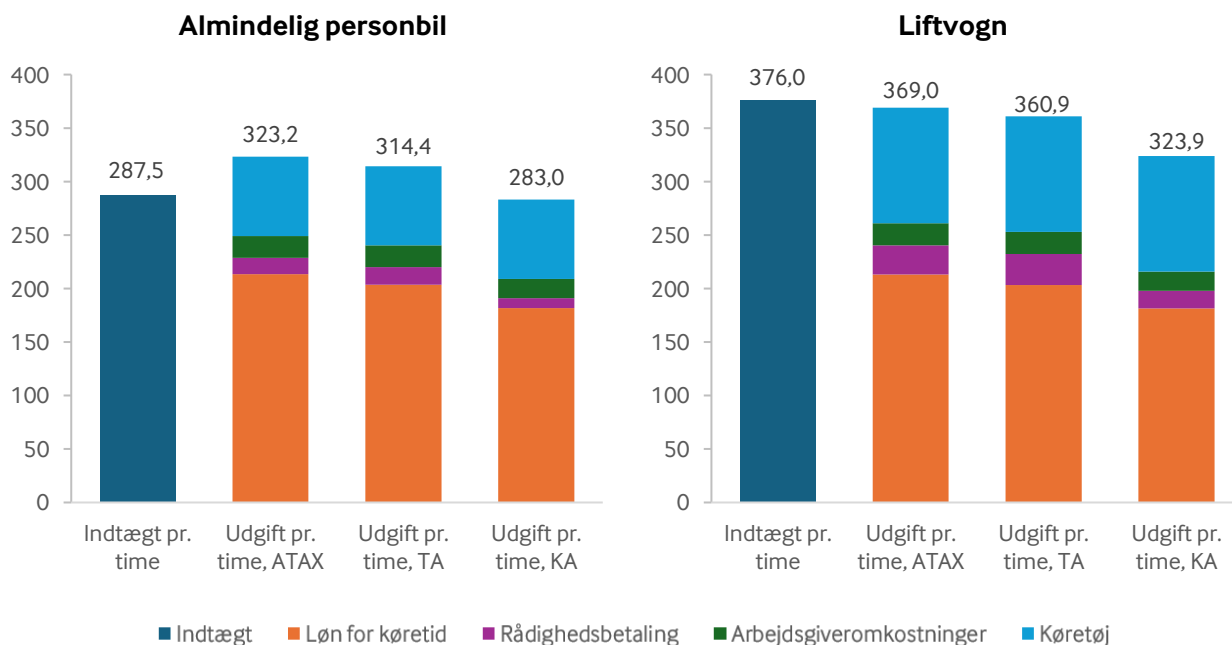
Note: Udgifterne til brændstof er beregnet på baggrund af en gennemsnitlig dieselpris for hele den undersøgte periode på 13,77 kr. pr. liter. I de faktiske beregninger for kørslerne er prisen for den pågældende dag anvendt.

**Figur A. Gennemsnitlige indtægter og omkostninger pr. times kørsel i de tre overenskomster ved fuld løn under hele arbejdstiden, fordelt på vogntyper (kr.)**



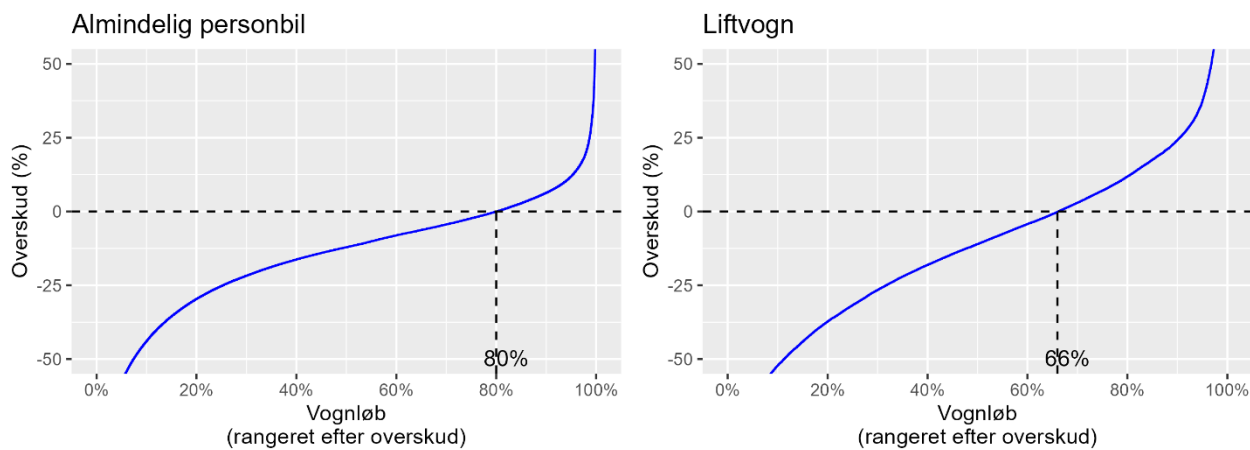
Note: Figuren svarer til figur 3 i rapporten, men opdelt på vogntyper.

