



Utarbeidet av et utvalg med representanter fra
Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport

Indeksveileder 2025 – Regulering av busskontrakter (utkast 27. juni 2025)

oslo**economics**



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN



NHO
Transport

Tittel: Indeksveileder 2025 – Regulering av busskontrakter (utkast 27. juni 2025)

Utarbeidet av: Utarbeidet av et utvalg med representanter fra Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport fra mars til juni 2025, fasilitert av Oslo Economics

Foto/illustrasjon forside og bakside: [istockphoto.com/Trygve Finkelsen](https://www.istockphoto.com/Trygve-Finkelsen)

Innhold

1. Innledning	1
2. Utvalgets sammensetning	1
3. Bakgrunn	2
4. Prinsipper for indeksregulering	3
4.1 Reguleringshyppighet	3
4.2 Basis prisenivå	4
4.3 Reguleringstidspunkt	5
4.4 Regulering etter kontraktslutt	7
4.5 Regulering av arbeidskraftkostnader	7
4.6 Regulering av kapitalkostnader	9
4.7 Regulering av EL-kostnader	12
4.8 Vekting av kostnadselementer/bruk av prisskjema	13
4.9 Håndtering av uforutsette/ekstraordinære hendelser	14
5. Oversikt over alternative reguleringer	15
Vedlegg A Praktisk gjennomføring av regulering med data fra RME	16

1. Innledning

Denne veilederen skal være et hjelpemiddel for fylkeskommuner og administrasjonsselskaper (oppdragsgivere) som lyser ut kontrakter, og for busselskapene (operatører) som er leverandører. Veilederen erstatter den tidligere veilederen fra 2014, som ble revidert i 2017, og veilederen for kostnader til EL i busskontrakter fra 2023.

Formålet med veilederen er å anbefale en modell for indeksregulering av kontrakter som balanserer risiko mellom operatør og oppdragsgiver på en standardisert måte, som bidrar til virksom konkurranse, og lave risikopåslag, uten unødig høye administrative kostnader.

Etter utvalgets mandat bør kontraktene ha god forutsigbarhet for dekning av faktisk kostnadsutvikling i innsatsfaktorene. Forutsetningen for utvalgets anbefalinger er at indeksreguleringen skal dekke kostnadsutviklingen i kontraksperioden på en forutsigbar, balansert og transparent måte.

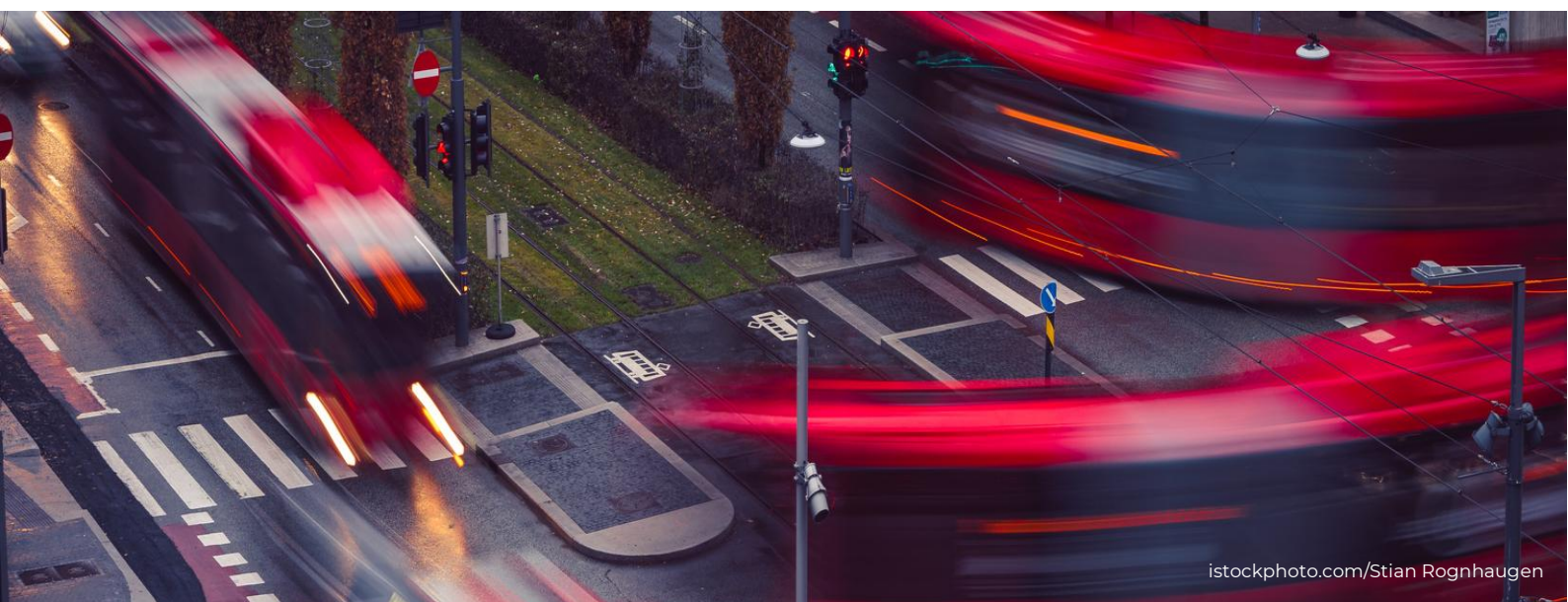
Veilederen er ikke ansvarlig for feil, unøyaktigheter eller utilsiktede konsekvenser. Kontrakter utarbeides og inngås på eget ansvar.

2. Utvalgets sammensetning

Veilederen er et resultat av et felles utvalgsarbeid mellom Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport. Utvalget har jobbet kunnskapsbasert og innrettet arbeidet slik at konkurranselovens bestemmelser er etterlevd.

