



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



PM

Åkerinäringens kostnadsbild – en jämförelse mellan fyra länder med trafik i Sverige

Analys & Strategi

2014-11-04

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel:
Redaktör:
WSP Sverige AB
Besöksadress: Ullevigatan 19
Box 13033
402 51 Göteborg
Tel: 010-722 50 00
E-post: info@wspgroup.se
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se/analys

Innehåll

1	INLEDNING.....	5
1.1	Förutsättningar och genomförande.....	5
1.2	Osäkerheter.....	7
2	FRAMTAGANDE AV KOSTNADER	8
2.1	Fasta kostnader.....	8
2.2	Rörliga kostnader	13
2.3	Förarkostnader	15
3	PRISEXEMPEL PÅ SLÄP	16
	BILAGA 1 – REFERENSER	17

1 Inledning

WSP Analys & Strategi har på uppdrag av Trafikanalys gjort en kartläggning av åkerinäringens kostnadsbild i Sverige, Polen, Estland och Tjeckien. Kartläggningen syftar till att ge en nulägesbild av hur konkurrenssituationen ser ut när åkerier från andra länder konkurrerar i Sverige med svenska åkerier. Länderna har valts ut av Trafikanalys mot bakgrund av att de är vanligt förekommande i trafik i Sverige och har bland de lägsta kostnaderna i Europa. Bakgrunden till kartläggningen är Trafikanalys arbete med att analysera hur ett nytt Eurovinjettdirektiv kan påverka konkurrenssituationen.

Kostnaderna delas upp i fasta fordonskostnader som avskrivning, ränta, fordonskatt, vägavgift, försäkring och rörliga (distansberoende) kostnader som avskrivning, däck, reparationer, drivmedel samt förarlöner och arbetsgivareavgifter.

Detta är ett PM som beskriver hur kostnaderna i den tillhörande Excel-filen tagits fram.

1.1 Förutsättningar och genomförande

Åkerinäringen är en heterogen bransch med olika verksamheter där förutsättningarna skiljer sig åt. Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag delar upp verksamheten i fjärrtransporter (inrikes linjetrafik och internationella transporter), bygg- och anläggningstransporter, distributionstransporter, skogstransporter, miljötransporter, jordbrukstransporter, tanktransporter och maskintransporter. Även om åkeriföretag från andra länder har utfört bygg- och anläggnings och skogstransporter i Sverige så är det av begränsad omfattning. Det är inom fjärrtransporter som den största konkurrensen finns. Den internationella godstransportmarknaden på väg är helt avreglerad inom EU. Cabotagereglerna anger att ett ekipage från ett annat land kan utföra upp till tre inrikes transportuppdrag under en sjudagarsperiod i samband med en internationell transport innan de måste köra över gränsen igen. För att utföra inrikes transportuppdrag i större omfattning måste företaget etablera sig i Sverige. Cabotagereglerna är omstridda gällande hur de tolkas i EU-länderna och framförallt hur de kontrolleras eller bristen på kontroll och sanktioner. Typiska ekipage för internationella transporter är dragbil med trailer och lastbil med släpvagn eller påhängsvagn.

Det är många olika förutsättningar som påverkar kostnaderna för ett åkeriföretag. Även om fordonsekipagen för ögat kan tyckas vara mycket snarlika är det möjligt för åkerierna att specificera fordonets prestanda och utrustningsnivå vilket gör det svårt att göra jämförelser. Det är vanligt att utrustningsnivåerna skiljer sig åt mellan olika länder. Medan svenska åkerier ofta använder sig av 3-axliga fordon är det vanligt att central- och östeuropeiska åkerier i huvudsak använder sig av 2-axliga fordon (Figur 1).



Figur 1 2-axlig respektive 3-axlig dragbil

En bidragande anledning till att svenska åkerier använder sig av 3-axliga dragbilar är att dessa enligt svensk lag tillåter en högre totalvik, från 40 till 44 ton¹, vilket innebär att dessa fordon får ta mer gods. Liknande bestämmelser finns även i andra länder, till exempel Danmark. En ytterligare förklaring är att 3-axliga dragbil är bättre lämpade för det väglag som råder under vintern.