**Figur B. Gennemsnitlige indtægter og omkostninger pr. time i de tre overenskomster ved lavere løn under rådighedstid (kr.)**

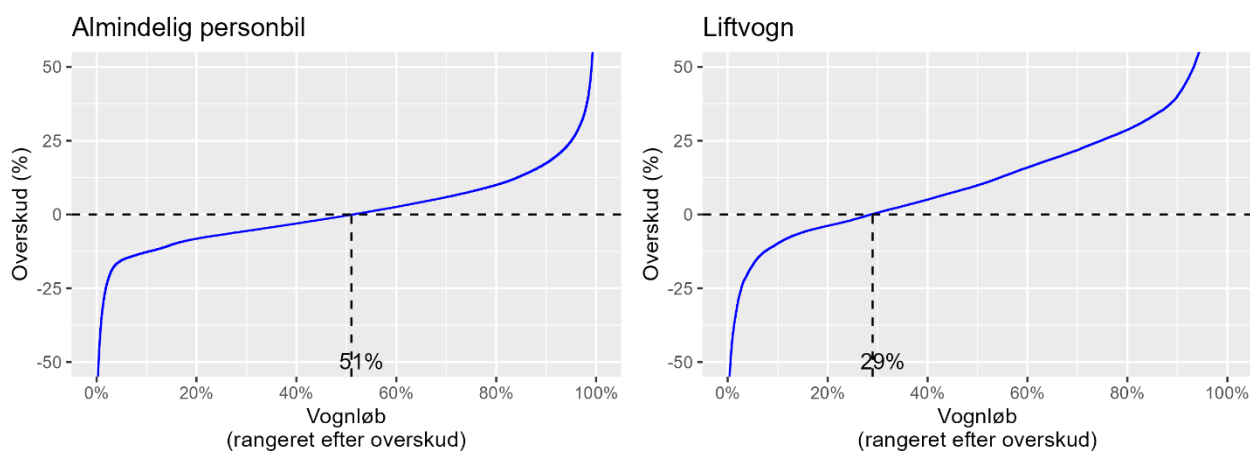


Note: Figuren svarer til figur 4 i rapporten, men opdelt på vogntyper.

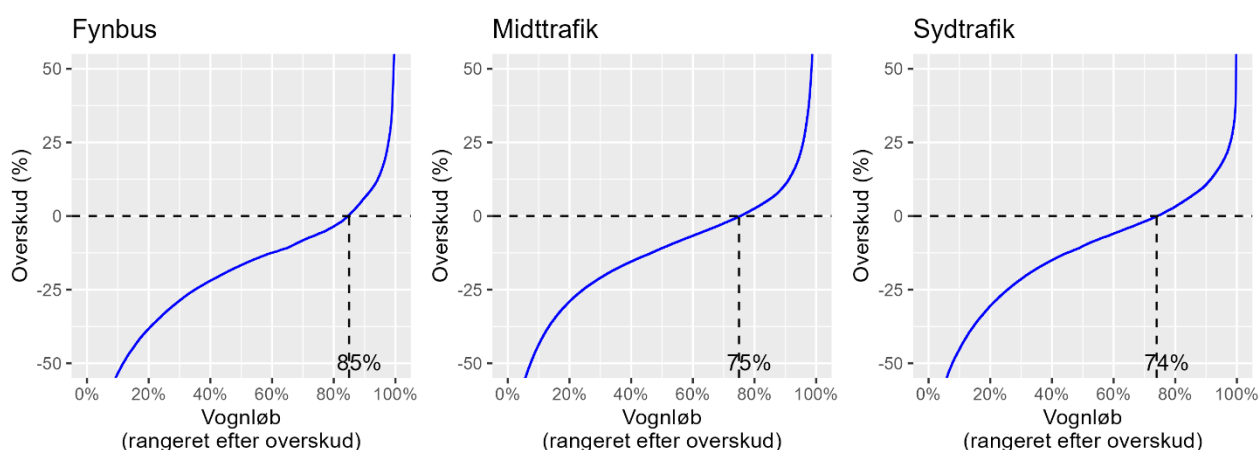
**Figur C. Overskud for vognløb ved billigste overenskomst efter vogntype (fuld løn under hele arbejdstiden)**