Utvalget har bestått av ti representanter med lik representasjon fra oppdragsgivere og operatører. På vegne av Kollektivtrafikkforeningen har følgende deltatt: Roar Ulen (AtB), Anna Torregrosa (Ruter), Christoph Bierbaum (Skyss), Harald Eide (Agder kollektivtrafikk) og Olov Grøtting (Kollektivtrafikkforeningen). Representanter for NHO Transport har vært: Stine Lundanes (Tide Buss), Lars Løfaldli (Vy Buss), Birgitte Boldvik (Nobina), Erlend Hallem Berge (Connect Bus) og Jofri Lunde (NHO Transport).

Oslo Economics ved Karl Rikard Løvhaug og Mina Henni Røhme har bistått administrativt og hatt rollen som nøytral fasilitator.



3. Bakgrunn

Offentlige busstjenester i Norge utføres som hovedregel av en operatør/et busselskap som har kontrakt med en fylkeskommune eller et administrasjonsselskap. Operatørene leverer busstjenester mot et vederlag. Kontraktene har ofte varighet på rundt 10 år, og i den perioden kan kostnadene ved bussdrift endre seg mye. Ved å indeksregulere vederlaget kan oppdragsgivere redusere risikoen som operatørene påtar seg i kontrakten.

Ved å redusere såkalt ekstern risiko for operatøren, det vil si risiko som operatøren ikke kan påvirke, kan oppdragsgiver redusere risikopåslaget i kontraktene og legge til rette for virksom konkurranse. Begge deler forventes å gi lavere kostnader for oppdragsgiverne på sikt. På kort sikt vil imidlertid risikoen for svingninger i kontraktsvederlaget øke for oppdragsgiver. Valg av risikofordeling i kontraktene vil være opp til den enkelte oppdragsgiver. Veilederen kan også bidra til standardisering av anskaffelser i sektoren, og dermed gi reduserte administrative kostnader.

Store endringer i EL-priser og renter, særlig i 2021 og 2022, avdekket svakheter i måten indeksregulering i busskontrakter har blitt praktisert. Dette utløste et behov for å gjøre en ny vurdering av hvordan indeksreguleringen bør foregå for å sikre en balansert risikofordeling.



4. Prinsipper for indeksregulering

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport er enige om at indeksreguleringen bør være kostnadsnøytral og balansert, noe som innebærer at indeksreguleringen dekker kostnadsutvikling utenfor operatørens kontroll, på en forutsigbar og transparent måte.

4.1 Reguleringshyppighet

Anbefaling: Hyppig regulering

Indeksregulering bør skje så hyppig som relevante indekser tillater.

Alternativ 1 – Minimum kvartalsvis regulering

Per 2025 publiseres SSBs kostnadsindeks for buss etter hvert kvartal. Indeksreguleringen bør derfor som minimum skje kvartalsvis. Dersom oppdateringen av relevante indekser skjer med økt frekvens på et senere tidspunkt, bør økt frekvens på vederlagsreguleringen vurderes.

Alternativ 2 – Månedlig regulering for enkeltelementer

Per 2025 varierer det hvor hyppig ulike indekser oppdateres. Konsumprisindeksen (KPI) oppdateres månedlig, og enkelte kostnadselementer kan reguleres etter deler av KPI-indeksen.

Ved å la ulike kostnadselementer i en kontrakt indeksreguleres med ulik frekvens, vil reguleringen bli mer treffsikker, men samtidig være noe mer krevende administrativt. Den enkelte oppdragsgiver må vurdere om dette alternativet er aktuelt. Dersom indeksreguleringen i større grad automatiseres i fremtiden, kan det bli mer aktuelt å regulere med ulik frekvens.

Bakgrunn for anbefalingen

Hyppigere regulering bidrar til å redusere tiden mellom tidspunktet en prisendring oppstår, og tidspunktet prisendringen blir regulert i vederlaget. For en operatør vil risiko og likviditetsutfordringer reduseres dersom det går kortere tid mellom når en kostnad oppstår (prisøkning) og når dette reflekteres i inntektene (økt vederlag). Hyppigere frekvens på vederlagsreguleringen tar også hensyn til mer av den mellomliggende prisendringen. For eksempel vil årlig regulering ikke ta hensyn til endringene som skjer underveis i året, bare den totale endringen. Ved regulering 4. kvartal til 4. kvartal vil ikke en prisøkning i 2. kvartal hensyntas dersom prisen har falt igjen til 4. kvartal. Hyppigere regulering vil gi bedre samsvar mellom kostnader og inntekter for operatør. For oppdragsgiver innebærer hyppigere vederlagsregulering økt administrasjon.

Praktisk gjennomføring

Det kan i nye kontrakter legges inn en mulighet for å øke frekvensen på reguleringen underveis i kontrakten, dersom relevante indekser i løpet av kontraktens varighet blir oppdatert hyppigere.

4.2 Basis prisnivå

Basis prisnivå er det indekssnivået som tilbudsprisen gjelder for, og som er utgangspunktet for justering av vederlaget.

Anbefaling: Bruk kjent prisnivå

Vederlagsreguleringen bør ta utgangspunkt i en basispris som er kjent ved tidspunktet for tilbudsregningen. Første regulering bør dekke hele kostnadsutviklingen i perioden mellom tilbudsregningen og oppstartstidspunktet.

Bakgrunn for anbefalingen

At vederlagsreguleringen tar utgangspunkt i en kjent basispris er viktig for at vederlagsreguleringen skal starte riktig. Eventuelle avvik tidlig i driftsperioden vil forplante seg utover, og kan bli svært store over en lang kontrakt.

