

Dokumentnummer
2034787

Dato
07.11.2025

Sagsbehandler
VIH

Direkte
+45 36 13 16 30

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Nyt Omkostningsindeks for Flextrafik – Afrapportering

Trafikselskaberne i Danmark (TiD) har i samarbejde med Dansk PersonTransport (DPT) og DI Transport besluttet at udarbejde et nyt omkostningsindeks for flextrafik. Dette notat sammenfatter det gennemførte arbejde. Arbejdet er gennemført af en arbejdsgruppe med deltagelse af NT, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus, Movia og Dansk PersonTransport. Projektet refererer til en styregruppe, som består af direktørerne for de danske trafikselskaber.

Notatet beskriver for hver arbejdsmappe:

- Formål
- Gennemførte aktiviteter
- Resultater

Arbejdsmappe 1 Udarbejdelse af kommissorium

Formål

Kommissoriet har til formål at fastlægge formål og rammerne for arbejdet samt de aktiviteter, som projektet skal gennemføre for at nå i mål med det nye omkostningsindeks.

Gennemførte aktiviteter

I perioden februar – maj 2025 lavede trafikselskaberne og DPT/DI Transport en række iterationer af udkast til kommissorium for arbejdet. Kommissoriet opdeler arbejdet i seks arbejdsmapper.

Resultater

Den 27. maj 2025 godkendte TiD-direktørerne et revideret udkast kommissorium for arbejdet, og den 3. juni 2025 bekræftede Dansk PersonTransport og DI Transport, at man er enig i udkastet. Kommissoriet er vedlagt som bilag 1.

Arbejdsmappe 2 Udvikling af model for flexvognmændenes omkostningsstruktur

Formål

At udarbejde en beregningsmodel, som kan lægges til grund for vognmændenes omkostningsstruktur.

Gennemførte aktiviteter

Arbejdsgruppen har udarbejdet en TCO-model (Total Cost of Ownership) for flexoperatørernes omkostninger for flextrafikkørsel. Modellen beregner omkostninger ved brug af hhv. el- og dieselpersonbiler og el- og dieselliftbiler. Modellen er baseret på en model for omkostninger til drift af flextrafikvogne, som Movia på vegne af TiD har udarbejdet, og som Trafikstyrelsen stiller til rådighed for ansøgere i styrelsens Pulje for grønne busser og grøn flextrafik.

De beregnede operatøromkostninger er aggregeret for følgende budgetposter

- Løn
- Drivmiddel
- Finansiering
- Køretøj
- Vedligehold
- Øvrige

Arbejdsgruppens TCO-model har været i høring hos DPT's medlemmer i perioden 29. april til 20. maj 2025. DPT's medlemmer blev bedt om at give input til modellens forudsætninger i form af de brugte enhedspri- ser. Det var alene tre operatører, der gav input til høringen. Disse operatører har alene givet input til om- kostningsmodellens beregningsværdier for liftbiler. Det er uklart, om det faktisk at ingen operatører har givet input til modellens beregningsværdier for personbiler kan tolkes, som at operatørerne er enige i be- regningsforudsætningerne, eller om det alene er udtryk for, at operatørerne ikke har prioriteret opgaven. Arbejdsgruppen ser det dog som en svaghed ved beregningsmodellen, at beregningsværdierne for per- sonbiler ikke er blevet bekræftet af operatørerne.

Lønomkostninger udgør langt den største del af flexoperatørernes samlede omkostninger. Arbejdsgruppen har på baggrund af de analyser af chaufførernes lønomkostninger, som ligger til grund for CEVEA's rapport om dette¹, beregnet en gennemsnitlig timeløn på tværs af overenskomster og udbud. Arbejdsgruppen har besluttet at lægge forskellige forudsætninger til grund for chaufførløn for personbiler og liftbiler, selv om chaufførerne for de to vogntyper er dækket af de samme overenskomster. Bevæggrunden herfor er, at flextrafikkens personbiler i højere grad er kendetegnet ved små vognmænd end flextrafikkens liftbiler. Det er arbejdsgruppens forståelse, at små vognmænd oftere benytter sig af de billigere overenskomster samti- digt med, at nogle selvstændige vognmænd accepterer en aflønning, som ligger under overenskomsterne. Arbejdsgruppen vurderer, at disse omstændigheder trækker det gennemsnitlige lønniveau ned for flextra- fikkens personbiler.