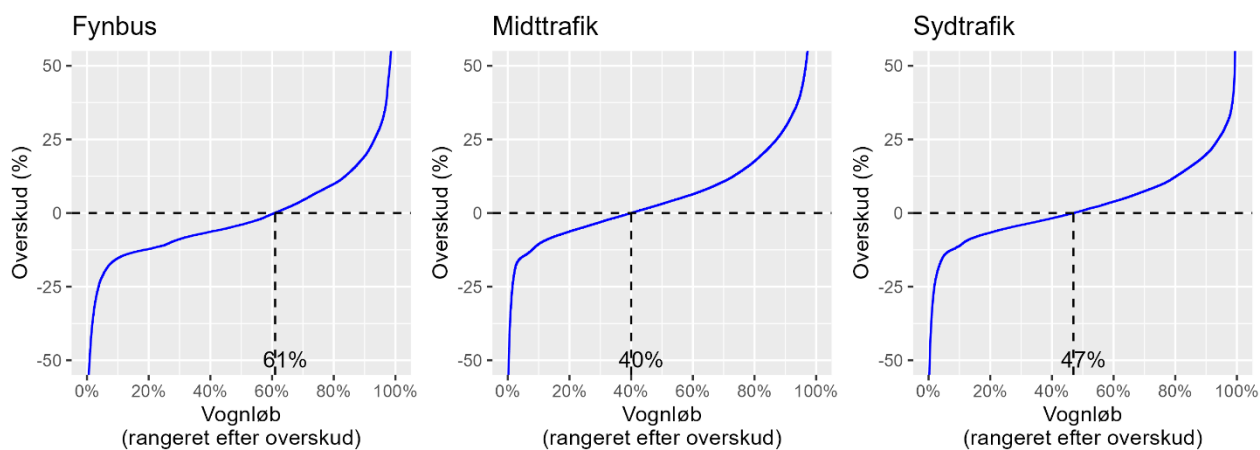
**Figur D. Overskud for vognløb ved billigste overenskomst efter vogntype (rådighedsbetaling under noget af arbejdstiden)**



**Figur E. Overskud for vognløb ved billigste overenskomst efter trafiksselskab (fuld løn under hele arbejdstiden)**



**Figur F. Overskud for vognløb ved billigste overenskomst efter trafiksselskab (rådighedsbetaling under noget af arbejdstiden)**



## BILAG 2. SAMMENLIGNING MED TILBUDSPRISER HOS MOVIA

Movia har afslået at give aktindsigt i de faktiske priser for variabel Flextrafik. Der offentliggøres dog et overblik over priserne på vogne, der er blevet tildelt kontrakter i udbuddet, dvs. de priser som leverandørerne har tilbudt i udbuddet.<sup>35</sup>

I tabel A ses gennemsnittet og fordeling af timepriserne på hverdage i dagtimerne for alle de tilbud, der er blevet accepteret af Movia for de tre forskellige udbudsperioder, der ligger inden for den undersøgte periode i denne analyse.