Praktisk gjennomføring

Hvis innlevering av tilbud skjer i for eksempel 3. kvartal, vil ikke prisene for hele 3. kvartal være fullt ut kjent. Basisprisen bør basere seg på siste kjente indeks, med mindre andre hensyn taler for en annen basispris. Basisprisen kan enten være indeksen i en måned, i ett kvartal eller over ett helt år, avhengig av hvilken indeks som brukes. Noen priser kan det være lurt å regulere på basis av ett helt år. Dette er omtalt under den enkelte indeks.

Bussindeksen blir vanligvis publisert cirka den 5. i tredje etterfølgende måned etter at et kvartal er avsluttet. I tillegg trenger operatørene noen dager til å få tallene inn i sitt tilbud.

Tabell 1: Tentativ veiledning for bussindeksen

Basiskvartal i bussindeksen	Bussindeks publisert	Tilbudsfrist
1. kvartal	Ca. 5. juni	10. juni til 9. september
2. kvartal	Ca. 5. september	10. september til 9. desember
3. kvartal	Ca. 5. desember	10. desember til 9. mars
4. kvartal	Ca. 5. mars	10. mars til 9. juni

Tabell 2: Tentativ veiledning for KPI

Basismåned i KPI	KPI publisert	Tilbudsfrist
Januar	Ca. 10. februar	15. februar til 14. mars
Februar	Ca. 10. mars	15. mars til 14. april
Mars	Ca. 10. april	15. april til 14. mai
April	Ca. 10. mai	15. mai til 14. juni
Mai	Ca. 10. juni	15. juni til 14. juli
Juni	Ca. 10. juli	15. juli til 14. august
Juli	Ca. 10. august	15. august til 14. september
August	Ca. 10. september	15. september til 14. oktober
September	Ca. 10. oktober	15. oktober til 14. november
Oktober	Ca. 10. november	15. november til 14. desember
November	Ca. 10. desember	15. desember til 14. januar
Desember	Ca. 10. januar	15. januar til 14. februar



4.3 Reguleringstidspunkt

Anbefaling: Etterslepet bør være så lite som mulig

Kontraktene bør gjøre etterslepet i vederlagsreguleringen så lite som mulig.

Alternativ 1 – Samtidig regulering

Reguleringen av prisene i ett kvartal skjer på basis av indeksen for samme kvartal. Det vil si at beløpet reguleres, og eventuelt avvik etterbetales på faktura når indeksen er publisert.

Alternativ 2 – Etterskuddsvis regulering

Oppdragsgivere kan ha behov for større forutsigbarhet om vederlaget. Da er det et alternativ å benytte etterskuddsvis regulering, som enten baseres på foregående kvartal eller på siste kjente kvartal.

Bakgrunn for avveining mellom alternativ 1 og alternativ 2

Konsekvens for vederlag til operatør: Reguleringstidspunktet har betydning for samsvaret mellom kostnads- og inntektsutvikling. Differansen mellom vederlag og faktisk kostnad vil være omtrent det samme som gjennomsnittlig vekst i den aktuelle indeksen gjennom kontraktperioden. Hvis indeksen vokser med 1 prosent hvert kvartal, vil ett kvartals forsinkelse gi cirka 1 prosent avvik mellom kostnad og vederlag. I samme regneeksempel vil to kvartalers forsinkelse gi 2 prosent avvik. Etterskuddsvis regulering gjør dermed reguleringen mindre treffsikker.

Konsekvens for operatørs risiko og konkurranse: Etterskuddsvis regulering gir økt risiko for operatør, sammenlignet med samtidig regulering. Differansen mellom inntekt og faktisk kostnad ved etterskuddsvis regulering blir større jo mer indeksen endrer seg i gjennomsnitt i kontraktperioden. Ved etterskuddsvis regulering må operatøren bære risikoen for en større del av kostnadsutviklingen. Hvis operatøren velger å prise inn risikoen i sitt tilbud, vil det gi økte kostnader for oppdragsgiver ved etterskuddsvis regulering sammenliknet med samtidig regulering. Økt risiko hos operatørene kan også gi noe mindre virksom konkurranse pga. økt fare for konkurs og høyere terskel for levering av tilbud.

Hensynet til fylkeskommunal økonomistyring: Alternativ 1 (samtidig regulering) vil gjøre at uforutsette prisendringer, for eksempel økte renter eller økte energipriser, kan få raskere innvirkning på økonomien til fylkeskommunene, slik at disse prisendringene ikke er tatt høyde for i budsjettplanleggingen. Den enkelte oppdragsgiver må selv vurdere om de forventede gevinstene av redusert risiko for operatørene ved samtidig regulering, veier opp for kostnaden for oppdragsgiver av større uforutsigbarhet i vederlagene.

Praktisk gjennomføring ved samtidig regulering

Tabell 3: Kvartalsvis regulering

Reguleringstidspunkt	Basis for regulering	Avregningstidspunkt (bussindeksen)
1. januar	Endring fjerde til første kvartal	Ca. 5. juni
1. april	Endring første til andre kvartal	Ca. 5. september
1. juli	Endring andre til tredje kvartal	Ca. 5. desember
1. oktober	Endring tredje til fjerde kvartal	Ca. 5. mars

Tabell 4: Månedlig regulering

Reguleringstidspunkt	Basis for regulering	Avregningstidspunkt (KPI)
1. januar	Endring desember til januar	Ca. 10. februar
1. februar	Endring januar til februar	Ca. 10. mars
Osv.		

Tabellene viser at vederlaget blir regulert før prisenivået er kjent, og at avregningen foregår etterskuddsvis.

