

Til

Dansk PersonTransport, DI Transport, Trafikselskaberne i Danmark

Dokumentnummer
1943943

Dato
28 05 2025

Sagsbehandler
VIH

Direkte
+45 36 13 16 30

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Kommissorium for udvikling af omkostningsindeks for flextrafik**1 Baggrund**

Trafikselskaberne bruger i dag Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) fælles omkostningsindeks for diesel (Omkostningsindeks) til at regulere operatørbetalingen. Der er forskelle mellem trafikselskaberne for hvordan Omkostningsindekset historisk er benyttet.

Omkostningsindekset blev udarbejdet i 2010 med det mål, at det skulle:

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

Der er aldrig lavet en vurdering af, om Omkostningsindekset afspejler udviklingen i flextrafikoperatørernes omkostninger for flextrafikkørsel.

2 Formål

Dette kommissorium har til formål at udvikle et omkostningsindeks for flextrafikken, som er egnet til regulering af kontraktbetaling af vognmænd, der kører flextrafik på kontrakt med trafikselskaberne i kommende udbudte kontrakter. Arbejdet vil blive gennemført i et samarbejde mellem trafikselskaberne, TiD, Dansk PersonTransport (DPT) og DI Transport (herefter parterne). Parterne ønsker, at omkostningsindekset skal:

- Modsvare branchens udgifter for flextrafikkørsel
- Være tidssvarende
- Være robust overfor store/pludselige udsving på markedet
- Være fælles for alle trafikselskaber og flexvognmænd i hele Danmark
- Være veldokumenteret
- Være tilgængeligt på TiD's website

Det er afgørende for parterne, at arbejdet med omkostningsindekset har til formål at afspejle udviklingen i omkostninger samlet for hele branchen. Parterne er i den forbindelse opmærksomme på, at der er stor variation mellem vognmænd, der kører flextrafik, og at den store variation betyder, at det ikke kan forventes, at ét omkostningsindeks vil modsvare alle enkelte vognmænds omkostninger på bedste vis.

3 Datagrundlag

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.

TiD gennemførte i samarbejde med DPT i 2023 en analyse af busoperatørernes faktisk afholdte omkostninger til elbusdrift. Kun få operatører valgte at bidrage med data til analysen.

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.

Parterne udarbejder i fællesskab en model for omkostninger for drift med hhv. almindelige personbiler og liftbiler. Modellen tager udgangspunkt i årlige omkostninger for veludnyttede vogne. Omkostninger for hhv. almindelige personbiler og liftbiler sammenvejes ud fra den forventede fremtidige fordeling af de to vogntyper i flextrafikens flåde af vogne. Det skal afklares, om der skal tages hensyn til drivmiddel, jf. pkt. 4. Modelberegningerne omfatter relevante budgetposter f.eks. omkostninger til afskrivning af køretøjer og ladeinfrastruktur, renteomkostninger, lønomkostninger, drivmiddelomkostninger og andre driftsomkostninger.

4 Delindeks og indbyrdes vægt

Flextrafikken udbydes i tre forskellige typer flexudbud: flexrute (fast kørsel), flexgaranti (rådighedsvogne) og flexvariabel (variabel kørsel). De tre udbud har forskellige kontraktlængder, hvor de længste kontrakter er knyttet til flexrute og de korteste til flexvariabel. Samtidig er der forskel på antallet af vognmænd i de forskellige kontrakttyper, hvor antallet af vognmænd er langt større i flexvariabel i forhold til de to øvrige kontrakttyper.

Et drivmiddelneutralt omkostningsindeks vil give operatørerne i flexvariabel en større frihed til disponere deres vognpark undervejs og medføre en administrativ forenkling for begge parter.

Flextrafikken er i gang med en omstilling fra fossile drivmidler til el. I flexrute og flexgaranti er der tale om flerårige kontrakter, hvilket taler for, at der udarbejdes et omkostningsindeks for diesel og et omkostningsindeks for el.

Det skal afklares, om der skal udarbejdes et eller flere omkostningsindeks for flextrafikken samt hvilke

delindeks, de enkelte omkostningsindeks skal omfatte. De enkelte delindeks tillægges en indbyrdes vægt, som afspejler de tilsvarende budgetposters andel af de samlede omkostninger.

5 Regulering af operatørbetaling

Omkostningsindekset/-ene skal være praktisk anvendelige til regulering af vognmændenes betaling. Det kortlægges, om trafikselskaberne har mulighed for at knytte drivmiddelspecifik regulering af operatørbetalingen.

Omkostningsindekset skal udformes så det er muligt at foretage månedlig regulering af kontraktbetalingen. Det undersøges hvilket betydning frekvensen for regulering (månedlig, kvartalsvis, halvårlig, årlig) har for omkostningsindeksets funktionalitet som reguleringsmekanisme og herunder, om der kan gives anbefalinger for reguleringsfrekvens.

6 Kravspecifikation til regulering af operatørbetaling

Der udarbejdes en skabelon til kravspecifikation for regulering af operatørbetaling, som trafikselskaberne anvender når omkostningsindekset/-ene benyttes i kommende udbud og i de kontrakter, der indgås på baggrund af udbuddene.

Kravspecifikationerne beskriver muligheder for at ændre omkostningsindeksets delindeks og indbyrdes vægt i tilfælde af, at prisudviklingen i markedet medfører, at Operatørernes faktiske omkostninger for flext-rafikkørsel afviger betydeligt fra udviklingen i det eller de anvendte delindeks. Kravspecifikation udformes, så ændringer af omkostningsindekset kan ske uden, at dette påfører trafikselskaberne udbudsretlige risici.

Ændring af omkostningsindeks for den enkelte kontrakt vil ske efter aftale mellem kontraktens parter.

7 Anvendelse

Det er det enkelte trafikselskab, der beslutter, om trafikselskabet fremadrettet vil bruge omkostningsindekset/-ene i nye kontrakter. Omkostningsindekset/-ene kan også finde anvendelse i eksisterende kontrakter, hvis trafikselskaber vælger at skifte indeks, og kontrakten giver mulighed herfor.

8 Styregruppe og arbejdsgruppe

Trafikselskabernes direktører fungerer som styregruppe for arbejdet. Styregruppen godkender arbejdet. Arbejdet gennemføres i en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter fra trafikselskaberne, DPT og DI Transport. Formandskabet i arbejdsgruppen varetages af Movia.

9 Tidsplan

Arbejdspakke		Jan		Februar					Marts					April					Maj				Juni		
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		
1	Udarbejdelse af kommissorium																								
2	Udvikling af model for flexvognmændenes omkostningsstruktur																								
3.1	Fastlæggelse af drivmiddelspecifikke/neutrale omkostningsindeks																								
3.2	Fastlæggelse af delindeks for de enkelte omkostningsindeks																								
3.3	Fastlæggelse af delindeksenes indbyrdes vægt																								
4	Indpasning af nye omkostningsindeks ved regulering af operatørbetaling																								
5	Skabelon for kravspecifikation til nye udbud af flextrafik																								
6	Implementering af nyt omkostningsindeks på TiD's website																								
	Arbejdsgruppemøder																								
	Taskforce (del af arbejdsgruppen)-møder																								
	Styregruppens godkendelse																								