



## Svar på 10-dages forespørgsel om tjenestemænd ved Aarhus Sporveje

13. marts 2018  
Side 1 af 7

Rådmand Jette Skive, Dansk Folkeparti, har 2. marts fremsendt en række spørgsmål om Aarhus Kommunes forpligtelser vedr. tjenestemænd i Aarhus Sporveje.

### Spørgsmål 1

*Hvad er baggrunden for, at Aarhus Kommune efter kommunesammenlægningen i 2007 fortsat hæfter for tjenestemænd ansat i Aarhus Sporveje på trods af, at selskabet herefter hører under Region Midtjylland?*

#### Svar:

Byrådet i Aarhus besluttede i 1991, at alt personale hos det dengang kommunale Aarhus Sporveje skulle ske på tjenestemandsvilkår. I 2001 besluttede Byrådet at ophøre med tjenestemandsansættelserne igen.

Ved strukturreformen i 2007 blev det lovbestemt, at ansvaret for den lokale og regionale kollektive trafik skulle overgå fra kommuner og amter til trafikselskaber, her i området til Midttrafik. Der blev derfor dannet et selvstændigt offentligt selskab, ejet i fællesskab af regionen og de 19 midtjyske kommuner, og styret af en politisk valgt bestyrelse.

Op til strukturreformen blev omstruktureringen af den kollektive trafik og etableringen af Midttrafik forberedt og forhandlet mellem de afgivende og modtagende parter. Herunder skulle størsteparten af det hidtidige kommunale Aarhus Sporveje overdrages til Midttrafik. Bl.a. skulle der overdrages mere end 700 kommunale tjenestemænd. Det drejede sig primært om personale som chauffører samt værksteds- og klargøringsfolk hos Busselskabet Aarhus Sporveje (herefter benævnt BAAS).

BAAS blev i øvrigt ved strukturreformen overført som én samlet enhed, fra tidligere at være ejet af Aarhus Kommune, til at blive ejet af Midttrafik. BAAS er økonomisk adskilt fra det øvrige Midttrafik, og drives på samme måde som private busoperatører, idet selskabet udfører kørsel på bestilling og efter en indgået kontrakt med Midttrafik.

Der blev indgået en delingsaftale og en udmøntningsaftale mellem Aarhus Kommune og det kommende Midttrafik. Disse aftaler fastlagde vilkårene omkring overdragelsen af opgaver, personale, aktiver/passiver m.v. Aarhus

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune

Rådhuspladsen  
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 00

E-mail:  
post@mtm.aarhus.dk  
www.aarhus.dk

Sag: 18/010258-4



Byråd godkendte delingsaftalen på mødet den 30. november 2005 og den mere specificerede udmøntningsaftale på mødet den 6. november 2006.

13. marts 2018  
Side 2 af 7

De aarhusianske tjenestemænd udgjorde en særlig udfordring ved aftaleindgåelsen. Det var alene Aarhus Kommune, der skulle overdrage tjenestemænd til Midttrafik. Holdningen hos de øvrige interessenter var, at de mange tjenestemandsansatte hos BAAS ved et fremtidigt udbud ikke ville kunne virksomhedsoverdrages. De ville dermed udgøre en stor økonomisk byrde, som man fandt, at Aarhus Kommune selv måtte dække.

Som en del af de indgåede aftaler påtog Aarhus Kommune sig den fulde pensionsforpligtelse for de aktive tjenestemænd i BAAS, som blev overført i forbindelse med strukturreformen. Staten overtog dog den økonomiske forpligtelse vedrørende tjenestemænd, der allerede var pensionerede på overdragelsestidspunktet, og har efterfølgende dækket Aarhus Kommunes udgifter hertil.

## **Spørgsmål 2**

*Hvor mange tjenestemænd er fortsat ansat i Aarhus Sporveje, som Aarhus Kommune stadig skal udbetale pension til, og hvor stor er Aarhus Kommunes pensionsforpligtelse?*

### **Svar:**

I dag er 126 af de i sin tid overdragede tjenestemænd fra Aarhus Kommune fortsat ansat og i aktiv tjeneste hos BAAS. Heraf er der cirka 100 chauffører, mens de resterende tjenestemænd primært er ansat i BAAS' værksteder. Ca. 83% af de fortsat ansatte tjenestemænd er i dag 50 år og derover.

Den aktuarmæssigt beregnede pensionsforpligtelse vedr. denne gruppe er i 2017 opgjort til 802,8 mio. kr. Fratrækkes de tjenestemænd, der er pensioneret i løbet af 2017, er forpligtelsen 681,8 mio. kr. Denne forpligtelse påhviler Aarhus Kommune.



### Spørgsmål 3

*Hvor skal pengene til udbetaling af tjenestemændenes pension komme fra?*

13. marts 2018

Side 3 af 7

#### Svar:

BAAS har siden strukturreformen i 2007 løbende afregnet 16% af den udbetalte løn til de tjenestemandsansatte medarbejdere til Aarhus Kommune, til dækning af pensionsforpligtelsen. Det vil sige samme praksis, som anvendes internt i Aarhus Kommune i forhold til tjenestemandsansatte medarbejdere.