Resultater

Beregningsforudsætninger for modelberegning af TCO for flextrafikkens alm. personbiler og liftbiler er ved- lagt som bilag 2.

Tabel 1 viser den beregnede fordeling af operatøromkostninger fordelt på de enkelte budgetposter for hhv. elbiler (el-personbiler og el-liftbiler) og dieslbiler (diesel-personbiler og diesel-liftbiler). Priserne er bereg- net for marts 2025.

¹ Flextrafik presser virksomheder til løndumping, CEVEA, 2024. <https://cevea.dk/analyse/flextrafik-presser-virksomheder-til-loendumping>

Tabel 1. Vægte af budgetposter som andel af samlede operatøromkostninger til flextrafik

Budgetpost	El		Diesel	
	Personbil	Liftbil	Personbil	Liftbil
Løn	72,9%	64,1%	70,7%	60,5%
Drivmiddel	5,0%	8,5%	8,7%	13,7%
Finansiering	1,5%	3,9%	0,8%	2,0%
Køretøj	8,6%	12,0%	5,0%	9,1%
Vedligehold	4,0%	4,5%	7,9%	8,2%
Øvrige	8,0%	7,1%	6,9%	6,5%

Arbejdspakke 3.1 Fastlæggelse af drivmiddelspecifikke/neutrale omkostningsindeks

Formål

At fastlægge muligheder for at differentiere mellem forskellige drivmidler ved regulering af operatørbetalingen.

Gennemførte aktiviteter

Arbejdsgruppen har undersøgt muligheder for at lave en separat regulering af elbiler og dieslbiler. Arbejdsgruppen har drøftet dette med de enkelte trafiksselskabers medarbejdere, som er ansvarlige for regulering af operatørbetalingen. Trafiksselskaberne har for hvad gælder flexgaranti (rådighedsvogne) og flexvariabel (variabel kørsel) data for, om den enkelte vogn er en elbil eller en fossilbil. Selskaberne kan derfor regulere kontraktbetalingen særskilt for elbiler/brintbiler og øvrige biltyper. Arbejdsgruppen har på denne baggrund konkluderet, at det er hensigtsmæssigt at udvikle to drivmiddelspecifikke omkostningsindeks; FLEX2025 el-omkostningsindeks til regulering af operatørbetaling for elbiler og brintbiler og FLEX2025 diesel-omkostningsindeks til regulering af operatørbetaling for andre biltyper.

Arbejdsgruppen har konkluderet, at det desuden er hensigtsmæssigt at udvikle et drivmiddelneutralt omkostningsindeks, FLEX2025 hybridomkostningsindeks, som kan benyttes, når trafiksselskabet ikke kan regulere timeprisen særskilt for elbiler og fossile biler. Det er for en række trafiksselskaber tilfældet i forhold til flexrute (fast kørsel).

Arbejdsgruppen har drøftet behovet for særskilte omkostningsindeks for personbiler og liftbiler. En sådan opdeling af omkostningsindeks vil medføre fire forskellige omkostningsindeks (el-personbil, el-liftbil, diesel-personbil og diesel-liftbil). Det vil øge kompleksiteten af vedligehold af omkostningsindeks og kompleksiteten af regulering af operatørernes vederlag. Arbejdsgruppen har konkluderet, at værdien af en sådan opdeling ikke står mål med de øgede administrative omkostninger og kompleksitet, som dette vil medføre.