För att göra jämförelsen av kostnaderna i olika länder har dragbil med trailer valts ut som är vanliga i internationella transporter. En annan vanlig kombination är lastbil med släp. Påbyggnaden kan dock se helt annorlunda ut, varför det gör det svårt att göra någon realistisk jämförelse. Till en dragbil kopplas i regel en 3-axlig trailer². Dragbilen kan också använda en link, trailer med vändskiva och koppla på släp så att fordonskombinationen uppnår den maximala längden 18,75 meter internationellt eller 25,25 meter i Sverige. Släpen kan se helt olika ut beroende på de krav som ställs vilket i sin tur påverkar inköpskostnaden. Som exempel kan ges att gardintrailer, som är vanligt förekommande på den europeiska marknaden, är väsentligt mycket billigare än en trailer i med fasta glasfiberväggar, något som är vanligt inom Sverige. Dessa behöver inte ägas av åkeriföretaget. När det gäller fordonsinvesteringen omfattas därför endast dragbilen och inte trailern eller släpet i kalkylen. För fordonsskatt, drivmedelsförbrukning etc. omfattar kostnaderna hela ekipaget. Några exempel på prisuppgifter för släp lämnas avslutningsvis i detta PM för att få en övergripande bild av vad de kan kosta i de olika länderna.

För kostnader för svenska åkeriföretag kommer en stor del av den insamlade informationen från SÅ Calc som Sveriges Åkeriföretag tillhandahåller. Relevanta data har i detta avseende

¹ En 3-axlig dragbil tillåts ha en maxvikt på 44 ton vid transport av 40 fots ISO-container. Detta för att kompensera för den ökade vikt denna lastbärartyp medför. I annat fall gäller en totalvikt på 40 ton.

² Standard för trailer idag är 3 axlar med två hjul per axel. Äldre trailers har ofta 2 axlar men då istället 4 hjul per axel.

tagits fram med bistånd av Lars Aspholmer AB. Uppgifter från SÅ Calc har även varit utgångspunkt för jämförelsen med andra länder.

För kostnadsbilden i de andra länderna har flera olika källor använts. I Panteias³ rapport ”*Cost comparison and cost developments in the European Road haulage sector*” finns kostnadsjämförelser för Sverige, Polen och Estland på en övergripande nivå vilka använts för beräkning av några kostnadsposter.

Centrum dopravního výzkumu (CDV) som är ett center för transportforskning under tjeckiska transportministeriet har bistått med information kring verkliga kostnader år 2012 insamlade från ett antal tjeckiska åkerier.

Protrans Gdynia, Marcin Wołek, har bistått med information beträffande kostnadsbilden för polska åkerier. Detta görs i kalkylerna både genom en sammanställning av kostnader baserat på ett generellt marknadsperspektiv med fiktiva fordon (anges i kalkylen som ProTransI) samt i form av ett verkligt fall där faktiska värden används (anges i kalkylen som ProTransII). Dessa båda vägs i kalkylen mot varandra för att på så sätt få en nyanserad bild och en generell kostnadsstruktur som är jämförbar med övriga exempel i kalkylen.

Ain Tulvi, professor vid avdelningen för Transport och Logistik vid Tallinn University of Applied Sciences (TTK) har tillhandahållit information kring kostnadsbilden för estniska åkerier.

Utöver dessa källor har information erhållits via intervjuer med ett stort antal aktörer såsom lastbilsåkerier, fordonstillverkare och speditörer.

1.2 Osäkerheter

I samband med framtagandet av kalkylvärden för denna studie har ett stort antal antaganden gjorts. Detta gäller allt från inköpspris på fordon och kostnader för bränsle till lönekostnader och principer för hur man avlönar sina anställda inom åkerinäringen. Sammantaget innebär detta att det i kalkylerna som presenteras finns flera osäkerhetsfaktorer vilka måste hanteras i en fortsatt analys.

De kostnadsposter som av olika skäl ej kunnat fås från marknadens har beräknats utifrån offentlig statistik och data. I något fall har även skattningar gjorts i form av överslag utifrån de kostnadsposter som registrerats för övriga länder. Då det inte funnits tillgång till information om hur alla enskilda kostnadsposter beräknats i respektive land har en rimlighetsbedömning gjorts som grund för vilket värde som valts till kalkylen. I Excelfilen framgår kostnadsposterna från respektive källa. Det finns dock en osäkerhet i detta förfaringssätt då faktiska kostnader blandas med framräknade kostnadsposter.