Praktisk gjennomføring ved etterskuddsvis regulering

Tabell 5: Basert på foregående kvartal

Reguleringstidspunkt	Basis for regulering	Avregningstidspunkt (bussindeksen)
1. januar	Endring tredje til fjerde kvartal	Ca. 5. mars
1. april	Endring fjerde til første kvartal	Ca. 5. juni
1. juli	Endring første til andre kvartal	Ca. 5. september
1. oktober	Endring andre til tredje kvartal	Ca. 5. desember

Tabell 6: Basert på foregående måned

Reguleringstidspunkt	Basis for regulering	Avregningstidspunkt (KPI)
1. januar	Endring november til desember	Ca. 10. januar
1. februar	Endring desember til januar	Ca. 10. februar
Osv.		

Tabellene viser at vederlaget blir regulert før prisenivået er kjent, og at avregningen foregår etterskuddsvis.

Tabell 7: Basert på siste kjente kvartal

Reguleringstidspunkt	Basis for regulering	Avregningstidspunkt (bussindeksen)
1. januar	Endring andre til tredje kvartal	(ikke relevant sidene prisene er kjent på reguleringstidspunktet)
1. april	Endring tredje til fjerde kvartal	
1. juli	Endring fjerde til første kvartal	
1. oktober	Endring første til andre kvartal	

Tabell 8: Basert på siste kjente måned

Reguleringstidspunkt	Basis for regulering	Avregningstidspunkt (KPI)
1. januar	Endring oktober til november	(ikke relevant sidene prisene er kjent på reguleringstidspunktet)
1. februar	Endring november til desember	
Osv.		

Tabell 9: Praktisk gjennomføring regulering etter kontraktslutt

Driftsslutt	Basis for avregning	Dato for fakturering eller kreditering (ved bruk av bussindeks)
31. desember	Fjerde kvartal	Ca. 5. mars
30. juni	Andre kvartal	Ca. 5. september

4.4 Regulering etter kontraktslutt

Anbefaling ved samtidig regulering

Ved samtidig regulering, ref. kap. 4.3, er det ikke behov for regulering etter kontraktslutt.

Anbefaling ved etterskuddsvis regulering

Ved etterskuddsvis regulering, bør det etter driftsslutt være en regulering av vederlaget for å fange opp prisendringer som ikke er hensyntatt. Avregningsbeløpet faktureres eller krediteres når siste indeksverdi er publisert. Merk at det bare er selve prisendringen som faktureres/krediteres, ikke vederlaget.

Bakgrunn for anbefalingen

For kontrakter med etterskuddsvis regulering vil regulering etter driftsslutt redusere risikoen for operatør ved uforutsette prisendringer i siste periode av kontrakten.

Tabell 9 viser praktisk gjennomføring.

4.5 Regulering av arbeidskraftkostnader

4.5.1 Anbefaling av indeks for arbeidskraftkostnader

Alternativ 1 – Anbefaling fra Kollektivtrafikkforeningen

Kollektivtrafikkforeningen anbefaler tabell 11934 *Arbeidskraftkostnadsindeks for bussnæringen og privat næringsliv* i kostnadsindeks for buss. Denne indeksen er sammensatt av 50 prosent kostnader for bussnæringen, og 50 prosent kostnader for privat næringsliv.

Alternativ 2 – Anbefaling fra NHO Transport

NHO Transport anbefaler SSBs kostnadsindeks for buss tabell 11931, som er basert på næringene 49.311 Rutebiltransport i by- og forstadsområde og 49.391 Rutebiltransport utenfor by- og forstadsområde.

Bakgrunn for anbefalingen

At det er ulike anbefalinger om lønnsindeks fra operatørsiden og oppdragsgiversiden skyldes kryssende hensyn. Indeksen som tar utgangspunkt i bare bussnæringen vil være mest treffsikker, men det kan argumenteres for at operatørene kan påvirke prisutviklingen i denne indeksen, noe som kan gi uheldige insentiver hvis en betydelig andel av kontrakten reguleres etter den indeksen.

Kollektivtrafikkforeningens anbefaling er noe mindre treffsikker, selv om det historisk har vært små forskjeller mellom indeksene, men gir redusert risiko for uheldige insentiver.

Praktisk gjennomføring

Oppdragsgiver definerer i kontrakten hvilken indeks som skal benyttes for å indeksregulere arbeidskraftkostnader.

4.5.2 Anbefaling om basis for indeksnivå ved regulering av arbeidskraft-kostnader

Alternativ 1 – Kvartalsvis regulering med utgangspunkt i årsvekst

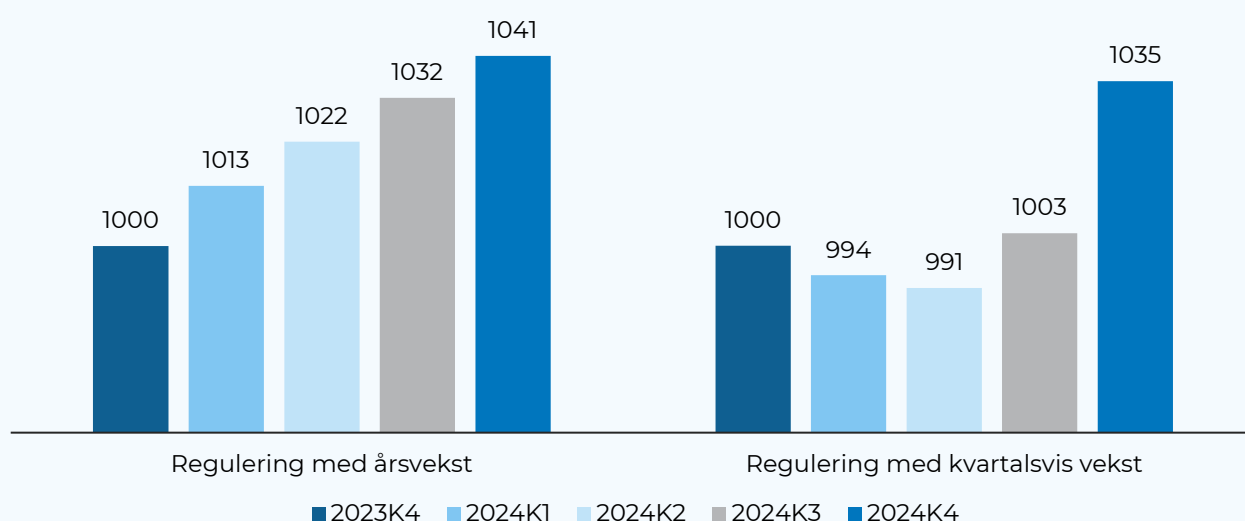
Regulering av lønnskostnader skjer med utgangspunkt i endring fra samme kvartal året før. Dette innebærer at basis blir gjennomsnittlig indeks for et helt år. Hvert kvartal regulerer man da med årsveksten i fjerderoten.

