

Fælles omkostningsindeks for buskørsel

1. BAGGRUND
2. TRAFIKSELSKABERNES OMKOSTNINGSSINDEKS
3. PROGNOSE
4. PUBLICERING AF OMKOSTNINGSSINDEKSET
5. UDFORMNING AF UDBUDSBETINGELSER

NOTAT

07. juli 2010

Johan Ø. Thomsen

Telefon: 36 13 18 10

E-mail: jot@ffdt.dk

www.trafikselskaberne.dk

1. Baggrund

Kørselskontrakter med busselskaber uden for det tidligere HUR/HT reguleredes før i tiden efter Amtrådsforeningens reguleringsindeks for A- og B-kontrakter. For så vidt angår Movia anvendes dette indeks i dag kun til regulering af få gamle VT (nu Movia V) kontrakter, mens reguleringsindekset for A- og B-kontrakter stadig anvendes i væsentlig omfang til regulering af kørselskontrakter i resten af Danmark.

Det gamle reguleringsindeks indeholder i dag uhensigtsmæssigt mange omregninger og faktorer som følge af forandringer i omkostningsforholdene samt ændringer i Danmarks Statistiks udgivelser. Ikke alle ændringer gennem tiden er dokumenteret, og generelt gør det indekset svært forståeligt og utilgængeligt.

Desuden er det nuværende indeks baseret på et olieprisindeks, som ikke er korrigeret for den afgiftsomlægning, der blev indført i september 2008, og et prisindeks, der ikke er fyldestgørende i forhold til inddragelse af momsrefusion. Det er endvidere til irritation for både bestillere og busselskaber, at der ikke anvendes samme omkostningsindeks i hele landet, og endelig har den store tidsmæssige forskydning af det gamle reguleringsindeks for A- og B-kontrakter den konsekvens, at kompensationen for store svingninger i udgifterne først mærkes op til et år senere, end udsvingene har fundet sted.

Parterne, Trafikselskaberne i Danmark, Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik har siden begyndelsen af 2009 arbejdet på at udvikle et fælles omkostningsindeks for alle trafikskaber og busselskaber i Danmark. Målet var at indekset skulle:

- Være let tilgængeligt og nemt overskueligt
- Modsvare de reelle udgifter for buskørsel på bedste vis
- Være tidssvarende
- Være robust overfor store/pludselige udsving på markedet
- Fælles for alle trafik- og busselskaber i hele Danmark
- Være veldokumenteret

Dette notat beskriver detaljerne omkring Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks, samt hvordan og hvornår dette forventes endeligt implementeret. Herunder hører ligeledes ændring af reguleringsmodeller, prognosemodeller, nye kontrakter og udbudsmateriale.

Det hidtidige omkostningsindeks fortsætter uændret ind til videre. Det vil sige, at gamle kontrakter reguleres efter dette omkostningsindeks til kontrakternes udløb, med mindre andet aftales.

2. Trafikselskabernes omkostningsindeks

Resultatet af parternes forhandlinger har ført til en endelig model for Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks, der har været publiceret månedligt siden november 2009. Modellen for beregning af omkostningsindekset er beskrevet i dette afsnit.

Delindeks

Omkostningsindekset beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik. Disse indeks modsvarer, efter parternes vurdering, på bedst mulige vis den gennemsnitlige omkostningsfordeling for buskørsel:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON2 – Total - Sæsonkorrigeret)
- Forbrugerprisindekset for dieselolie (DS PRIS 6 – Diesel og smørelolie)
- Forbrugerprisindekset i alt (DS PRIS 6 - I alt)
- Prisindeks for maskiner og værktøjer (DS PRIS 10 – Maskiner og værktøjer - I alt)
- Obligationsrentegennemsnit (DS MPK3 – Samtlige serier)

Offentliggørelse og forskydning

Alle ovenstående indeks offentliggøres af Danmarks Statistik på www.statistikbanken.dk på månedsbasis, på nær lønindekset, der offentliggøres kvartalsvis. Indeksene er forskudt henholdsvis 6 måneder for lønindekset og 2 måneder for de resterende indeks. Dette betyder eksempelvis, at omkostningsindekset for april baseres på delindeks fra februar - dog lønindeks fra fjerde kvartal året før.