En stor del av den totala kostnaden utgörs av lönekostnader och det sätt på vilket chauffören får betalt. Enligt de beräkningar som genomfört i denna studie har en årlig körsträcka på 13 000 mil antagits som grund för beräkningarna. Utifrån en årsarbetstid för en svensk

³ Tidigare NEA

chaufför på 1708 timmar (SÅ Calc) skulle detta innebära att det skulle krävas ca 1,5 heltidstjänster för att fylla detta behov. Motsvarande värde för övriga länder beror på den betalningsmodell som gäller i respektive land och de avtal som gäller för den enskilde chauffören. I studien sker ingen värdering av hur denna tid värderas varför samma förutsättningar antas gälla för samtliga länder. Det är dock känt att flera åkerier använder arbetstiden som ett konkurrensmedel genom att inte betala sina chaufförer för den tid de står stilla (EFT, 2012)⁴. På detta sätt går det att manipulera med kör- och vilotidsreglerna vilket i sin tur innebär att behovet av personal, och därmed kostnaden för arbetskraft, minskar.

I och med att personalkostnaden utgör en stor del av de totala kostnaderna får således detta ett stort genomslag beträffande konkurrensförhållandet mellan åkerier från olika länder. Det finns också möjlighet att använda sig av förare från andra länder och bemanningsföretag vilket i sin tur ytterligare reducerar personalkostnaderna och den kalkyl som presenteras här.

En annan stor osäkerhetsfaktor är drivmedelskostnaden. Detta gäller i första hand i vilket land som drivmedlet inhandlas men också aktuell bränsleförbrukning. Då de flesta fordon som säljs har en stor lagringskapacitet och extra bränsletankar är räckvidden för fordonen stor. Med andra ord är det möjligt att använda bränsle införskaffade utanför det land man kör.

2 Framtagande av kostnader

2.1 Fasta kostnader

I detta avsnitt redovisas underlag och antaganden bakom de fasta kostnaderna redovisade i Excel-dokumentet "Kostnadsbild_dragbil".

Inköpskostnad och avskrivning

Inköpskostnader för de studerade fordonskombinationerna är i regel mycket svåra att skatta. Detta beroende på att specifikationerna på fordonen skiljer sig betydligt mellan de studerade länderna. Dessa skillnader gör sig gällande på flera olika plan. Svenska åkerier har ofta större motorisering än konkurrenterna från andra länder. Medan svenska åkerier använder 3-axliga bilar med uppåt 600 hk använder flertalet åkerier ute i Europa 2-axliga fordon med lägre antal hästkrafter - typiskt 440 hk. Det är också vanligt att antal tillval på lastbilarna är fler i Sverige än i många andra länder vilket i sin tur påverkar inköpspriset (Wandel, 2014). Utrustningsnivå och tillval ger direkt genomslag på inköpspris såväl som avskrivningar och driftskostnader.

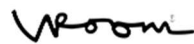
⁴ European Transport Workers Federation, "Modern slavery in modern Europe" 2012

Vidare har sätten att finansiera fordonen stor betydelse på de kalkyler som presenteras här. Det blir allt vanligare att åkerierna i Europa tecknar leasingkontrakt med fordonsleverantörerna i vilka service och underhåll ingår. I dessa fall köper transportföretagen funktionen lastbilsdragnings snarare än en dragbil. I andra fall är leasingavtalen ett rent finansiellt upp-lägg där en månadskostnad styrs av en avbetalningsplan och där ett restvärde i sin tur sätter förutsättningarna för ägandet av fordonet.

Inköpspriset på fordon skiljer sig markant beroende på fabrikat. Här står de svenska fordonstillverkarna för high-end och driftsäkerhet medan deras europeiska konkurrenter allmänt kan ses stå för något billigare fordon.

På den svenska marknaden för tunga lastbilar står Volvo och Scania för en majoritet av den totala försäljningen (se Tabell 3).