Alternativ 2 – Kvartalsvis regulering med utgangspunkt i kvartalsvis vekst

Regulering av lønnskostnader skjer med utgangspunkt i endring fra forrige kvartal.

Bakgrunn for avveining mellom alternativ 1 og alternativ 2

Indeksutvalget har undersøkt data som viser at delindeks for arbeidskraftkostnader i bussindeksen har truffet godt på operatørens arbeidskraftkostnader over tid, men at de kvartalsvise endringene i indeksen ikke alltid samsvarer med faktisk lønnsutvikling. Indeksene for arbeidskraftkostnader til SSB svinger litt opp og ned hvert kvartal, og med regulering med kvartalsvis vekst vil vederlaget svinge opp og ned selv om lønnsnivået i bussbransjen er nokså stabilt utenom lønnsoppgjørene. Regulering med basis i ett kvartal i stedet for ett år øker også risiko for både oppdragsgiver og operatør, fordi basiskvartalet vil påvirke vederlaget gjennom hele kontrakten. Figuren under viser forskjell i regulerings-takt mellom de to alternativene basert på delindeks for arbeidskraftkostnader i bussindeksen i 2023 og 2024, med et eksempel der fjerdekvartal er basiskvartal.



Praktisk gjennomføring

Ved regulering basert på årsvekst skjer regulering hvert kvartal basert på endring siste år i fjerderoten. Ved kvartalsvis regulering skjer regulering hvert kvartal basert på endringen siste kvartal. Formlene under viser forskjell mellom de to alternativene (Indeksutvalget/veilederen tar ikke ansvar for eventuelle feil i formel):

Regulering årlig vekst:

$$Vederlag^{kvartal\ K} = Vederlag^{kvartal\ K-1} * \left(\frac{Indeks^{kvartal\ K}}{Indeks^{kvartal\ K-4}} \right)^{1/4}$$

Regulering kvartalsvis vekst:

$$Vederlag^{kvartal\ K} = Vederlag^{kvartal\ K-1} * \left(\frac{Indeks^{kvartal\ K}}{Indeks^{kvartal\ K-1}} \right)$$

4.6 Regulering av kapitalkostnader

Regulering av kapital gjelder både vogninnsats (busser) og andre investeringer som ladeinfrastruktur. Kapitalkostnadene fordeler seg på avskrivninger (avdrag) og renter.

4.6.1 Anbefaling om grunnlag for regulering av avskrivning og renter

Avskrivning og rentekostnad beregnes ut fra en inngangsverdi som bør være investeringskostnaden (anskaffelsesverdien). Investeringskostnaden nedbetales (avskrives) over en gitt periode, enten som serielån eller annuitetslån. Vederlag for avskrivninger indeksreguleres ikke, mens rentekostnadene indeksreguleres.

4.6.2 Anbefaling om betalingsplan (serielån vs. annuitetslån)

Alternativ 1 – Regulering av kapital med utgangspunkt i et serielån

Kapitalkostnadene fordeles med utgangspunkt i et serielån. I et serielån er avdragene (avskrivningene) faste over perioden. Siden rentekostnadene uansett faller, vil vederlaget falle gjennom kontraktsperioden.

Alternativ 2 – Regulering av kapital med utgangspunkt i et annuitetslån

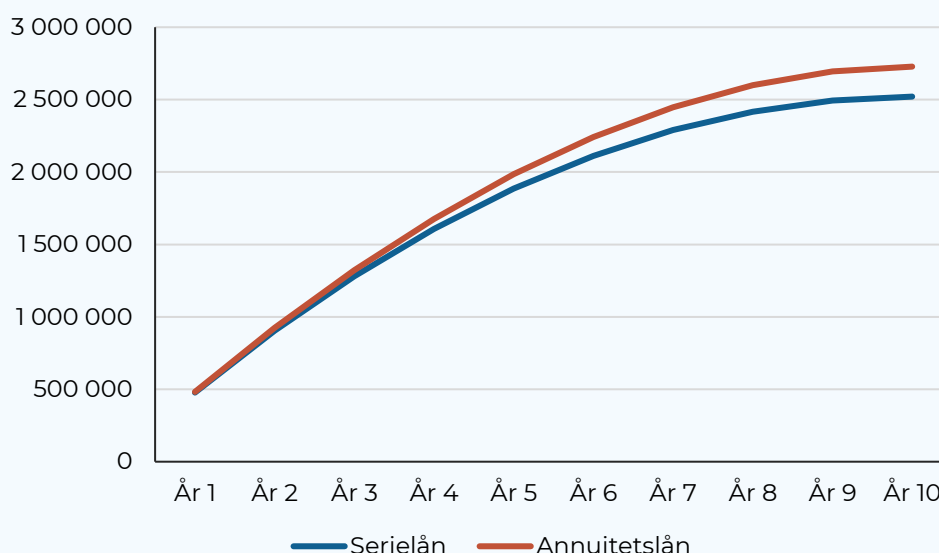
Kapitalkostnadene fordeles med utgangspunkt i et annuitetslån. I et annuitetslån er det totale vederlaget per periode konstant (summen av avskrivninger og rentekostnader).