Resultater

Arbejdsgruppen anbefaler, at kontraktbetalingen reguleres i forhold til det anvendte drivmiddel (elbiler/brintbiler og fossile biler), hvor trafiksselskabet har data for de enkelte vognes drivmiddel, og at kontraktbetalingen reguleres efter det drivmiddelneutrale omkostningsindeks, når dette ikke er tilfældet.

Arbejdspakke 3.2 Fastlæggelse af delindeks for de enkelte omkostningsindeks

Formål

At fastlægge de delindeks, som indgår i de enkelte omkostningsindeks.

Gennemførte aktiviteter

Arbejdsgruppen har taget udgangspunkt i de allerede anvendte delindeks i TiD's omkostningsindeks. Arbejdsgruppen finder på baggrund af analyse af operatørernes omkostningsstruktur, at det fortsat er hensigtsmæssigt at benytte delindeks for løn, drivmiddel, forbrug, maskiner og rente.

Delindeks for løn

Danmarks Statistiks standardberegnet lønindeks (SBLON1) er det mest retvisende lønindeks for udvikling i chaufførernes løn, som arbejdsgruppen har kunnet identificere. SBLON1 har i 2023-2025 dog ikke fuldt ud fulgt udviklingen for chaufførernes overenskomststafte lønudvikling. Det giver anledning til tvivl om, hvorvidt SBLON1 vil afspejle den faktiske lønudvikling fremadrettet. Arbejdsgruppen indstiller, at Danmarks Statistiks standardberegnet lønindeks (SBLON1, Virksomheder og organisationer, TOT Erhverv i alt) benyttes som delindeks for løn. Indekset benyttes i forvejen i TiD's omkostningsindeks for busdrift.

Delindeks for drivmiddel

Arbejdsgruppen anbefaler, at Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks for diesel (PRIS111 07.2.2.1 Diesel) bruges i FLEX2025 diesel-omkostningsindeks til prisregulering af brændstofomkostninger (*drivmiddel*) for fossile vogne. Indekset benyttes i forvejen i TiD's omkostningsindeks for dieselbusser.

Arbejdsgruppen anbefaler at Danmarks Statistiks nettoprisindeks for el (PRIS114 04.5.1 Elektricitet) bruges i FLEX2025 el-omkostningsindeks til prisregulering af omkostninger til el (*drivmiddel*) til elbil og brintbiler. Indekset benyttes i forvejen i TiD's elomkostningsindeks (det oprindelige elomkostningsindeks for busser). Arbejdsgruppen vurderer, at udvikling i operatørernes omkostninger til opladning af vogne ved egne p-pladser bedst afspejles i nettoprisindekset for el. Der findes til gengæld ikke et omkostningsindeks med god korrelation mellem udvikling i elomkostning og udvikling af pris for opladning ved hurtig- og lynladere. Prissætning for opladning ved hurtig- og lynladere fastsættes ud fra andre kommercielle forhold end elprisen alene. Nogle operatører oplader primært deres vogne ved hurtig- og lynladere.

Arbejdsgruppen anbefaler, at FLEX2025 hybridomkostningsindekset benytter både Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks for diesel og Danmarks Statistiks nettoprisindeks for el til regulering af operatørernes omkostninger til *drivmiddel*.

Delindeks for maskiner

Arbejdsgruppen anbefaler, at Danmarks Statistiks Prisindeks for indenlandsk vareforsyning (PRIS1121 87 Køretøjer og dele dertil, i alt) bruges til at regulere prisudviklingen for *køretøj* og *vedligehold*. Delindeks benyttes i alle TiD's omkostningsindeks for bustrafik.

Delindeks for rente

Arbejdsgruppen anbefaler, at CIBOR3

<https://data.ecb.europa.eu/data/datasets/FM/FM.M.DK.DKK.DS.MM.CIBOR3M.ASKA>

benyttes som delindeks for *rente*. Arbejdsgruppen har forespurgt en række kreditinstitutter hvilket renteindeks, som bedst afspejler flexoperatørernes omkostninger til finansiering af nye vogne. Kreditforeningerne peger her på CIBOR3.

