

Ændringsbestemmelser for FLEX2025 omkostningsindeks

Version: 1.1. Opdateret: 23. januar 2026.

1 Anvendelse

Dette notat beskriver vilkår for ændringsbestemmelser for Trafikselskaberne i Danmarks (TiD's) omkostningsindeks for flextrafik (FLEX2025). FLEX2025 omfatter tre dele: FLEX2025 diesel-omkostningsindeks, FLEX2025 el-omkostningsindeks og FLEX2025 hybridomkostningsindeks. Det fremgår af det enkelte trafikselskabs udbudsbetingelser, hvilke dele af FLEX2025, som bruges til at regulere vognmandens (Entreprenørens) vederlag. Det fremgår af de enkelte trafikselskabers udbud af flextrafik, om dette notat fastsætter de kontraktlige vilkår for ændringsbestemmelser for FLEX2025, og hvilken version af notatet, som i givet fald er gældende.

I nedenstående afsnit betyder "Trafikselskabet" det trafikselskab, som Entreprenøren har indgået kontrakt med.

2 Ændringsadgangens formål og forudsætninger

Formålet med regulering af kontraktbetalingen efter TiD's omkostningsindeks for flextrafikkørsel er at reducere Entreprenørens risici for prisudvikling for flextrafikkørsel. Hvis det i løbet af kontraktperioden viser sig, at prisudvikling for flextrafikkørsel afviger markant fra udviklingen i TiD's omkostningsindeks for flextrafikkørsel, vil Trafikselskab bringe kontrakten tilbage den oprindelige intention nemlig at reducere Entreprenørens risici for prisudvikling for flextrafikkørsel ved at tilpasse de delindeks, som indgår i det anvendte omkostningsindeks samt delindeksenes indbyrdes vægt. Ændring af omkostningsindeks vil ske på baggrund af data indsamlet i samarbejde mellem TiD, Dansk PersonTransport og eventuelt andre relevante brancheaktører, som således vil blive inddraget i eventuelle ændringer af omkostningsindekset.

En ændring af omkostningsindekset vil blive gennemført af Trafikselskabet i henhold til det i bestemmelsen beskrevne, hvis der indtræder forhold i markedet, som bredt berører flexvognmændenes omkostninger negativt eller positivt i et omfang, som ikke er af bagatelagtig karakter. Dette kunne eksempelvis - men ikke begrænset til - være tilfælde, hvor

- Udviklingen i et delindeks viser sig systematisk at over- eller underkompensere entreprenøren.
- Ændringer i afgifter, som påvirker entreprenørens omkostninger til flextrafik, og som ikke slår igennem i delindeks.
- Forskydninger i sammensætningen af el-personbiler, el-liftbiler, diesel-personbiler og diesel-liftbiler, som har en væsentlig betydning for, om flextrafikken samlet set reguleres efter retvisende omkostningsindeks.

Ændringer vil ske som tekniske tilpasning af FLEX2025 diesel-omkostningsindeks, FLEX2025 el-omkostningsindeks og/eller FLEX2025 hybridomkostningsindeks. Gennemførelse af ændringer fordrer ikke Entreprenørens samtykke.

2.1 Planlagt tilpasning af omkostningsindeksets indbyrdes vægtning mellem personbiler og liftbiler

Vægte af delindeks i TiD's omkostningsindeks for flextrafikkørsel er fastlagt ud fra flexvognmænds beregnede omkostninger til afvikling af flextrafik for henholdsvis elbiler og dieslbiler. Model for beregning af entreprenørernes omkostninger fremgår af notatet "Beregningsforudsætninger for modelberegning af TCO for flextrafikkens alm. personbiler og liftbiler" og beregning af vægte fremgår af notatet "Nyt Omkostningsindeks for Flextrafik – Afrapportering". Notaterne er tilgængelige på TiD's website. Den indbyrdes vægt mellem omkostninger for personbiler og omkostninger for liftbiler er i FLEX2025 el-omkostningsindeks fastsat, så personbiler vægter med 98,0 % og liftbiler vægter med 2,0 %, og i FLEX2025 diesel-omkostningsindeks fastsat, så personbiler vægter med 56,2 % og liftbiler vægter med 43,8%. Den indbyrdes vægt mellem omkostninger for elbiler og omkostninger for dieslbiler er i FLEX2025 hybridomkostningsindeks fastsat, så elbiler vægter med 23,2 % og dieslbiler vægter med 76,8 %. entreprenørernes flåde af biler, som anvendes til flextrafikkørsel i Danmark, forventes frem til 2030 at forandre sig markant. Der forventes en udvikling, hvor elbiler gradvist udgør en større del af alle flextrafikkens biler. Der forventes samtidigt en udvikling, hvor lift-elbiler gradvist vil udgøre en større andel af alle liftbiler. Det forventes, at andelen af dieslbiler for både person- og liftbiler vil blive reduceret.