Bakgrunn for avveining mellom alternativ 1 og alternativ 2

Konsekvens for operatørs risiko og konkurranse: Både alternativ 1 og 2 ivaretar hensynet til at rentenes andel av totalkostnaden vil være fallende. Begge alternativene vil bidra til en balansert risikofordeling, og være bedre enn en praksis der rentekostnadene er stabile gjennom kontraktsperioden. Operatør kan i begge alternativer selv velge hvordan den finansierer materiellet, f.eks. ved fast rente, eie/lease, egenkapital, serielån eller annuitetslån.

Konsekvens for fylkeskommunens økonomi: For oppdragsgiver vil et serielån ha litt lavere kostnad enn annuitetslån totalt sett. Ulempen med et serielån er at oppdragsgiver får en ekstra økning i vederlaget ved oppstart av nye kontrakter, som faller gjennom kontraktsperioden.

Figur 1: Akkumulert godtgjørelse for renter, forskjell på totale rentekostnader mellom serielån og annuitetslån (for eksempelet på neste side)



Praktisk gjennomføring

En variant av alternativ 1 med serielån er per mai 2025 utprøvd i en kontrakt utlyst av Skyss. Oppdragsgivere må selv vurdere om de vil bruke samme modell.

Fordeling av avskrivninger og rentekostnader over kontraktperioden beregnes fra investeringskostnaden, gitt avskrivningstid, restverdi, rentenivå og antall årlige innbetalinger, som enten serielån eller annuitetslån.

Eksempel på fordeling av kapitalkostnader med utgangspunkt i et serielån

I tabellen under er det beregnet rentekostnad for et serielån med varighet på 10 år, gitt investeringskostnad på 10 millioner, rente på 5 prosent årlig og månedlige innbetalinger.

Tabell 10: Serielån

År	Kapitalverdi	Årlig avskrivning (indeksreguleres ikke)	Årlig rente	Vederlag
1	10 000 000	1 000 000	477 083	1 477 083
2	9 000 000	1 000 000	427 083	1 427 083
3	8 000 000	1 000 000	377 083	1 377 083
4	7 000 000	1 000 000	327 083	1 327 083
5	6 000 000	1 000 000	277 083	1 277 083
6	5 000 000	1 000 000	227 083	1 227 083
7	4 000 000	1 000 000	177 083	1 177 083
8	3 000 000	1 000 000	127 083	1 127 083
9	2 000 000	1 000 000	77 083	1 077 083
10	1 000 000	1 000 000	27 083	1 027 083

Eksempel på fordeling av kapitalkostnader med utgangspunkt i et annuitetslån

I tabellen under er det beregnet rentekostnad for et annuitetslån med varighet på 10 år, gitt investeringskostnad på 10 millioner, rente på 5 prosent årlig og månedlige innbetalinger.

Tabell 11: Annuitetslån

År	Kapitalverdi	Årlig avskrivning (indeksreguleres ikke)	Årlig rente	Vederlag
1	10 000 000	790 744	482 042	1 272 786
2	9 209 256	831 200	441 586	1 272 786
3	8 378 056	873 726	399 060	1 272 786
4	7 504 330	918 427	354 359	1 272 786
5	6 585 902	965 416	307 370	1 272 786
6	5 620 487	1 014 808	257 978	1 272 786
7	4 605 678	1 066 728	206 058	1 272 786
8	3 538 950	1 121 304	151 482	1 272 786
9	2 417 647	1 178 672	94 114	1 272 786
10	1 238 975	1 238 975	33 811	1 272 786

Indeksregulering av rentekostnaden

Betalingsplanen for de periodevise rentebeløpene fastsettes ved kontraktsoppstart for et basis prisnivå. For hver periode reguleres rentebeløpet med indeksendringen fra basisperiode til den aktuelle perioden. Med utgangspunkt i betalingsplanen for et annuitetslån fra tabellen ovenfor vil reguleringen av renteverderlaget foregå på følgende måte, forutsatt at renteindeksen i basisperioden er 100:

Tabell 12: Regulering av rentekostnad (annuitetslån)

År	Renteindeks	Årlig rente målt i basispris	Beregning av renteverderlag	Renteverderlag indeksregulert
1	105	482 042	482 042 * (105 / 100)	506 144
2	110	441 586	441 586 * (110 / 100)	485 745
3	110	399 060	399 060 * (110 / 100)	438 966
4	115	354 359	354 359 * (115 / 100)	407 513
5	110	307 370	307 370 * (110 / 100)	338 107
6	110	257 978	257 978 * (110 / 100)	283 776
7	105	206 058	206 058 * (105 / 100)	216 361
8	100	151 482	151 482 * (100 / 100)	151 482
9	95	94 114	94 114 * (95 / 100)	89 408
10	100	33 811	33 811 * (100 / 100)	33 811

4.6.3 Anbefaling for valg av indeks for rentekostnader

Alternativ 1 (anbefalt) – NIBOR pluss fast rentemargin

Rentekostnaden reguleres ved hjelp av 3 måneders NIBOR pluss en fast rentemargin.

Alternativ 2 – SSBs indeks

Rentekostnaden reguleres ved hjelp av SSB tabell 12006.

Bakgrunn for anbefalingen

I bussindeksen inngår tabell 12006, som er basert på 3 måneders NIBOR og utlånsmargin. Tabell 12006 har i perioder med endringer i rentekostnadene gitt et feilaktig bilde på utviklingen i rentekostnadene til operatøren, på grunn av at utlånsmarginen i indeksen ikke stemmer, etter operatørenes erfaring. For å avhjelpe dette kan oppdragsgiverne benytte en fast rentemargin som grunnlag, ved å bruke 3 måneders NIBOR med en fast rentemargin. Rentemarginen kan for eksempel være på 2 prosent, som har blitt brukt i eldre kontrakter.