Delindeks for forbrug

Arbejdsgruppen anbefaler, at Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks (PRIS111 00 Forbrugerprisindeks i alt) benyttes som delindeks for *øvrige omkostninger*. Delindeks benyttes i alle TiD's omkostningsindeks for bustrafik.

Resultater

FLEX2025 el-omkostningsindeks

Arbejdsgruppen anbefaler at følgende delindeks indgår i FLEX2025 el-omkostningsindeks:

Løn: SBLON1, Virksomheder og organisationer, TOT Erhverv i alt

El: PRIS114 04.5.1 Elektricitet

Maskiner: PRIS1121 87 Køretøjer og dele dertil, i alt

Forbrug: PRIS111 00 Forbrugerprisindeks i alt

Rente: CIBOR3

FLEX2025 diesel-omkostningsindeks

Arbejdsgruppen anbefaler at følgende delindeks indgår i FLEX2025 diesel-omkostningsindeks:

Løn: SBLON1, Virksomheder og organisationer, TOT Erhverv i alt

Diesel: PRIS111 07.2.2.1 Diesel

Maskiner: PRIS1121 87 Køretøjer og dele dertil, i alt

Forbrug: PRIS111 00 Forbrugerprisindeks i alt

Rente: CIBOR3

FLEX2025 hybridomkostningsindeks

Arbejdsgruppen anbefaler at følgende delindeks indgår i FLEX2025 hybridomkostningsindeks:

Løn: SBLON1, Virksomheder og organisationer, TOT Erhverv i alt

El: PRIS114 04.5.1 Elektricitet

Diesel: PRIS111 07.2.2.1 Diesel

Maskiner: PRIS1121 87 Køretøjer og dele dertil, i alt

Forbrug: PRIS111 00 Forbrugerprisindeks i alt

Rente: CIBOR3

Forskydning

Omkostningsindekset beregnes på basis af delindekset for 2 måneder tidligere på nær lønindekset, der er forskudt 6 måneder.

Arbejdspakke 3.3 Fastlæggelse af delindeksenenes indbyrdes vægt

Formål

At fastlægge den indbyrdes vægt af de delindeks, som indgår i de enkelte omkostningsindeks. Delindeksenenes indbyrdes vægt afspejler hvor stor en del af operatøromkostningerne, som i omkostningsindeksets udgangspunktet (indeks = 100) reguleres efter udvikling i hvert delindeks.

Gennemførte aktiviteter

Den indbyrdes vægt mellem operatøromkostninger for hhv. elbiler og dieslbiler til budgetposterne (løn, drivmiddel, finansiering, køretøj og vedligehold samt øvrige omkostninger) er beregnet separat for personbiler og liftbiler.

De indbyrdes vægte for budgetposterne for personbiler og liftbiler for hhv. elbiler og dieslbiler er vægtet ud fra den kendte antal af hhv. el-personbiler og el-liftbiler og diesel-personbiler og diesel-liftbiler i 2026². I

² FynBus, Sydtrafik og Midttrafik har baseret fordeling af vogne i 2026 på sammensætning af vogne i august 2025. NT har baseret

FLEX2025 el-omkostningsindeks vægter personbiler med 98,0 pct. og liftbiler med 2,0 pct. I FLEX2025 diesel-omkostningsindeks vægter personbiler med 56,2 pct. og liftbiler med 43,8 pct. jf. Tabel 2.