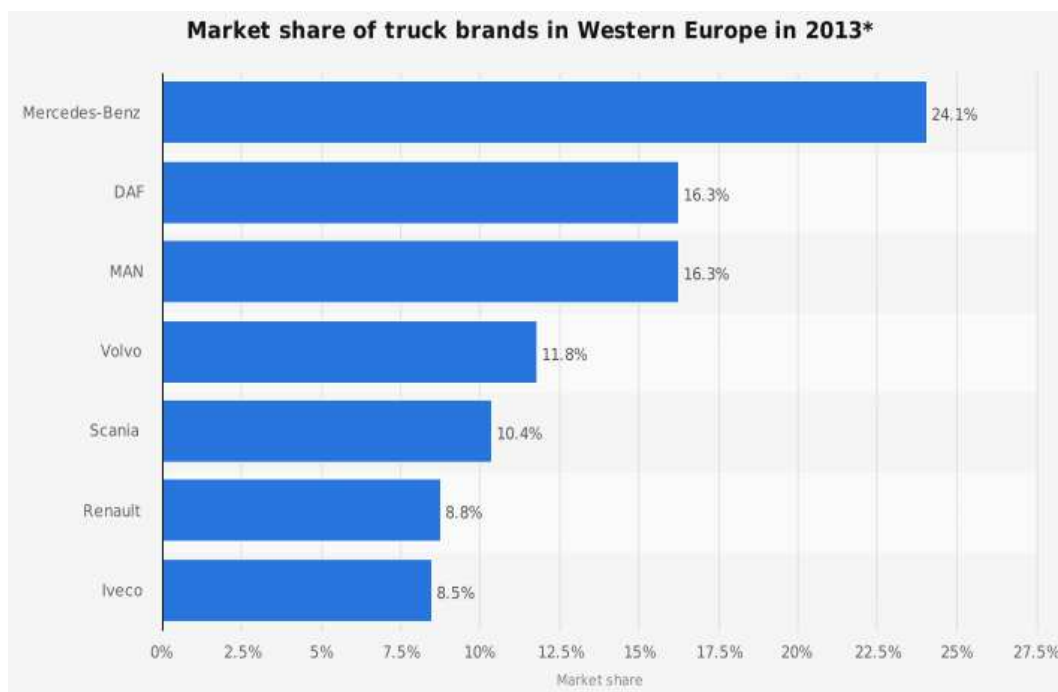
Tabell 1 Försäljningsstatistik tunga lastbilar (källa: Vroom)



Registreringsstatistik tunga lastbilar >16 ton

Märke	Reg 2013	Andel 2013	Reg 2012	Andel 2012	Förändring 2013 vs 2012	
					Antal	Procent
Volvo	1 902	44,1%	1 893	40,2%	9	0,5%
Scania	1 727	40,0%	2 018	42,8%	-291	-14,4%
Mercedes-Benz	358	8,3%	394	8,4%	-36	-9,1%
MAN	235	5,4%	279	5,9%	-44	-15,8%
DAF	80	1,9%	112	2,4%	-32	-28,6%
Iveco	12	0,3%	9	0,2%	3	33,3%
Övrigt	2	0,0%	5	0,1%	-4	-80,0%
Summa	4 316	100%	4 710	100%	-394	-8,4%

I Sverige ligger marknadsandelen för Volvo på ca 44 %, Scania 40 % medan övriga aktörer tillsammans delar på resterande 16 %. Ur ett europeiskt perspektiv är Mercedes-Benz den största aktören med DAF och MAN som nummer två och tre. Volvo och Scania har således en mer blygsam andel av den europeiska marknaden kontra den svenska (Figur 2) vilket i sin tur påverkar den generella kostnadsbilden på de fordon som används.



Figur 2 Marknadsandel för tunga lastbilar i Europa 2013 (Källa: Statistica, 2014)⁵

Då Volvo och Scania representerar ”high-end” innebär detta att svenska åkeriers inköpskostnader skiljer sig markant från deras europeiska konkurrenter. Scania och Volvo hävdar dock att ett högre inköpspris innebär att driftskostnaderna blir lägre och att totalkostnaderna mellan olika fordon inte skiljer sig nämnvärt men att driftsäkerheten är högre.

Sammantaget innebär detta att europeiska åkerier i regel väljer bilar som ligger lägre i inköpspris än sina svenska konkurrenter, både genom att de väljer fordon med enklare konfiguration och att grundpriset per fordon blir lägre genom att de väljer billigare märken. Huvudalternativet för flertalet europeiska åkerier är 2-axliga fordon vilka har ett lägre inköpspris. En ytterligare faktor som påverkar nypriset är kostnaden för leverans från fabrik.

Då fordonstillverkarna ogärna lämnar ifrån sig prisuppgifter på nya fordon har en övergripande studie av begagnatmarknaden gjorts. Denna studie ger att priset på begagnade enheter skiljer sig ytterst lite beroende på land. Istället är priset beroende på fordonets ålder, skick, antal kilometer, etc., huvudsakliga faktorer för fordonets andrahandsvärde.