Denne afregning kan ikke fuldt ud finansiere pensionsudbetalingerne, bl.a. fordi pensionerne fastsættes på baggrund af tjenestemændenes anciennitet (som er væsentlig længere end de godt ti år, der er forløbet siden strukturreformen) og lønnen på fratrædelsestidspunktet. Hertil kommer, at der ydes tjenestemandspension til efterlevende ægtefæller.

I den ovennævnte aktuaropgørelse er bidraget beregnet til 43,2%. Dette er højt i forhold til de beregninger, Lønningsskommissionen fremlagde i 2010. Man vurderede her de reelle pensionsomkostninger til hhv. tjenestemand og overenskomstansatte medarbejdere for en række udvalgte personalegrupper. Konklusionen var, at man for overenskomstansatte medarbejdere skulle indbetale mellem 26% og 47% af lønnen (bidragsprocent) for at sikre samme pensionsudbetaling som ville være gældende for sammenlignelige tjenestemænd. (*Aktuarmæssig vurdering af værdien af tjenestemandspensionen for udvalgte personalegrupper, marts 2010*).

Forklaringen er formentlig senere ændringer i reglerne for de aktuarmæssige opgørelser, herunder at man beregningsmæssigt nu antager en pensionsalder på kun 62 år, med deraf følgende større samlede pensionsudbetalinger i tjenestemandens levealder.

### Spørgsmål 4

*Er der andre tidligere selskaber eller organisationer under Aarhus Kommune, hvor Aarhus Kommune hæfter for de ansatte tjenestemænds pension?*

#### Svar:

For øvrige selskaber på forsyningsområder (el, vand og spildevand) gælder, at man forud for udskillelsen løbende betalte den faktiske pensionsudgift. Ved udskillelsen har man afregnet den dagældende aktuarmæssigt opgjorte



forpligtelse vedrørende allerede pensionerede tjenestemænd med kommunen. Efter udskillelsen betaler selskaberne de faktisk afholdte udgifter. Aarhus Kommune forestår pensionsudbetalingen og hæfter for denne.

13. marts 2018  
Side 4 af 7

For selskaber o.l. på det skattefinansierede område (først og fremmest Østjyllands Brandvæsen I/S), betales et 16%-bidrag, svarende til den praksis, der anvendes internt i kommunen. Den reelle bidragsprocent blev ved dannelsen af Østjyllands Brandvæsen opgjort til 27,8%.

Der er indbygget den begrænsning i aftaleforholdet, at Østjyllands Brandvæsen skal dække pensionsmæssige merudgifter som følge af lønstigninger med pensionseffekt.

#### **Spørgsmål 5**

*Hvad koster en køreplantage for Aarhus Kommune, og hvordan er det sammenlignet med f.eks. Svendborg eller 6-byerne?*

#### **Svar:**

Kontraktprisen pr. køreplantage for BAAS i Aarhus er noget højere end i øvrige 'bybusbyer' i f.eks. Midttrafiks område.

Dette billede modereres dog af, at Midttrafik ganske vist har indgået en kørselskontrakt med BAAS med nogle fastsatte kontraktpriser for bybuskørslen i Aarhus, som er helt tilsvarende kørselskontrakter for buskørsel i andre byer. Men Aarhus Kommune bærer som nævnt som følge af de indgåede aftaler ifm. strukturreformen i 2007 det fulde finansieringsansvar for BAAS. Det er i den sammenhæng aftalt med Midttrafik, at hvis BAAS som selskab opnår et overskud på kørselskontrakten, bliver overskuddet tilbageført til Aarhus Kommune. BAAS har på den baggrund over de seneste år tilbageført ganske betydelige beløb til Aarhus Kommune.

Hvis man laver en direkte sammenligning over nogle år mellem de rene kontraktpriser hos BAAS og f.eks. andre bybusoperatører i Midttrafik er BAAS omkring 20% dyrere. Hvis man i stedet baserer sammenligningen på den faktiske nettopris, som Aarhus Kommune har betalt (kontraktpris minus tilbageførte overskud fra BAAS), er BAAS 5-10 % dyrere end andre bybusoperatører.

Midttrafik har eksempelvis oplyst følgende køreplantagepriser baseret på den foreløbige opgørelse af 2017:



13. marts 2018  
Side 5 af 7

- Aarhus (BAAS): Ren kontrakttimepris: 785 kr., timepris når BAAS-overskud fratrækkes: 763 kr.
- Randers (Nobina): Kontrakttimepris: 722 kr.
- Horsens (Arriva): Kontrakttimepris: 646 kr.

