

Dokumentnummer
1720166

Dato
08 12 2023

Sagsbehandler
VIH

Direkte
+45 36 13 16 30

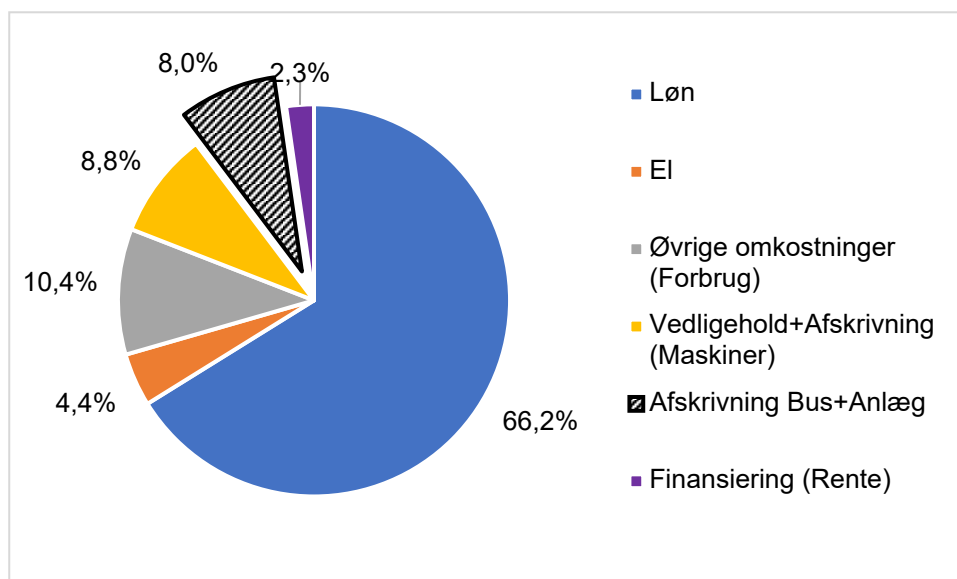
CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Vejledning om regulering af busafhængige omkostninger og mulighed for at skifte delindeks for el

Baggrund

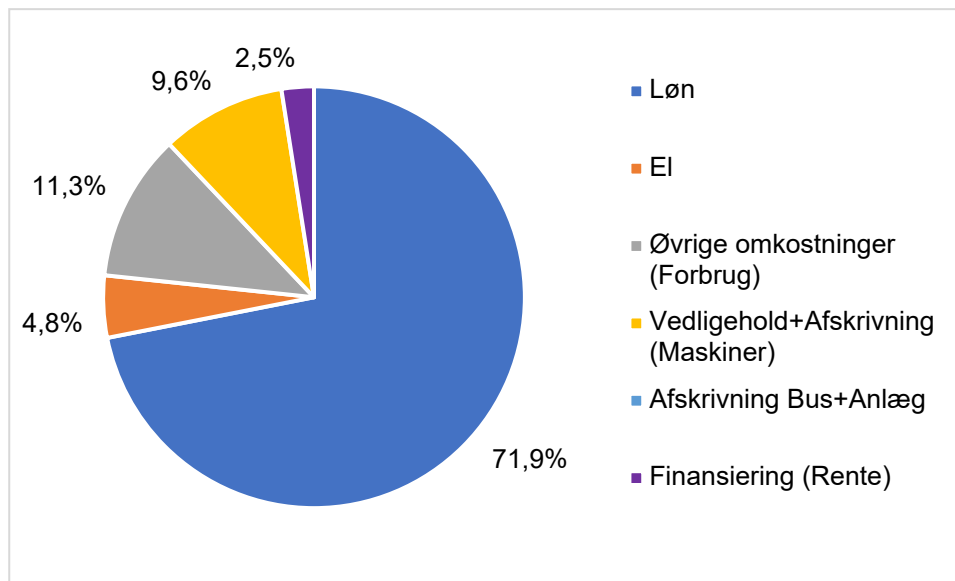
Trafikselskaberne i Danmark har i december 2023 besluttet at anvende et nyt elomkostningsindeks, EL2023 – omkostningsindeks for el til rutebusser. Ved beregning af omkostningsindeksets vægte for hhv. Løn, EL, Øvrige omkostninger (Forbrug), Vedligehold og afskrivninger (Maskiner) samt Finansiering (Rente), er en andel på 8 % af omkostningerne for Afskrivninger af busser og anlæg taget ud. De resterende 92 % af omkostningerne er justeret, så det udgør 100 %, jf. Figur 1 og Figur 2.

Figur 1. Fordeling af operatøromkostninger uden afskrivning til bus og anlæg, 2. kvartal 2023



Når omkostning til afskrivning af bus og anlæg udgår, skal vægten af de resterende omkostningselementer justeres, så summen giver 100 %, jf. Figur 2.

