

Dokumentnummer
2081956

Dato
11 09 2025

Sagsbehandler
VIH

Direkte
+45 36 13 16 30

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Bilag 2. Beregningsforudsætninger for modelberegning af TCO for flextrafikkens alm. personbiler og liftbiler

Baggrund

Trafikselskaberne i Danmark besluttede sammen med flextrafikoperatørernes brancheorganisationer Dansk PersonTransport og Dansk Industri (Parterne) i begyndelsen af 2025 at udvikle et dedikeret omkostningsindeks for flextrafik til brug for regulering af trafikselskabernes operatørbetaling. Parterne aftalte et kommissorium for arbejdet. Det fremgår følgende af kommissoriet om fastlæggelse af operatøromkostninger til flextrafikkørsel:

"Flextrafik køres i dag af et stort antal af vognmænd, hvor nogle er enkeltmandsvirksomheder. Andre har et begrænset antal vogne, og nogle har større flåder af vogne. Der er dermed betydelige forskelle vognmændene imellem i forhold til administrative ressourcer, virksomhedernes kreditvurdering, muligheder for at opnå stordriftsfordele mv. Det må derfor formodes, at der er en stor variation mellem vognmændenes omkostninger for flextrafikkørsel. (...)

Det må formodes, at det vil være vanskeligt at indsamle repræsentative data for flexvognmændenes faktiske omkostninger for kørsel i flextrafikken. Mange vognmænd vil sandsynligvis have vanskeligt ved at prioritere at sammenstille og dele data for deres omkostninger for flextrafik. Blandt de vognmænd, som måtte prioritere et sådant arbejde, vil der nok være en forholdsmæssig overvægt af større vognmænd, da disse vognmænd vil have flere administrative ressourcer at trække på.

Parterne er derfor enige om at lægge modelberegninger til grund for vognmændenes omkostningsstruktur i stedet for at analysere faktisk afholdte operatøromkostninger. Denne modelberegning efterprøves og kvalitetssikres på baggrund af faktiske tal og observationer fra flextrafikoperatører."¹

Parterne nedsatte en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter fra de danske trafikselskaber og Dansk PersonTransport. Arbejdsgruppen udarbejdede i foråret 2025 en model for flexoperatørers omkostninger til flextrafikkørsel (TCO-model). Dette notat beskriver de budgetposter, som er omfattet af TCO-modellen, og de beregningsforudsætninger, som ligger til grund for modellen. Arbejdsgruppen har taget

¹ Kommissorium for udvikling af omkostningsindeks for flextrafik, Trafikselskaberne i Danmark, Dansk PersonTransport og DI Transport, 28. maj 2025.

udgangspunkt i en TCO-model for omkostninger til flextrafik, som Trafikstyrelsen anvender som hjælpeværktøj i forhold til at beregne meromkostninger ved omstilling af flextrafik til nulemissions flextrafik ved administration af Pulje for grønne busser og grøn flextrafik². Denne TCO-model er oprindeligt udviklet af Trafikselskaberne i Danmark på vegne af Trafikstyrelsen. Der er sammenfald mellem den personkreds, som har udviklet den oprindelige TCO-model, og arbejdsgruppen for Nyt Omkostningsindeks for Flextrafik.

Vogntyper og drivmiddel

TCO-modellen omfatter flexoperatørers beregnede omkostninger til flextrafikkørsel med hhv. personbiler og liftbiler. Ved liftbiler forstås minibusser svarende i størrelse til en Mercedes Sprinter, som er ombygget med udvendig lift, og som kan medtage en eller flere kørestole. Omkostninger til flextrafikkørsel er beregnet for personbiler og liftbiler med el og diesel som drivmiddel. TCO-modellen omfatter således fire vogntyper: el-personbil, diesel-personbil, el-liftbil og diesel-liftbil.