Det kan umiddelbart undre, at der er så stor forskel på timepriserne i de forskellige byer. Men for bybusserne i Aarhus' vedkommende er der en række faktuelle årsager til, at kontraktprisen for en køreplantime her generelt er højere end for bybuskørsel i andre provinsbyer:

- Der er behov for en meget høj passagerkapacitet i bybusdriften i Aarhus, fordi der transporteres mange mennesker. Her anvendes derfor primært de største bustyper på markedet (15-meter busser og ledbusser). De store bustyper er forbundet med markant højere driftsudgifter end almindelige 12-meter busser, som typisk anvendes i andre byer, hvor der ikke er det samme tryk på brugen af den kollektive trafik.
- I Aarhus er det herudover nødvendigt at indsætte en stor ekstrakapacitet i form af flere driftsbusser i myldretiden. Denne øgede myldretidskapacitet medfører ekstra faste busomkostninger.
- Gennemsnitsalderen på bybusserne i Aarhus er lavere end i mange andre byer (5,5 år i Aarhus mod 6,8 år i andre 'bybusbyer' i Midttrafikområdet). Den forholdsvis nyere buspark i Aarhus er en klar fordel for såvel miljøet (markant lavere emissioner) som driftsstabiliteten, men betyder også forholdsvis højere busudgifter.
- Chaufførerne i Aarhus kører efter andre og lidt dyrere overenskomster end andre byer i provinsen. De tilbageværende tjenestemænd hos BAAS har en særlig tjenestemandsoverenskomst. Denne giver ikke nødvendigvis den enkelte chauffør en højere løn, men pga. bl.a. andre arbejdstidsregler er tjenestemandsansatte samlet set dyrere for arbejdsgiveren. For de ikke-tjenestemandsansatte har arbejdsmarkedets parter (arbejdsgiverforening og fagforening) endvidere aftalt, at lønniveauet i Hovedstadsområdet og Aarhusområdet skal være højere end lønniveauet i resten af landet.

De relativt højere lønomkostningerne til såvel de ca. 100 tjenestemandsansatte som de ca. 450 overenskomstansatte chauffører i bybusserne i Aarhus



medvirker således til, at køreplantimeprisen er højere her end i andre provinsbyer.

13. marts 2018  
Side 6 af 7

Samlet set skyldes den forholdsvis højere køreplantimepris i Aarhus dog i højere grad øgede busudgifter som følge af behov for stor passagerkapacitet end øgede lønudgifter som følge af særlige overenskomstforhold.

Nedenfor er vist de seneste 6-by nøgletal (R2016) for nettodriftsudgift (=skattefinansieret tilskud) til kommunens busdrift pr. indbygger, hhv. pr. rejse/pr. indbygger.

Tabellerne viser, at nettodriftsudgiften til den kommunalt finansierede bybuskørsel er forholdsvis lav i Aarhus sammenlignet med de øvrige 6-byer. Det skyldes primært, at der som nævnt rejser forholdsvis mange passagerer med bybustrafikken i Aarhus. Indtægterne fra de mange passagerer opvejer i et vist omfang de relativt høje køreplantimepriser i Aarhus.

Med venlig hilsen

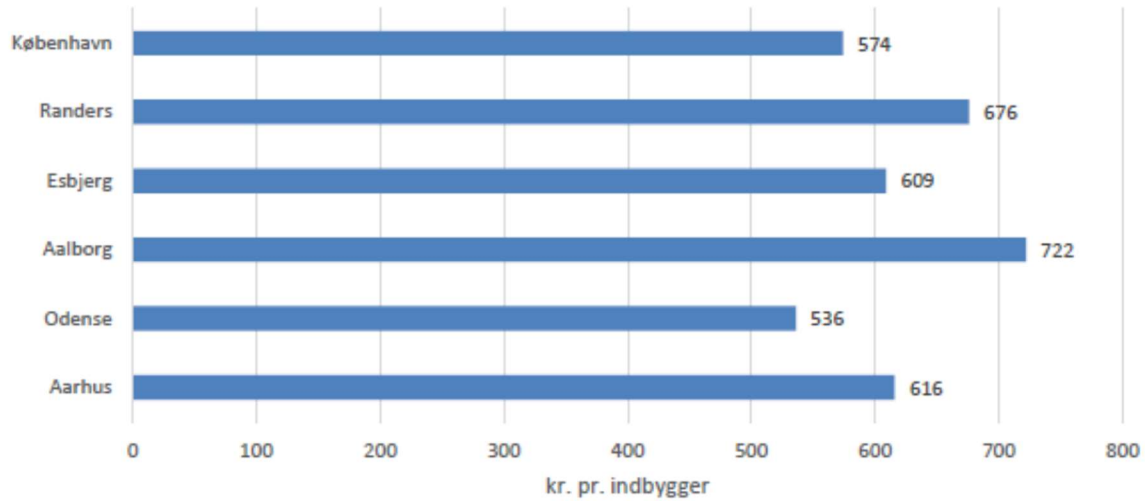
Bünyamin Simsek  
Rådmand

/

Lone Dannerby Paulsen  
Sekretariatschef



Figur 7: Nettodriftsudgifter til busdrift - regnskab 2016



Figur 8: Nettodriftsudgift i kr. pr. rejse - regnskab 2016