Tabel 2. Antal vogne i 2026 fordelt på type og drivmiddel

Selskab	EI		Fossil	
	Personbiler	Liftbiler	Personbiler	Liftbiler
Movia	74	4	553	318
FynBus	100	1	147	106
Sydtrafik	108	2	173	145
Midttrafik	337	3	214	176
NT	79	4	235	286
I alt	698	14	1322	1031
Fordeling af vogne, personbil/liftbil	98,0%	2,0%	56,2%	43,8%
Fordeling af vogne, alle vogne	23,2%		76,8%	

FLEX2025 hybridomkostningsindeks' indbyrdes vægte beregnes ved at vægte budgetposternes vægte i FLEX2025 el-omkostningsindeks med 23,2 pct, hvilket modsvarer andelen af elbiler af alle vogne, og FLEX2025 el-omkostningsindeks vægtes med 76,8 pct., hvilket modsvarer andelen af fossilbiler af alle vogne.

Vægte for operatørernes beregnede budgetposter (jf. arbejdsplan 2) for hhv. FLEX2025 el-omkostningsindeks, FLEX2025 diesel-omkostningsindeks og FLEX2025 hybridomkostningsindeks fremgår af Tabel 3.

Tabel 3. Vægtet omkostninger for budgetposterne i el-, diesel- og hybridomkostningsindeks

Budgetpost	EI			Diesel			Hybrid
	Personbil	Liftbil	Vægtet	Personbil	Liftbil	Vægtet	Vægtet
Løn	72,9%	64,1%	72,7%	70,7%	60,5%	66,3%	67,8%
Drivmiddel	5,0%	8,5%	5,1%	8,7%	13,7%	10,8%	9,5%
Finansiering	1,5%	3,9%	1,5%	0,8%	2,0%	1,3%	1,4%
Køretøj	8,6%	12,0%	8,6%	5,0%	9,1%	6,8%	7,2%
Vedligehold	4,0%	4,5%	4,0%	7,9%	8,2%	8,0%	7,1%
Øvrige	8,0%	7,1%	8,0%	6,9%	6,5%	6,8%	7,0%
Vægt personbil/liftbil	98,0%	2,0%		56,2%	43,8%		
Vægt el/diesel	23,2%			76,8%			

Resultater

Vægte for hvert delindeks for hhv. FLEX2025 el-omkostningsindeks, FLEX2025 diesel-omkostningsindeks og FLEX2025 hybridomkostningsindeks fremgår af Tabel 4. Udgangspunkt for omkostningsindeksene er maj 2025, hvor indekssværdien sættes til 100,0.

fordeling af vogne i 2026 på sammensætning af vogne i september 2025. Movia har baseret sammensætning af vogne for FlexGaranti og FlexVariabel på data fra marts 2025, hvor der er taget højde for omstilling af vogne fra diesel til el i 2026 som følge af udbud af FlexGaranti med driftsstart marts 2025 (FG13x). Movia har ikke data for sammensætning af vogne i FlexRute.

Tabel 4. Vægte af delindeks for hvert omkostningsindeks

Omkostningsindeks	Løn	Diesel	El	Maskiner	Forbrug	Rente
FLEX2025 el-omkostningsindeks	72,7%	N/A	5,1%	12,6%	8,0%	1,5%
FLEX2025 diesel-omkostningsindeks	66,3%	10,8%	N/A	14,8%	6,8%	1,3%
FLEX2025 hybridomkostningsindeks	67,8%	7,3%	2,2%	14,3%	7,0%	1,4%

Arbejdspakke 4 Indpasning af nye omkostningsindeks ved regulering af operatørbetaling

Formål

Det skal være muligt at foretage månedlig regulering af kontraktbetalingen, og det skal undersøges hvilket betydning frekvensen for regulering har for omkostningsindeksets funktionalitet som reguleringsmekanisme.

Gennemførte aktiviteter

Arbejdsgruppen har undersøgt de enkelte trafiksselskabers mulighed for at gennemføre regulering af operatørernes vederlag månedligt og kvartalsvist. Selskaberne har organiseret sig forskelligt på dette område. Nogle selskaber vurderer, at det vil være ret uproblematisk at regulere vederlag månedligt. NT regulerer således allerede operatørbetalingen hver måned. Andre trafiksselskaber herunder Movia ser væsentlige udfordringer ved at gennemføre månedlig regulering, da regulering af vederlaget omfatter en række manuelle procedurer som kræver kvalitetssikring hvilket er ressourcekrævende.