Tallene beskriver priserne, som leverandørerne har budt ind med og ikke priserne på de faktiske kørsler. Systemet er som bekendt indrettet sådan, at det er den til enhver tid billigste vogn, der bliver tildelt turene. Derfor kan de ikke sammenlignes direkte med tallene i analysen. For bedre at kunne sammenligne har vi beregnet tilsvarende tal for alle de tilbudte priser hos Midttrafik, Sydtrafik og FynBus.<sup>36</sup>

Som det fremgår, ser de tilbudte priser fra marts 2021 ud til at være på omtrent samme niveau hos Movia som hos de tre øvrige trafikselskaber. I marts 2022 ser priserne ud til at være steget lidt mere hos Movia end hos de øvrige trafikselskaber. Det kan skyldes, at der bliver lavet nyt udbud hvert år hos Movia, mens det kun sker hvert andet år hos de tre øvrige trafikselskaber. I stedet bliver priserne reguleret efter et prisindeks i løbet af udbudsperioden.<sup>37</sup> Dermed har leverandørerne hos Movia haft mulighed for selv at øge priserne på et tidspunkt, hvor der som bekendt var høj inflation.

I marts 2023 startede en ny udbudsperiode i alle trafikselskaberne. Her ser priserne hos Movia ud til generelt at være højere end hos de øvrige trafikselskaber. Det er dog ikke nødvendigvis sigende for, hvilke priser der faktisk er blevet kørt til. Leverandøren kan principielt byde ind med flere forskellige priser på samme vogn for at have mulighed for at sikre den højest mulige afregning for en kørsel. Stigningen kan også være udtryk for, at der er flere tilbud på de dyrere vogntyper i den nye udbudsrunde. I hvert fald kan vi samtidig se, at de billigste tilbudte vogne hos Movia er lavere end hos de øvrige trafikselskaber.

Af tabellen fremgår opstartspriser ikke, som er det beløb leverandøren får for at starte en tur, hvis bilen ikke allerede er i drift. Det gør også tallene svære at sammenligne én-til-én, da der hos Movia var krav om opstartspris på minimum 30 kr., mens langt de fleste vogne hos Midttrafik, Sydtrafik og FynBus har en opstartspris på 0 kr. (94 pct.).

**Tabel A. Timepriser for kørsel på hverdage i dagtimerne**

	Gennemsnit	Minimum	0,25 fraktil	Median	0,75 fraktil
<b>Movia</b>					
1. marts 2021 (FV10)	277,0	179,0	250,0	269,0	294,0
1. marts 2022 (FV11)	313,3	190,0	260,0	298,0	340,0
1. marts 2023 (FV12)	486,8	200,0	390,0	450,0	576,6
<b>Midttrafik, Sydtrafik og FynBus</b>					
1. marts 2021 (FV7)	282,0	200,0	253,0	267,0	293,0
1. marts 2022 (indekseret)	302,8	214,7	271,6	286,6	314,5
1. marts 2023 (FV8)	358,0	250,0	319,0	350,0	380,0

<sup>35</sup> Prisstatistikken for hvert udbud kan findes her: <https://www.moviatrafik.dk/flexvognmand/udbud-af-flextrafik/udbud-af-kørsel-i-flextrafik-ordningen>

<sup>36</sup> De indbudte priser for alle leverandører offentliggøres på tildelingslister. Se [FV7 her](#) og [FV8 her](#).

<sup>37</sup> Se indekset her: <https://www.trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne-omkostningsindeks/>

Med timepriser helt ned til 179 kr. hos Movia inden for den undersøgte periode kan vi med stor sikkerhed sige, at der også hos Movia er blevet accepteret tilbud med timepriser, der ikke er rentable for leverandøren, hvis overenskomsterne skal følges. Datagrundlaget for Movia er ikke tilstrækkeligt til at konkludere entydigt, om der er færre eller flere urentable kørsler i forhold til de øvrige trafikselskaber. Der er dog heller ingen klare indikationer på, at det skulle forholde sig anderledes her. I den sidste af de 3 udbudsperioder (efter 1. marts 2023) ser det dog alt andet lige ud til, at leverandørerne hos Movia i gennemsnit har bedre mulighed for at levere kørsler, der er rentable, hvis overenskomsterne følges.