Kørselsomfanget er for personbiler beregnet ud fra en forudsætning om, at en personbil afregnes for 2.400 timer pr. bil pr. år, og at en personbil kører 120.000 km om året. Kørselsomfanget er for personbiler beregnet ud fra en forudsætning om at en liftbil afregnes for 1.950 timer pr. bil pr. år, og at en liftbil kører 105.000 km om året, jf. Tabel 1

Tabel 1. Beregningsforudsætning for kørselsomfang

Enhed	Personbil	Liftbil
km/dag/bil	400	350
dage/år	300	300
km/år/bil	120.000	105.000
timer/år/bil	2.400	1.950

Budgetposter

TCO-modellen omfatter følgende budgetposter: løn, køretøj, finansiering, drivmiddel, vedligehold, øvrige omkostninger og fortjeneste.

Løn

Der er tre forskellige kollektive overenskomster, der dækker området under arbejdsgiverforeningerne; Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA), Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd (ATAX) og Kristelig Arbejdsgiverforening (KA). Tænketanken CEVEA udgav i november 2024 et notat, der beskrev omkostningsniveau i de tre overenskomster for flextrafik. Arbejdsgruppen har på baggrund af data fra CEVEA's analyse beregnet den gennemsnitlige timebetaling i overenskomsterne til intervallet 250,1 til 284,6 kr. pr. time (oktober 2023-prisniveau).

Ved fastlæggelse af chaufførløn har arbejdsgruppen lagt forskellige niveauer for chaufførløn til grund for personbiler og liftbiler, selv om chaufførerne for de to vogntyper er dækket af de samme overenskomster. Bevæggrunden herfor er, at flextrafikkens personbiler i højere grad er kendetegnet ved små vognmænd end flextrafikkens liftbiler. Det er arbejdsgruppens forståelse, at små vognmænd oftere benytter sig af de billigere overenskomster samtidigt med, at nogle selvstændige vognmænd accepterer en aflønning, som ligger under overenskomsterne. Arbejdsgruppen vurderer, at disse omstændigheder trækker det gennemsnitlige lønniveau ned for flextrafikkens personbiler. Chaufførløn er i TCO-modellen sat til 240 kr. for personbiler og 270 kr. for liftbiler. Hertil kommer omkostninger ved sygdom og øvrige arbejdsgiveromkostninger, som er sat til 28 kr. pr. time for både personbiler og liftbiler.

² <https://www.trafikstyrelsen.dk/publikationsliste/kollektiv-trafik-publikationer/2022/jul/flextrafik-model-til-beregning-af-merpriser-og-co2-aftryk>

Køretøj

Budgetposten omfatter omkostning til afskrivning af bilmateriel og til foliering, afgifter og forsikring. Personbiler er afskrevet over 5 år, hvor liftbiler er afskrevet over 8 år. Prisen for liftbiler og dieslbiler fremgår af Tabel 2. Alle priser er ekskl. Moms. Prisdata er indhentet fra relevante forhandlere. Restværdi for personbiler er sat til 5.000 kr. og restværdi for liftbiler til 45.000 kr.

Tabel 2. Anskaffelsespris for biler, kr. ekskl. moms

Enhed	El		Diesel	
	Personbil	Liftbil	Personbil	Liftbil
kr.	350.000	960.000	190.000	625.000

Afgifter omfatter omkostninger til ejerafgift og udligningsafgift. Afgifter udgør under 1.000 kr. om året for elbiler og 2.500 kr. pr. bil pr. år for diesel-personbiler og 8.800 kr. pr. bil pr. år for diesel-liftbiler. Omkostninger til forsikring er sat til 6.000 kr. pr. bil pr. år, og omkostning til foliering er sat til 5.000 kr. pr. bil.

Finansiering

Renteomkostninger er sat til 5 pct. af omkostninger for købspris for bil og ladeanlæg (ladeboks og nettilslutning) til elbiler.