Basis januar 2008

Parterne har aftalt, at 1. januar 2008 skal være basis for omkostningsindekset. Man fastsætter derved omkostningsindeks for januar 2008 til 100, hvor værdien 100 svarer til omkostningsniveauet på dette tidspunkt. Derudover er parterne blevet enige om at opstille en række basisvægte, der efter bedste overbevisning modsvarer de enkelte delindeks' andele af kontraktomkostningerne på basistidspunktet.

Basisvægtene i omkostningsindekset er aftalt til følgende værdier:

Løn: 60 pct.
Diesel: 17 pct.
Forbrugerpris: 8 pct.
Maskiner: 9 pct.
Rente: 6 pct.

Total: 100 pct.

Beregning af omkostningsindeks for januar 2008 (basis)

Delindeks hentet fra Danmarks Statistik til brug for omkostningsindeks januar 2008 ses herunder. Som følge af den tidligere omtalte forskydning, anvendes delindeks fra 2007.

Lønindekset for den private sektor:	3. kvartal 2007
Forbrugerprisindekset for dieselolie:	november 2007
Forbrugerprisindekset i alt:	november 2007
Prisindeks Maskiner og Værktøjer:	november 2007
Obligationsrentegennemsnit:	november 2007

Værdierne er indsat i skemaet herunder:

Løn	Diesel	Forbrug	Maskin	Rente	Omkostningsindeks
108,6	142,8	115,5	97,1	4,77	100

Der er ikke tale om en egentlig beregning her, idet omkostningsindeksets værdi er aftalt til at være 100 på basistidspunktet. Når de enkelte delindeks for løn, diesel, forbrug, maskiner og rente kendes for basismåned (januar 2008), kan omkostningsindeks for enhver følgende måned beregnes ved brug af samme metode. Denne metode er beskrevet i det følgende afsnit.

Flydende vægte

For at sikre, at der hele tiden tages højde for de enkelte delindeks udsving i forhold til hinanden, anvendes *flydende vægte*. Det betyder, at de enkelte delindeks' andele i det samlede omkostningsindeks hele tiden ændres relativt i forhold til indeksenes egen udvikling.

Omkostningsindekset beregnes således på følgende måde:

100 (basis)
+ (Procentvis ændring i forhold til basis i lønindeks x 60 pct.)
+ (Procentvis ændring i dieselindeks x 17 pct.)

- + (Procentvis ændring i forbrugerindeks x 8 pct.)
- + (Procentvis ændring i maskinindeks x 9 pct.)
- + (Procentvis ændring i renteindeks x 6 pct.)

Eksempel (marts 2010)

Delindeks til brug for marts 2010 omkostningsindeks er indsat i skemaet herunder:

Løn	Diesel	Forbrug	Maskin	Rente	Omkostningsindeks
116,7	136,4	120,2	97,8	3,13	102,0

Sådan beregnes omkostningsindekset for marts 2010:

$$\begin{aligned}
 &100 \\
 &+ ((116,7-108,6)/108,6*100*0,6) \quad \text{Løn} \\
 &+ ((136,4-142,8)/142,8*100*0,17) \quad \text{Diesel} \\
 &+ ((120,2-115,5)/115,5*100*0,08) \quad \text{Forbrug} \\
 &+ ((97,8-97,1)/97,1*100*0,09) \quad \text{Maskin} \\
 &+ ((3,13-4,77)/4,77*100*0,06) \quad \text{Rente} \\
 &= \mathbf{102,0}
 \end{aligned}$$

Reelle vægte

Som supplement til det ovenstående introduceres begrebet *reel vægt*, som svarer til et specifikt delindeks indflydelse i et konkret omkostningsindeks for en given måned. For basismåned (januar 2008) gælder det, at den reelle vægt er lig med basisvægten.