Å bruke fast rentemargin kan øke risikoen for operatørene fordi rentemarginene i tenkte tilfeller kan forandre seg mye over en kontraktsperiode på 10 år. Rentemarginen har historisk variert lite. Mellom 2000 og 2024 har bankenes rentemargin variert mellom 2,1 og 3,3 prosent, jf. tall fra SSB tabell 09381.

4.7 Regulering av EL-kostnader

Strømpris, nettleie, og eventuelle investeringer i for eksempel ladeinfrastruktur, bør skilles fra hverandre.

4.7.1 Regulering av strømpris

Anbefaling

Kraftpris bør reguleres etter Nord Pool for å gi riktig prisområde. Nord Pool er kilde for bussindeksens delindeks, men ved å benytte Nord Pool direkte er informasjonen tilgjengelig raskere.

Bakgrunn for anbefalingen

Strømprisen varierer i ulike deler av landet og delindeksene i bussindeksen tar hensyn til dette. Den henter data fra Nord Pool. Erfaringen er at delindeksene gir et godt bilde av kostnadsutviklingen. Per 2025 oppdateres bussindeksen kvartalsvis. Strømpriser er imidlertid tilgjengelig mye hyppigere fra Nord Pool, slik at hyppigere regulering er mulig.

4.7.2 Regulering av nettleie

Alternativ 1 (anbefalt) – Bruke RMEs statistikk

Reguleringsmyndigheten for energi (RME) publiserer månedlig statistikk på sine nettsider (<https://www.nve.no/reguleringsmyndigheten/publikasjoner-og-data/statistikk/nettleiestatistikk/>). Statistikken inkluderer nettleiekostnader for næringskunder per nettleieselskap. Statistikken inneholder kostnader for både fastledd, energiledd og effektledd. Tallene kan brukes til å regulere nettleiekostnader i den enkelte kontrakt basert på det eller de nettleieselskapene som dekker områdene i kontrakten.

Nettleien kan justeres hver måned, slik at statistikken må hentes ut hver måned som grunnlag for regulering av vederlaget.

Alternativet krever administrasjon, fordi det er en annen kilde enn SSB, man må hente ut flere tall og gjøre en beregning av samlet prisendring.

Alternativ 2 – KPI med åpning for justering ved større endringer

Nettleie reguleres etter KPI Totalindeks, tabell 03013, samtidig som kontrakten åpner for justering av vederlag for nettleie ved større endringer, basert på tall fra RME og operatørens regnskaper og budsjetter.

Alternativet krever økt administrasjon i de tilfellene man vil justere vederlaget utover KPI.

Bakgrunn for anbefalingen

Det er store variasjoner i nettleiekostnader ulike steder i landet. Nettleieselskapet har geografisk monopol, og endringer i nettleie avhenger blant annet av investeringer hos det enkelte nettselskap. Det trenger ikke å være samvariasjon mellom utviklingen i pris hos de ulike nettselskapene. En regulering som baserer seg på felles pris for hele landet er derfor lite treffsikker. Data fra RME er treffsikkert, men noe komplisert å benytte til prisregulering.

Praktisk gjennomføring

Se Vedlegg A for en nærmere beskrivelse av hvordan data fra RME kan brukes i reguleringen av nettleievederlaget.

4.8 Vekting av kostnadselementer/bruk av prisskjema

Anbefaling: Alle kostnadselementer skilles ut i prisskjemaet

Hvert kostnadselement justeres hver for seg over kontraktsperioden. Dette kan gjøres med utgangspunkt i et prisskjema. Poenget er at hvert kostnadselement sin andel bør avhenge av den relative prisutviklingen, for å unngå at vektingen blir feil i løpet av kontraktsperioden.

Fordelingen av kostnadselementer bør være fullstendig, det vil si at alle kostnadselementer bør være inkludert i vektingen ved tilbudstidspunktet eller i prisskjemaet.

Alternativ 1 – Vekting av kostnadselementer innenfor rammer

Operatørene vekter kostnadene i tilbudet, innenfor rammer satt av oppdragsgiver for hvor stor andel ett kostnadselement kan utgjøre. Rammene bør inkludere forutsetninger om rente og avskrivningstid, fordi disse angir rentekostnadenes andel av totalen. Formålet med å sette rammer er å redusere mulighet for taktisk prising ved å overprise kostnadselementer operatørene forventer skal stige mer i pris enn andre elementer.

Rammene for hvor stor andel ett kostnadselement kan utgjøre, kan fastsettes gjennom en markedsdialog, for eksempel med mulighet til å justere gjennom spørsmål/svar i konkurransen. Rammene bør settes så vide at de ikke begrenser konkurransen.

Alternativ 2 – Fri prising av kostnadselementer

Operatørene vekter kostnadene i tilbudet, uten rammer. Konkurranses grunnlaget bør åpne for å avvise tilbud der vektingen er klart feil, for å unngå taktisk prising. Det må være forutsigbart hva som gir grunnlag for avvisning for å unngå rettsprosesser.

Et verktøy for å redusere mulighet for taktisk prising, er at evalueringen av tilbudsprisene baserer seg på en gitt forventning om prisutviklingen for ulike kostnadselementer, slik at operatører som eventuelt priser inn en større andel av sine kostnader på kostnadselementer som forventer å ha en sterkere prisutvikling, vil komme dårligere ut.

Bakgrunn for anbefalingen

Det har ofte vært praksis at vektingen mellom kostnadselementer har vært fast gjennom kontraktsperioden, uavhengig av den relative prisutviklingen mellom kostnadselementer. Dette har gitt feil vektig når enkelte kostnadselementer har endret seg mer enn andre.