Drivmidler (hhv. el og diesel)

El-personbiler er forudsat at lade 2,5 pct. af samlet elforbrug fra lynladere i byrummet og de resterende 97,5 pct. ved natladning. El-liftbiler er forudsat at lade 34,3 pct. af samlet elforbrug fra lynladere i byrummet og de resterende 65,7 pct. ved natladning. Den faktiske sammensætning af natladning og ladning ved lynladere afhænger af den enkelte operatørs forretningsmodel, adgang til natladning og vognenes rækkevidde. Arbejdsgruppen har ikke haft adgang til repræsentative data for operatørernes strategi for opladning af biler, og der er derfor en betydelig usikkerhed ved, hvorvidt TCO-modellens forudsætninger faktisk afspejler operatørernes adfærd. Prisen pr. kWh ved ladning ved lynladere er sat til knap 4 kr. pr. kWh og omkostning til natladning til 2,25 kr. pr. kWh, hvor operatøren kan få godtgjort 0,72 kr. pr. kWh. Operatørens omkostning til diesel er sat til 12,50 kr. pr. liter. El-liftbiler er forudsat at benytte 146 liter diesel pr. år til kabinopvarmning af passagerkabinen. Anvendte forbrugstal for hhv. el og diesel fremgår af Tabel 3.

Tabel 3. Beregningsforudsætninger for forbrug af hhv. el og diesel

Enhed	El		Diesel	
	Personbil	Liftbil	Personbil	Liftbil
kWh/km	0,21	0,32		
km/l			19,1	10,0

Vedligehold

Vedligehold omfatter omkostninger til service, reparationer, dæk, bremses, rengøring og partikelfiltre (kun dieslbiler). Omkostning til vedligehold for hhv. el-personbiler, el-liftbiler, diesel-personbiler og diesel-liftbiler fremgår af Tabel 4.

Tabel 4. Beregnede årlige omkostninger til vedligehold

Enhed	El		Diesel	
	Personbil	Liftbil	Personbil	Liftbil
kr./år	35.120	45.183	71.600	78.630

Øvrige omkostninger

Øvrige omkostninger omfatter omkostninger til administration, AdBlue og parkering. TCO-modellen omfatter en gennemsnitlig omkostning til administration på 10 kr. pr. time. Dette er udtryk for, at omkostning til administration varierer meget mellem små operatører (lavere omkostning) og store operatører (højere omkostning).

Dieselbiler er forudsat at anvende AdBlue i et volumen svarende til 7 pct. af dieselforbruget. Omkostning til AdBlue er sat til 8,70 kr. pr. liter.

Det er forudsat, at elbiler oplades om natten, og at det forudsætter adgang til en fast p-plads. For elbiler er der sat en omkostning på 12.000 kr. pr. år til leje af p-plads. Omkostninger til etablering af ladeboks og nettilslutning til opladning af elbiler er sat til 34.000 kr. Hertil kommer abonnement til ladeoperatør på ca. 1.000 kr. pr. år.

Fortjeneste

Det er forudsat, at operatørens profitmargin er 4 pct. af omkostningsdækningen (de samlede budgetterede omkostninger til flextrafikkørsel).

Validering af TCO-modellens beregningsforudsætninger

TCO-modellen har været i høring hos Dansk PersonTransports medlemmer i perioden 29. april til 20. maj 2025. Medlemmerne blev bedt om at give input til modellens forudsætninger i form af de brugte enhedspri-
ser. Det var alene tre operatører, der gav input til høringen. Disse operatører har alene givet input til omkostningsmodellens beregningsværdier for liftbiler. Det er uklart, om det faktisk at ingen operatører har givet input til modellens beregningsværdier for personbiler kan tolkes, som at operatørerne er enige i beregningsforudsætningerne, eller om det alene er udtryk for, at operatørerne ikke har prioriteret opgaven. Arbejdsgruppen ser det dog som en svaghed ved beregningsmodellen, at beregningsværdierne for personbiler ikke er blevet bekræftet af operatørerne.

Fordeling af omkostninger per budgetpost

De enkelte budgetposter andel af de samlede omkostninger til flextrafikkørsel fremgår af Tabel 5.

Tabel 5. Andel af samlede omkostninger fordelt på budgetpost og vogntype

Budgetpost	EI		Diesel	
	Personbil	Liftbil	Personbil	Liftbil
Løn	72,9%	64,1%	70,7%	60,5%
Drivmiddel	5,0%	8,5%	8,7%	13,7%
Finansiering	1,5%	3,9%	0,8%	2,0%
Køretøj	8,6%	12,0%	5,0%	9,1%
Vedligehold	4,0%	4,5%	7,9%	8,2%
Øvrige	8,0%	7,1%	6,9%	6,5%