I brist på aktuell information från fordonsleverantörerna och åkerierna har en uppskattning av nybilspriset gjorts utifrån begagnatmarknaden. Denna marknad är internationell vilket innebär att priset i de studerade länderna, med justering för skatter och pålagor, kan anses vara detsamma i de studerade länderna.

Utifrån befintliga data avseende nya och begagnade fordon har nybilskostnaden för 2-axliga fordon beräknats till € 90 000 (825 000 SEK med en valutakurs på 9,112 SEK/EUR). Denna kostnad avser 2-axlig dragbil med tillval som automatisk växellåda och dubbla

⁵ The data are based on estimates in certain market

bränsletankar. Motsvarande kalkylvärde för nya lastbilar i Sverige (3-axlig dragbil) ligger enligt SÅ Calc på 1 100 000 SEK. En jämförelse baserad på inköpskostnad är dock komplicerad då att det i grunden handlar om två olika typer av lastbilar, där svenska åkerier väljer en dyrare konfiguration än sina utländska konkurrenter.

Avskrivningstakten skiljer sig åt för olika åkeriföretag beroende på hur avskrivningsregler ser ut samt hur man väljer att redovisa kostnader. För att få fram jämförelsebara kostnader har avskrivningar i kalkylen tagits fram och beräknats utifrån samma förutsättningar som för Sverige fast med aktuella värden för respektive land. I samband med detta har det framkommit att det råder olika förutsättningar för avskrivning i de olika länderna. Enligt SÅ Calc är avskrivningstiden 8 år. I Polen finns möjlighet att lägga upp avskrivningarna på olika sätt beroende på om nya eller begagnade fordon köps in. Åkerierna i Polen har möjlighet att lägga en aggressiv avskrivningsplan där man har möjlighet att skriva av upp till 40 % av värdet på lastbilen första året. För nya fordon gäller en avskrivning på max 14 % vilket i sin tur ger en ekonomisk livslängd på ca 7 år.

Ränta

I kostnadskalkylen för svenska åkerier antas en ränta på 4 %. För antagande kring räntorna i Polen, Estland och Tjeckien jämförs styrräntorna i dessa länder med styrräntan i Sverige. Styrräntorna i oktober 2014⁶:

- Sverige – 0,25 %
- Polen – 2,5 %
- Estland – 0,05 %
- Tjeckien – 0,05 %

Styrräntan i Polen är något högre än i Sverige och därmed antas en högre ränta, 5 %, i kostnadskalkylen för Polen. (I Ungern som har en styrränta på 2,1 % är räntan enligt Sigurd Wandel (Volvo AB Ungern) 5 % vilket styrker antagandet för Polen). I Estland och Tjeckien antas en ränta på 4 % som i Sverige.

Fordonsskatt

I Sverige betalas fordonsskatt för lastbilar i förhållande till antal axlar, skattevikt, drivmedel samt om de är vägavgiftspliktiga eller inte. Skattevikten är detsamma som totalvikten, dvs. tjänstevikten samt maxlastvikten. Skattetablell 41 har använts för dragbilen, vägavgiftspliktig med 3 eller fler axlar. Därtill kommer en årlig kontrollavgift för kör- och vilotider på 500 kr. Ingen skatt betalas på trailers. Istället föreligger en högre skatt på bilar som har den typ av kopplingsanordning som i skattetablellerna kallas för påhängsvagn, alltså dragbil.

⁶ Trading Economics, 2014

I Tjeckien betalas ”road tax” som en fast skatt per år för inregistrerade lastbilar beroende på vikt och antal axlar. Det finns också undantag beroende på drivmedel, användning mm.⁷ Inregistrering 1 januari 2014 har använts för bil och släp, 4 axlar och sammanlagd vikt 44 ton. Enligt tjeckiska Kurzys verktyg för beräkning av fordonsskatt är skatten den samma för fordon med 4 och med 5 axlar.⁸ Från CDV har en genomsnittlig fordonsskatt baserat på kostnader för faktiska åkerier med både 2- och 3-axliga dragbilar erhållits. Denna kostnad är något högre än den beräknad enligt Kurzy. Då osäkerhet råder kring vilka typer av fordon skatten från CDV är baserad på används kostnader från Kurzy i kalkylen.

I Estland betalas fordonsskatt för lastbilar och fordonskombinationer över 12 ton. Storleken på skatten beror på maxvikten, antal axlar och typ av drivaxel. Fordonsskatten betalas kvartalsvis.⁹

För fordonsskatt i Polen har kostnadsuppgifter från ProTrans använts.