## BILAG 3. SAMMENLIGNING MED NORDJYLLANDS TRAFIKSELSKAB

Nordjyllands Trafikselkab (NT) har afslået at give aktindsigt i oplysninger om vogntype for de enkelte vognløb, hvorfor vi ikke har kunnet beregne udgiften til køretøjet på samme vis som i analysen.

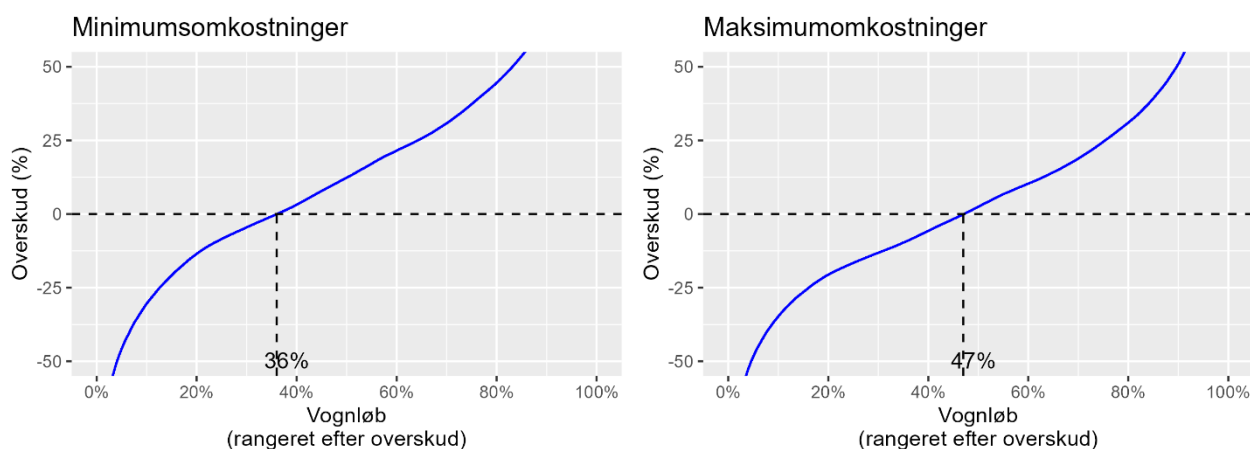
Da vi har alle øvrige oplysninger om de enkelte vognløb kan vi dog beregne et spænd, som omkostningerne sandsynligvis ligger inden for.

Minimumsomkostningerne for alle vognløb under Nordjyllands Trafikselkab er beregnet ved at antage, at alle kørsler er udført i almindelige personbiler. Her underestimerer vi naturligvis de reelle omkostninger for de vognløb, der er udført i liftvogne, hvor driftsomkostningerne er højere.

Omvendt er maksimumomkostningerne for vognløbene under Nordjyllands Trafikselkab estimeret ved at antage, at alle kørsler er gennemført i liftvogne. Her overestimeres omkostningerne for kørsler med almindelige personbiler.

Figur A viser overskuddet for alle vognløb under Nordjyllands Trafikselkab i perioden ved disse to beregninger. Her er det antaget, at chaufføren får fuld løn under hele arbejdstiden. Mellem 36 pct. og 47 pct. af alle vognløb giver underskud i dette tilfælde. I de tre trafikselkaber i analysen er andelen mellem 74 pct. og 85 pct., jf. figur E i bilag 1. Det ser altså ud til, at der er betydeligt færre underskudskørsler hos NT.

### Figur A. Overskud for vognløb under Nordjyllands Trafikselkab ved billigste overenskomst (fuld løn under hele arbejdstiden)



Figur B viser tilsvarende det estimerede overskud for alle vognløb under Nordjyllands Trafikselkab, hvis chaufføren kun modtager rådighedsbetaling for den del af vognløbets åbningstid, hvor der ikke er betalt kørsel. Mellem 11 pct. og 22 pct. af vognløb giver underskud i dette tilfælde. Igen er denne andel væsentligt lavere end ved de tre trafikselkaber i analysen, hvor andelen er mellem 40 pct. og 61 pct., jf. figur F i bilag 1.



**Figur B. Overskud for vognløb under Nordjyllands Trafikselskab ved billigste overenskomst (rådhedsbetaling under noget af arbejdstiden)**