De reelle vægte beregnes ved følgende metode:

$$(\text{Nuværende delindeks} / \text{Basis delindeks} * \text{Basisvægt}) / \text{Nuværende omkostningsindeks} * 100$$

Eksempel:

Reel vægt af Lønindeks i omkostningsindekset for marts 2010:

$$\begin{aligned}
 (116,7/108,6*0,6)/102,0*100 &= 63,2\% \quad \text{Løn} \\
 (136,4/142,8*0,17)/102,0*100 &= 15,9\% \quad \text{Diesel} \\
 (120,2/115,5*0,08)/102,0*100 &= 8,2\% \quad \text{Forbrug} \\
 (97,8/97,1*0,09)/102,0*100 &= 8,9\% \quad \text{Maskin}
 \end{aligned}$$

$$(3,13/4,77*0,06)/102,0*100 = 3,9\% \quad \text{Rente}$$

Total **≈ 100%**

Det fremgår, at lønnen pr. marts 2010 udgør ca. 63% af de samlede omkostninger mod 60% i januar 2008 (basisvægten). Det skyldes, at delindeksene har ændret sig relativt i forhold til hinanden, hvilket har medført, at udgifterne til lønnen nu udgør ca. 3 procentpoint mere af de samlede kontraktudgifter, end de gjorde i januar 2008.

Helt firkantet kan det siges, at hvis man har en samlet kontraktsum på 100 kroner, så går ca. 63 kroner nu til lønninger.

3. Prognoser

Trafikselskaberne i Danmark offentliggør sammen med omkostningsindekset en prognose over den forventede fremtidige udvikling i omkostningsindekset. Prognosen kan benyttes af trafikskaber, busselskaber, regioner og kommuner til budgetlægning. Prognosen rækker 1-2 år frem i tiden afhængigt af udgangspunktet.

Det er aftalt, at prognosen skal beregnes ved at fremskrive de senest kendte delindeks med en faktor, der svarer til den historiske udvikling i det konkrete indeks. Det har ved studier af de involverede delindeks vist sig, at man ved at anvende denne metode opnår et skøn, der er både pålideligt og robust.

Metode for prognoseberegning

Brændstofindeks og rente fastlåses i prognosen til senest kendte værdi - uden fremskrivning. Det skyldes, at udviklingen i både brændstofpris og rentefod er væsentlig markedsafhængig og derfor svær at forudsige. For ikke at besværliggøre prognoseberegningen og samtidig gøre denne afhængig af andre kilder, har Trafikselskaberne i Danmark derfor valgt blot at skønne nul-vækst for disse to delindeks.

Herunder er beregningsmetoden for skønnet over de resterende delindeks beskrevet:

Løn: Gennemsnitlig ændring fra forrige kalenderår til sidste kalenderår divideres med 4 for at få en ca. kvartalsmæssig udviklingsfaktor. Denne anvendes herefter på sidstkendte indeks til fremskrivning.

Maskin- samt forbrugsindeks: Gennemsnitlig ændring fra forrige kalenderår til sidste kalenderår divideres med 12 for tilnærmelsesvis at få en månedlig udviklingsfaktor. Denne anvendes herefter på sidstkendte indeks til fremskrivning.

4. Publicering af omkostningsindekset

Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks publiceres ca. den 20. i hver måned på hjemmesiden www.trafikselskabene.dk under *Udbud, Omkostningsindeks*. Direkte link: <http://trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne.dk/Udbud/Omkostningsindeks/>

På hjemmesiden er det ligeledes muligt at finde det originale kilderegneark, der bruges til generering af den månedlige publikation. Hvert enkelt under-ark svarer til en side i publikationen. I regnearket er der synlige formler, og det er muligt at ændre data og faktorer til brug for følsomhedsanalyse o.a.

Den månedlige publikation for omkostningsindekset er opbygget således:

Side 1: Indeholder selve omkostningsindekset og prognosen over dettes udvikling. Skøn er markeret med rød farve. Som standard ses fire år ad gangen. År og måneder kan skjules og vises ved at klikke på filterknappen i toppen af kildearket ved kolonneoverskriften. Dette gælder både for side 1, 2 og 3.