Figur 2. Fordeling af operatøromkostninger uden afskrivning til bus og anlæg, sum 100 %



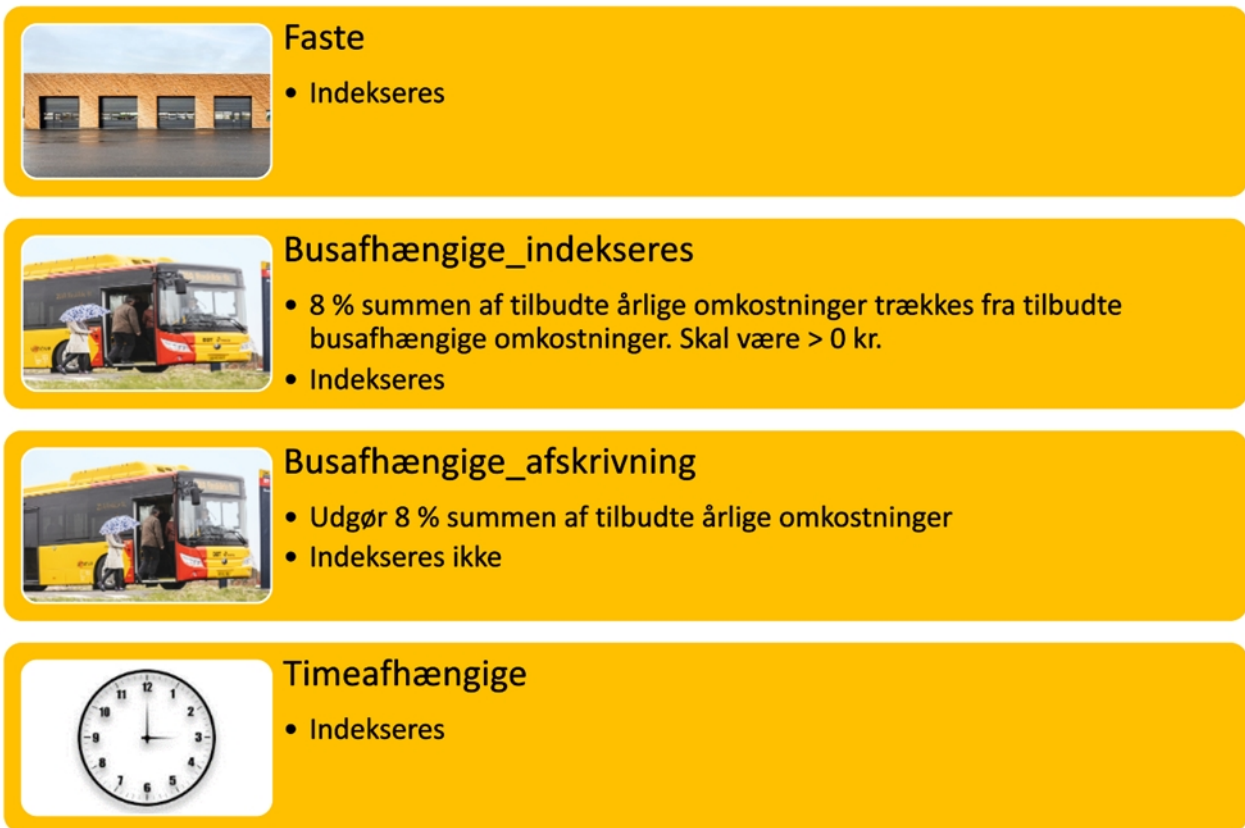
Bevæggrunden for at fjerne de 8 % af omkostningerne for Afskrivninger af busser og anlæg er, at operatørens omkostninger for afskrivning til anlæg og busser er fastlagt som en del af operatørens tilbudspris, og ændres som udgangspunkt kun i begrænset omfang i løbet af kontraktperioden. Afskrivning af garageanlæg og den initiale investering i elbusser er altså fast gennem hele kontraktperioden. Ved udskiftning af bussernes kørebatteri og ved evt. udvidelse af antallet af elbusser undervejs i kontraktperioden vil der dog ske ændringer af afskrivningernes størrelse.

Regulering af operatøromkostninger

Operatørens omkostning til afskrivning af busser og anlæg er altså fast og operatøren har dermed ikke en risiko for prisudvikling på dette område. Trafikselskaberne deler operatøromkostningerne ind i en række omkostningskategorier, hvor operatøren skal afgive tilbud i henhold til disse kategorier. Alle trafikselskaber har en kategori for busafhængige omkostninger.

Det enkelte trafikselskab har mulighed for gennem sine udbudsbetingelser at sikre, at trafikselskabet ikke betaler for regulering af den del af de busafhængige omkostninger som vedr. finansiering af busserne. Det kan man gøre ved at dele de busafhængige omkostninger op i en del, som reguleres (busafhængige_indekseres) og en del, som ikke reguleres (busafhængige_afskrivning). Trafikselskaberne anbefaler, at busafhængige_afskrivning (altså den del, som ikke reguleres) sættes til 8 % af de tilbudte årlige omkostninger. Dette beløb trækkes fra busafhængige_indekseres (altså den del af de busafhængige omkostninger, som reguleres). De tilbudte busafhængige omkostninger skal mindst udgøre 8 % af de tilbudte årlige omkostninger. Figur 3 viser en model for regulering af operatøromkostningerne efter denne model.