Vägavgifter

Vägavgiften för såväl svenska som utländska fordon är 10 591 kr per år. Utländska företag kan betala per dag, vecka eller månad men i kostnadsjämförelsen förutsätts att de kör mycket på Sverige och därmed betalar årsavgift.

I Polen och Tjeckien betalas vägavgifter baserat på fordon och sträcka. Då dessa avgifter endast utgår vid transport på polska respektive tjeckiska vägnäten tas de inte med i kostnads kalkylen då denna avser transport på svenska vägnätet. För jämförelse redovisas dock de polska respektive tjeckiska avgifterna i tabellerna nedan. I Estland tas inga vägavgifter ut.

Tabell 2 Motorvägsavgifter Tjeckien i eurocent per km (2014-01-01)

Fordonsklass	2 axlar	3 axlar	4 axlar eller mer
Euro 5 eller högre	5,01	8,55	12,36
Euro 3 och 4	7,83	13,35	19,32
Euro 0-2	10,02	17,01	24,72

⁷ AIA, Štefl Jaromír

⁸ <http://www.kurzy.cz/kalkulacka/silnicni-dan/>

⁹ Heavy vehicle tax act Past 18 October 2000

Tabell 3 Vägavgifter Polen i eurocent per km (2014-01-01)

Fordonsklass	Mindre vägar	Motorvägar
Euro 5 eller högre	5,00	7,00
Euro 3	7,00	9,00
Euro 4	9,00	12,00
Euro 2 eller lägre	11,00	13,00

Källa: Panteia, Cost comparison and cost developments in the European Road haulage sector

Försäkringar, skador

Försäkringar avser premien för fordonsförsäkring. I SÅ Calc används även en medelkostnad för självrisker.

Praxis på den estländska motorförsäkringsmarknaden för lastbilar är att premien beräknas i två delar, Motor Owned Damage (MOD) delen baseras på bilens värde och Third Party Liability baseras på bilens vikt.¹⁰

För Tjeckien används kostnader för försäkringar och skador för 2012 från CDV.

För Polen används kostnader från ProTrans.

Övriga fasta kostnader

Övriga fasta kostnader som tas upp i SÅ Calc är garagekostnad, biltvätt, mobiltelefon och drift av IT-utrustning.

För Tjeckien används uppskattning på Övriga fasta kostnader för 2012 från CDV. De kostnader som ingår är övrig service, övriga finansiella kostnader och resekostnader för chaufförer. Det finns en risk att även räntekostnader kan ingå i denna kostnadspost då den uppgivna räntekostnaden är så låg att den inte ansetts vara rimlig utan en framräknad räntekostnad använts och därmed kunnat dubbelräknas. Det har dock inte gått att få det mer specificerat än så.

För Estland har ingen uppgift på Övriga fasta kostnader erhållits och här har ett värde uppskattats utifrån övriga länder.

2.2 Rörliga kostnader

I detta avsnitt redovisas underlag och antaganden bakom de rörliga kostnaderna redovisade i Excel-dokumentet "Kostnadsbild_dragbil".

¹⁰ Codan Forsikring A/S Eesti filial, Lauri Tonise

Avskrivning, rörlig del

I SÅ Calc delas avskrivningen upp i en fast och en rörlig del. Den rörliga delen av avskrivningen utgör här 75 % medan den fasta delen står för 25 % av avskrivningen. Att man delar upp avskrivningen på detta sätt står bland annat i relation till lastbilens driftstid, förslitning och andrahandsvärde.

I studien har det framkommit att denna indelning inte sker i samtliga av de länder som studerats. I dessa fall fördelas den rörliga delen ut på den körsträcka som antas utgöra ett medelvärde för de fordon som används, i detta fall 13 000 mil per år.

Däck

Kostnader för däck beräknas i SÅ Calc som en funktion av antal körda mil. I kalkylen ingår kostnader för montering och balansering av nya såväl som regummerade däck.

För beräkning av kostnader för Polen används data från ett faktiskt åkeri. För Tjeckien används kostnader för 2012 från CDV. Däckkostnader i Estland beräknas enligt SÅ Calc för en 2-axlig dragbil. Det kan noteras att internationella dragbilar som är 2-axliga har lägre däckskostnader jämfört svenska 3-axliga dragbilar.