Side 2: Viser en oversigt over de reelle vægte beregnet ved et hvert månedligt omkostningsindeks.

Side 3: Viser en oversigt over den procentvise udvikling i omkostningsindekset. Dette giver et nemt overskueligt billede af udviklingen i kontraktudgifterne. Udviklingsfaktoren står angivet i slutningen af hver periode. Det fremgår eksempelvis af arket, at udviklingen fra 2007 til 2008 er 6,4%, og at den fra 2008 til 2009 er -1,6%.

Side 4: Indeholder en kort beskrivelse af de anvendte kilder samt metoden for beregning af omkostningsindekset.

Publikationen for omkostningsindekset marts 2010 er vedhæftet dette notat som bilag.

5. Udformning af udbudsbetingelser

Trafikselskaberne i Danmark ønsker et fremsætte et forslag til, hvordan indførelsen af det nye omkostningsindeks kan se ud i trafikselskabernes udbudsbetingelser og kørselskontrakter.

I udbudsbetingelserne indføres afsnit om prisniveau:

PRISNIVEAU

Tilbuddet angives i prisniveauet for X måned/år opgjort til xxx,x. Der reguleres for udviklingen fra tilbudsgivningen til kontraktstart og herefter i kontraktperioden hver måned, jf. kontraktens § 21. Reguleringen sker efter et sammenvejet indeks, jf. kontraktens bilag A.

I kontrakten indføres relevante bestemmelser vedr. prisregulering:

§ 21 Betaling efter § 19, stk. 2-4 reguleres hver måned efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark, jf. bilag A. Det indeks, der tages udgangspunkt i, fremgår af udbudsbetingelserne.

Trafikselskaberne i Danmark kan i samarbejde med Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik ændre indekset, hvis forudsætningerne ændres.

(..)

§ 23 Parterne er berettiget og forpligtet til at forhandle om betalingens størrelse, hvis omkostningsudviklingen vedrørende busdrift på grund af ny lovgivning afviger væsentligt fra reguleringen i § 21.

Trafikselskaberne i Danmark ønsker i forbindelse med det ovenstående at fremhæve vigtigheden af kompetencen til (om nødvendigt) at ændre omkostningsindekset, idet det erfringsmæssigt har vist sig, at Danmarks Statistik over tid vil foretage justeringer i deres offentliggjorte delindeks.

Til denne klausul knyttes dog en vigtig betingelse, som nævnt i §23 (løfteparagraffen). Denne sikrer parternes forpligtelse til forhandling, såfremt forudsætningerne for beregningen af omkostningerne ændrer sig væsentligt.

BILAG A

Regulering for pris- og lønudvikling (§ 21)

Reguleringen efter § 21 sker efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark. Omkostningsindekset beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på www.trafikselskaberne.dk

Det fælles omkostningsindeks beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik, idet de anførte vægte løbende justeres efter den relative udvikling i de enkelte indeks:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON2 – Total - Sæsonkorrigeret),
60 % i januar 2008
- Forbrugerprisindekset for dieselolie (DS PRIS 6 – Diesel og smøreolie),
17 % i januar 2008
- Forbrugerprisindekset i alt (DS PRIS 6 - I alt),
8 % i januar 2008
- Prisindeks for indenlandsk vareforsyning (DS PRIS 10 – Maskiner og værktøjer - I alt),
9 % i januar 2008
- Obligationsrentegennemsnittet (DS MPK3 – Samtlige serier),
6 % i januar 2008

Omkostningsindekset for januar 2008 er fastsat til 100.

Omkostningsindekset for en bestemt måned beregnes på basis af delindeksene to måneder tidligere – dog lønindekset seks måneder tidligere. Omkostningsindekset afrundes efter 4/5-reglen til 1 decimal.

Kontraktens betalingssatser reguleres hver måned efter udviklingen i det fælles omkostningsindeks for den pågældende måned i forhold til omkostningsindekset for X måned/år, der er anført som prisniveau i udbudsbetingelserne, og opgjort til xxx,x.