Figur 3. Ny model for regulering af operatøromkostninger



Tilpasning af niveauet for busafhængige_afskrivning

Det enkelte trafikselskab har mulighed for at tilpasse niveauet af busafhængige_afskrivning i udbudsbetingelserne for det konkrete udbud, hvis særlige forhold taler herfor. Det kan være:

- forventning om brugte elbusser. Taler for en lavere %-sats, f.eks. 4 %
- særligt omkostningstungt busmateriel. Taler for en højere %-sats
- generel udvikling i priserne for elbusserne. Kan tale for enten at sætte %-satsen lidt op eller lidt ned.

Modellen sikrer, at operatørbetalingen ikke reguleres i forhold til afskrivning af busser og anlæg. Ellers ville operatørerne blive overkompenseret i forhold til udviklingen i deres faktiske omkostninger i takt med, at elomkostningsindeksets øvrige delindeks stiger over tid.

Ændringer i driftsbusantallet

Trafikselskaberne har mulighed for at ændre antallet af kontraktens driftsbusser. Hvis antallet af driftsbusser i en elbusenhed (emissionsfri enhed) øges, vil operatøren skulle anskaffe flere busser. Dermed stiger ope-

ratørens samlede investeringer i busmateriel. Omvendt vil en reduktion i elbusantallet betyde, at operatørens samlede investeringer falder. Hvordan skal dette påvirke værdien af busafhængig_afskrivning?

Det enkelte trafiksselskab kan her vælge mellem to modeller.

Movia-modellen: Movia stiller krav om at kunne udvide driften med 3 driftsbusser per 20 driftsbusser i kontrakten. Movia og operatøren kan aftale, at udvide antallet af driftsbusser med yderligere 3 driftsbusser per 20 driftsbusser.

Omvendt kan Movia reducere med:

- 1 driftsbus ved 2-9 driftsbusser.
- Op til 2 driftsbusser ved 10-14 driftsbusser
- Op til 3 driftsbusser ved 15-20 driftsbusser.
- Op til 6 driftsbusser ved 21-40 driftsbusser
- osv.

Mulighederne for reduktion af driftsbusantallet er altså mere begrænsede end mulighederne for at udvide busantallet.

Movia genberegner ikke busafhængige_afskrivning. Værdien på 8 % af de samlede årlige omkostninger er bevidst sat i den lave ende. Operatørerne må derfor kunne håndtere en vis reduktion i driftsbusantallet uden, at regulering af omkostningerne bliver tabsgivende for dem. Operatøren kender omfanget af Movias reduktionsmuligheder, og må evt. prissætte dette som en risiko i deres tilbud.

Genberegningssmodellen: Trafiksselskabet definerer, at busafhængige_afskrivning genberegnes, hvis driftsbusantallet ændres. Ved en udvidelse på 5 % af en enheds driftsbusser, genberegnes til 105 % af den oprindelige værdi for busafhængige_afskrivning.

Forskuet driftsstart

Movia-modellen: Ved forskuot driftsstart deles linjerne op i to udbudsenheder med tvungen kombinatorik. Tilbudsgiverne skal dermed afgive tilbud på begge enheder. Der beregnes en busafhængige_afskrivning for hver enhed.

Genberegningssmodellen: Trafiksselskabet beregner busafhængige_afskrivning for den del af busdriften som idriftsættes først og så ændre værdien af busafhængige_afskrivning til enhedens samlede årlige omkostning i forbindelse med at de resterende busser idriftsættes.

Mulighed for et skifte til nyt delindeks for el

Elomkostningsindekset er baseret på et delindeks for el som følger udviklingen i den gennemsnitlige, månedlige day-ahead elpris for DK1 og DK2. Hvis og når Danmarks Statistik gør et indeks tilgængeligt, som er baseret på Nord Pool day ahead-spotmarkedpriser inklusive nettarif og transport, vil det eksisterende delindeks for el blive udskiftet med dette indeks.

Det er vigtigt, at trafiksselskabet skriver dette ind i udbudsbetingelserne, sådan at tilbudsgiverne er klar over, at Trafiksselskaberne i Danmark agter at lave denne ændring, og at ændring af delindekset er i overensstemmelse med udbudsbetingelserne.

Man kan f.eks. formulere dette som "Delindekset for el i Trafiksselskaberne i Danmarks elomkostningsindeks bliver erstattet med et delindeks, som er baseret på Nord Pools day ahead-spotpriser inklusive omkostninger til nettarif og transport, hvis et sådan indeks bliver gjort tilgængeligt."