Resultater

Arbejdsgruppen har beskrevet vilkår for hhv. månedlig og kvartalsvis regulering af operatørbetalingen. Se gennemførte aktiviteter under arbejdsplan 5.

Arbejdspakke 5 Skabelon for kravspecifikation til nye udbud af flextrafik

Formål

At udarbejde en skabelon til kravspecifikation for regulering af operatørbetaling, som trafiksselskaberne anvender når omkostningsindeksene benyttes i kommende udbud.

Gennemførte aktiviteter

Arbejdsgruppen har lavet udkast til skabelon for vilkår for regulering af kontraktbetalingen. Hvis et trafiksselskab vælger at anvende Trafiksselskaberne i Danmarks (TiD) omkostningsindeks for flextrafik (FLEX2025), er trafiksselskabet forpligtet til at bruge den fælles kravspecifikation for FLEX2025. Trafiksselskabet har valgt mellem:

- 1) at angive FLEX2025, som omkostningsindeks i udbudsbetingelserne og angive at ændringsbestemmelser af FLEX2025 følger af notatet Ændringsbestemmelser for FLEX2025 omkostningsindeks (Notatet). Notatet kan vedlægges udbuddet eller trafiksselskabet kan i kontraktbestemmelserne henvise til kopi af notatet på TiD's website, eller
- 2) at benytte en samlet skabelon til kravspecifikationer til udbud af flextrafik.

Notatet og skabelonen har en identisk beskrivelse af vilkår for at tilpasse/ændre omkostningsindeksets delindeks og vilkår for at ændre den indbyrdes vægt af delindeks. Formålet med ændringsbestemmelserne er at give parterne (operatøren og trafiksselskabet) mulighed at håndtere en situation, hvor prisudvikling for flextrafik afviger markant fra udviklingen i FLEX2025. Parterne vil have mulighed for at bringe kontrakten tilbage til den oprindelige intention - nemlig at reducere operatørens risici for prisudvikling for flex-

rafikkørsel - ved at tilpasse de delindeks som indgår i det anvendte omkostningsindeks samt delindeksenes indbyrdes vægt. Skabelonerne beskriver desuden en planlagt tilpasning af omkostningsindeksets indbyrdes vægtning mellem personbiler og liftbiler i april 2030. Den planlagte tilpasning har til formål at imødekomme ændring i andelen af elbiler og fossilbiler samt forhold mellem personbiler og liftbiler i perioden 2025-2030.

Hvert enkelt trafikselskab kan vælge mellem månedlig og kvartalsvis regulering af operatørens vederlag. Notatet og skabelonen vil blive opdateret, hvis der er behov herfor. Ændringerne vil ske i samarbejde mellem trafikselskaberne og Dansk PersonTransport.

Resultater

Udkast til skabelon for til kravspecifikation for regulering af operatørbetaling fremgår af bilag 3, og udkast til Notatet fremgår af bilag 4.

Arbejdspakke 6 Implementering af nyt omkostningsindeks på TiD's website

Formål

At gøre de nye omkostningsindeks tilgængelige på TiD's website.

Gennemførte aktiviteter

Arbejdsgruppen har efter aftale med TiD's sekretariat lavet et udkast til webside, som med beskrivelse af omkostningsindeksene og deres anvendelse.

Resultater

Den nye webside for FLEX2025 omkostningsindeksene gøres tilgængelig, når styregruppen har godkendt de nye omkostningsindeks.

Bilag

1. Kommissorium for udvikling af omkostningsindeks for flextrafik
2. Beregningsforudsætninger for modelberegning af TCO for flextrafikkens alm. personbiler og liftbiler
3. Skabelon for kravspecifikation til brug af FLEX2025 i nye udbud
4. Ændringsbestemmelser for FLEX2025 omkostningsindeks