Med virkning for april 2030 tilpasses den indbyrdes vægt mellem personbiler og liftbiler i FLEX2025 el-omkostningsindeks, så omkostningsindeksets indbyrdes vægt bedre afspejler den aktuelle fordeling mellem el-personbiler og el-liftbiler i trafikskabernes flextrafik. Tilsvarende tilpasses den indbyrdes vægt mellem personbiler og liftbiler i FLEX2025 diesel-omkostningsindeks med virkning for april 2030, så omkostningsindekset bedre afspejler den aktuelle fordeling mellem diesel-personbiler og diesel-liftbiler i trafikskabernes flextrafik. Desuden tilpasses FLEX2025 hybridomkostningsindeks, så den indbyrdes vægt bedre afspejler den aktuelle fordeling mellem elbiler og dieslbiler i trafikskabernes flextrafik. Denne tilpasning af omkostningsindeksene sker i løbet af 1. kvartal 2030 i samarbejde mellem TiD, Dansk PersonTransport og eventuelt andre relevante brancheaktører. Tilpasningen medfører, at indbyrdes vægt af delindeks for løn, drivmiddel, forbrug, maskiner og rente med virkning fra april 2030 ændres for hhv. FLEX2025 el-omkostningsindeks, FLEX2025 diesel-omkostningsindeks og FLEX2025 hybridomkostningsindeks. Historiske indeksværdier genberegnes ikke. Ved fremadrettet regulering af timeprisen benyttes de tilpassede omkostningsindeks samt det oprindelige tilbudsindeks.

2.2 Ad hoc ændring af delindeks og vægtning

Trafikskabet er berettiget til at erstatte de enkelte delindeks, som indgår i det anvendte omkostningsindeks med et tilsvarende eller revideret delindeks, hvis et delindeks i kontraktperioden ikke offentliggøres, bortfalder eller ændrer indhold. Trafikskabet er yderligere berettiget til at ændre delindeks, hvis prisudviklingen i markedet medfører, at entreprenørernes faktiske omkostninger for flextrafikkørsel afviger fra udviklingen i det eller de anvendte delindeks. I dette tilfælde er Trafikskabet berettiget til at udskifte det ikke-retvisende delindeks med et delindeks, der bedre modsvarer de reelle udgifter for flextrafikkørsel, og som er mere robust over for store/pludselige udsving på markedet, og som dermed er bedre egnet til prisreguleringen af hhv. løn, drivmiddel, forbrug, maskiner og rente end det eksisterende delindeks. Trafikskabet forbeholder sig herudover ret til at indsætte et andet tilsvarende indekstal, såfremt



dette sker under hensyntagen til den hidtidige vægtning af udviklingen i det relevante delindeks. Enhver ændring kan kun ske inden for rammerne af de til enhver tid gældende udbudsregler.

Trafikselskabet kan ændre vægtning mellem omkostningsindeksets delindeks, hvis vægtningen mellem delindeks afviger fra entreprenørernes faktiske omkostninger for flextrafikkørsel. Vægtningen fastsættes i givet fald på baggrund af data for entreprenørernes faktiske omkostninger, som indsamles i samarbejde med relevante brancheaktører. En ændring af vægtning vil ske for bedre at kunne modsvare de reelle udgifter for flextrafikkørsel.

Ændringer i medfør af dette afsnit vil kunne ske i hele kontraktens løbetid.

Ændring af omkostningsindeks har virkning fra næstkommende regulering.

Ændringer af omkostningsindekset, herunder ændring af vægtning, kan tillægges virkning fra det tidspunkt, hvor en dokumenteret og ikke-bagatelagtig afvigelse mellem indeksets udvikling og entreprenørernes faktiske omkostninger er konstateret, dog højst 12 måneder bagud fra det tidspunkt, hvor ønsket om ændring er blevet rejst. Ændringen påvirker alene omkostningsindeksets fremtidige udvikling. Kontraktbetalinger reguleres alene fremadrettet efter det tilpassede indeks.