Reparation och service

De kostnader som innefattas i reparation och service antas till 70 % bestå av arbetskraftskostnader och till 30 % av materialkostnader.¹¹ Arbetskraftskostnaderna i Polen och Estland antas vara ca hälften av de svenska kostnaderna. Materialkostnader antas vara samma som i Sverige. Enligt dessa antaganden reduceras kostnaderna för reparation och service i Polen och Estland till 65 % av de svenska kostnaderna enligt SÅ Calc.

För Tjeckien används kostnader från 2012 från CDV vilket ger en något högre kostnad för reparation och service än i Polen och Estland men lägre än i Sverige.

Drivmedel

Drivmedelsförbrukningen varierar beroende på underlag, last och körbeteende kring 3,2 till 3,9 liter per mil. Drivmedelsförbrukningen beräknas i kalkylen uppgå till 3,4 liter per mil. Detta gäller både för 3-axlig dragbil samt för 2-axlig dragbil med trailer baserat på uppgifter från flera källor. I SÅ Calc används 3,8 liter per mil, men den har justerats nedåt.

Drivmedelspriser har hämtats från IRU för Sverige, Estland, Tjeckien och Polen. Därefter har moms dragits bort och en rabatt antagits, 8 % rabatt¹². Tillsatser finns inte med i drivmedelspriserna från IRU. Tillsatser utgör dock endast en liten del av det totala priset: 0,20 kr/l¹³.

¹¹ Scania, 2014

¹² Rabattsatsen är baserad på kalkylen i SÅ Calc

¹³ Enligt kalkylförutsättningar i SÅ Calc

För Tjeckien har även drivmedelskostnad erhållits från CDV. Drivmedelskostnaden från CDV är något högre än från pris och förbrukning beräknad kostnad enligt ovan. I kalkylen används beräknad kostnad.

I Estland ligger enligt TTK drivmedelspriset för närvarande på mellan 1,0 - 1,1 € (exkl. moms) vilket är något högre än drivmedelspriset hämtat från IRU. I kalkylen används kostnad beräknad ur pris från TTK.

2.3 Förarkostnader

I detta avsnitt redovisas underlag och antaganden bakom förarkostnaderna redovisade i Excel-dokumentet "Kostnadsbild_dragbil".

Löner och ersättningar

Hur de sociala avgifterna ser ut och hur de betalas skiljer sig åt mellan länderna. Bland annat så betalar arbetsgivaren i Polen själv in en del av de sociala avgifterna vilket måste tas hänsyn till i en jämförelse mellan de olika länderna.

Sociala avgifter i Sverige är 31,42 %, därutöver tillkommer avtalsbundna avgifter för pension, 4,16 % och särskild skatt på pensionskostnader 0,99 %. För svenska åkeriföretag tillkommer även avgift till TYA, 0,44 %. Sammanlagt 36,97 %.¹⁴

I Estland är de sociala avgifterna 33 % och i Tjeckien 26 %. I Polen är de sociala avgifterna 42-44,75 % beroende på hur riskfyllt arbetet är. Arbetsgivaren betalar 22 % och arbetstagen själv drygt 22 %.¹⁵

För Tjeckien har förarkostnader för 2012 erhållits från CDV. Dessa kostnader är låga jämfört med de relativa kostnader som togs fram i Panteias rapport (190516 SEK beräknat utifrån relativ jämförelse med SÅ Calc). Vidare utgör arbetsgivaravgifterna endast 11 % vilket inte överensstämmer med 26 % enligt Tillväxtverket. Lönekostnader för tjeckiska lastbilschaufförer har även erhållits från GlobalDebts som redovisar medelvärde och percentiler av bruttolöner. Lastbilschaufförer på längre utomlandsuppdrag antas ha relativt hög lön och därmed antas att 90:e percentilen bäst spegla lönen för tjeckiska chaufförer i Sverige. Därefter har kostnader för arbetsgivaravgifter beräknats utifrån en avgiftsandel på 26 %. I kalkylen används kostnader från GlobalDebts då dessa ger förarkostnader som är högre än dem från CDV men lägre än dem från Panteia.

Även för Estland har 90:e percentilen av lastbilsförarlöner från GlobalDebts använts i kalkylen. Därefter har kostnader för arbetsgivaravgifter beräknats utifrån en avgiftsandel på 33 %.

¹⁴ SÅ Calc

¹⁵ Tillväxtverket

För samtliga länder har beräknats att en körsträcka på 13000 mil på ett år motsvarar 1,5 lastbilsförartjänst. Därmed har arbetskraftskostnaderna per förare multiplicerats med 1,5 i kalkylen.

3 Prisexempel på släp

I kostnadsbilden redovisad i Excel-dokumentet ”Kostnadsbild_dragbil” samt i detta PM hanteras inte kostnader för trailers eller släp då dessa varierar beroende på en mängd utförandeval såsom väggar, golv, kylning etc. För att ändå ge en översiktlig bild av kostnadsstorleken ges här några exempel.

Dessa trailers har enbart kapell¹⁶:

2010 års modell (3 axlar) 28 400 kg ca € 12700 – 13300

2011 års modell (3 axlar) 28 400 kg ca €13 600 – 14350

2012 års modell (3 axlar) 28 400 kg ca € 16500 (CZ)

2013 års modell (3 axlar) 28 400 kg ca € 17200 (CZ)

Priserna är förhållandevis lika i de berörda länderna och det kan antas att den europeiska marknaden är relativt samlad och därmed att nationalitet har mindre betydelse för kostnaderna för trailers och släp.’

Observera att den vikt som anges ovan anger trailerns maxvikt. Skattevikten för ovanstående trailers är av Transportstyrelsen definierad som tjänstevikt + maxlast. Då tjänstevikten för en trailer med kapell (gardintrailer) ligger på ca 6500 kg motsvarar detta en skattevikt på ca 35 000 kg.

¹⁶ www.truck1.eu

Bilaga 1 – Referenser

Intervjuer

Ain Tulvi, Tallinn University of Applied Sciences (TTK), e-postkorrespondens oktober 2014

Lars Aspholmer. Telefonintervjuer och e-postkorrespondens oktober 2014

Lauri Tonise, Codan Forsikring A/S Eesti filial

Marcin Wołek, Protrans, Polen. Underlag och e-postkorrespondens oktober 2014

Maria Jobenius, kommunikation Scania, telefon- samt e- postkorrespondens oktober 2014

Sigurd Wandel, Marknadschef för Volvo AB i Ungern, telefonintervju 2014-09-30

Štefl Jaromír, Automotive Industry Association (AIA), underlag samt e-postkorrespondens oktober 2014

Štěpánka Doleželová, Centrum dopravního výzkumu (CDV) i Tjeckien, e-postkorrespondens sep-okt 2014

Rapporter

Panteia (2014), *Cost comparison and cost developments in the European Road haulage sector*

OECD International Transport Forum (2013), *Road Haulage Charges and Taxes*, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201308.pdf>

European Transport Worker's Federation (ETF) (2012), *Modern slavery in modern Europe?*

Statistik/hemsidor

GlobalDebts.com, *Salaries*, (hämtat 2014-10-13)

Kurzy.cz, <http://www.kurzy.cz/kalkulacka/silnicni-dan/>, beräkning av fordonsskatt, (hämtat 2014-10-17)

Statistica, 2014. <http://www.statista.com/statistics/265008/market-share-of-truck-manufacturers-in-europe/>

Sveriges Åkeriföretag, *SÅ Calc* (data för dragbil 2014-01-01)

Tillväxtverket, *Etableringsguiden*, (<http://enterpriseurope.tillvaxtverket.se/radgivningochinformation/etableraforetagieu/etableringsguiden.4.75211b3f12c82646be0800080995.html>), (hämtat 2014-10-13)

Trading Economics, *Interest rates*, <http://www.tradingeconomics.com/country-list/interest-rate>, (hämtat 2014-10-07)

TRUCK1.EU, www.truck1.eu, försäljningspriser begagnade fordon (hämtat 2014-10-20)

Vroom <http://web.vroom.nu/lastbilar-2013-verklig-forsaljning/>, (hämtat 2014-10-08)

Heavy vehicle tax guide, Estland, <http://www.legaltext.ee/et/andmebaas/par-aframe.asp?loc=text&lk=et&sk=en&dok=X40078K2.htm&query=Raskeve-okimaksu%20seadus&tyyp=X&ptyyp=RT&pg=1&fr=no>

WSP och GENIVAR har gått samman och bildar tillsammans ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi erbjuder tjänster för hållbar samhällsutveckling inom Hus & Industri, Transport & infrastruktur och Miljö & Energi. Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Tillsammans har vi 15 000 medarbetare på över 300 kontor i 35 länder. I Sverige har vi omkring 2 500 medarbetare.

Vår verksamhet bedrivs inom WSP Analys & Strategi, WSP Brand & Risk, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Process, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.

Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Vi är *United by our difference*.