I 2025 er det mer vanlig at kostnadselementene skilles ut i et prisskjema og indeksreguleres separat. Bruk av prisskjema kan bidra til at vektingen samsvarer med operatørens kostnadsbilde. Indeksregulering av det enkelte kostnadselement vil sikre at kostnadselementer med en sterkere prisvekst vil få en større andel av totalkostnadene.

Avveining mellom alternativ 1 og 2

Formålet med alternativ 1 er å redusere mulighet til taktisk prising, og dermed redusere risiko for både oppdragsgiver og operatør.

Det kan bli en utfordring med taktisk prising dersom operatør får sette sine vekter fritt. Dersom en operatør spekulerer i at et kostnadselement vil ha en sterkere prisutvikling, får operatøren insentiv til å øke vekten av dette kostnadselementet. Det er uvisst hvor stort omfanget av en slik utfordring vil være, gitt at operatør ikke kjenner den fremtidige prisutviklingen. Oppdragsgivere har også muligheter til å utnytte feilprisinger gjennom

justeringer av ruteproduksjon, slik at taktisk prising har en risiko for operatør. Erfaringer har imidlertid vist at når operatørene får velge vekting selv så har det i noen tilfeller ført til taktiske valg av vekter.

Alternativ 1 vil være mer administrativt krevende fordi oppdragsgiver får ekstra arbeid med å sette vekter. I alternativ 1 er det også en fare for at vektingen settes helt feil, slik at operatørens risiko øker. Sistnevnte vil normalt være mulig å unngå gjennom muligheten til spørsmål og svar, og gjøre justeringer i konkurransegrunnlaget i konkurransegjennomføringen. Alternativ 2 vil på sin side være mer administrativt krevende i de tilfellene oppdragsgiver vurderer å avvise et tilbud basert på taktisk prising.

Praktisk gjennomføring

I 2025 fremstår det som enklest å benytte et prisskjema, der alle kostnadselementer får en egen linje.

Hvis oppdragsgiver skal sette rammer for operatørens vekting av elementer bør rammene settes gjennom en markedsdialog. Vektingene kan ta utgangspunkt i kostnadsfordelingen i eksisterende kontrakt, eller fordelingen i en annen relevant kontrakt. Ved endrede krav til rutetider, drivlinje og annet vil normalt kostnadsfordelingen/vektingen endre seg. Vektingen kan justeres i tilbudsfasen basert på innspill (spørsmål og svar) fra operatørene.

På bransjenivå vil det være mulig å utarbeide en standard for rammer for ulike kostnadselementer, for eksempel med utgangspunkt i kontrakter for by og distrikt, med ulike drivlinjer. Å utarbeide slike standarder er ikke gjort i denne veilederen. Standardene bør være gjenstand for jevnlig justering etter hvert som ulike kostnadselementer utvikler seg ulikt relativt til hverandre, og som følge av teknologisk utvikling i bransjen.

4.9 Håndtering av uforutsette/ekstraordinære hendelser

Kontraktene bør åpne for å endre mekanismene for indeksregulering ved spesielle, uforutsette eller ekstraordinære hendelser. Et eksempel er hvis SSB gjør endringer i indekser som publiseres. Kontraktpartene må være enige hvis indeksreguleringen skal endres.



5. Oversikt over alternative reguleringer

Tabell 13: Oversikt over alternative reguleringer

Element i reguleringen	Alternativ 1	Alternativ 2
Reguleringshyppighet	Kvartalsvis regulering	Månedlig regulering av enkeltelementer
Basis prisenivå	Regulering fra kjent basispris	
Reguleringstidspunkt	Samtidig regulering	Etterskuddsvis regulering
Regulering etter kontraktslutt	Ikke behov ved samtidig regulering	Ved etterskuddsvis regulering: Regulering etter kontraktslutt
Regulering av arbeidskraftkostnader: Valg av indeks	Arbeidskraftkostnader reguleres etter SSB tabell 11934 (anbefalt av Kollektivtrafikkforeningen)	Arbeidskraftkostnader reguleres etter SSB tabell 11931 (anbefalt av NHO Transport)
Regulering av arbeidskraftkostnader: Valg av basispris	Kvartalsvis regulering med utgangspunkt i årsvekst	Kvartalsvis regulering med utgangspunkt i kvartalsvis vekst
Regulering av kapital: Valg av betalingsplan	Serielån	Annuitetslån
Regulering av kapital: Valg av indeks for rentekostnader	3 måneders NIBOR pluss en fast rentemargin (anbefalt)	SSB tabell 12006
Regulering av EL: Strømpris	Nord Pool for det aktuelle strømprisområdet	
Regulering av EL: Nettleie	Nettleie reguleres basert på RME sin månedlige statistikk (anbefalt)	Nettleie reguleres etter KPI Totalindeks, tabell 03013. Kontraktene åpner for justering av vederlaget for nettleie ved større endringer i nettkostnad
Vekting av kostnadselementer	Prising av kostnader i prisskjema med rammer for hvor stor andel av totale kostnader hvert kostnadselement kan utgjøre	Fri pricing av kostnadselementer i prisskjema

Vedlegg A Praktisk gjennomføring av regulering med data fra RME

På RMEs internettside finnes det statistikk over nettleiepriser:
<https://www.nve.no/reguleringsmyndigheten/publikasjoner-og-data/statistikk/nettleiestatistikk/>

I nettleiestatistikken ligger det en interaktiv rapport der man kan velge:

- Type konsument (bussoperatører vil være næring)
- Periode (måned)
- Fylke
- Konsesjonær (nettleieselskap)

Operatør bør i sitt prisskjema oppgi kostnad til nettleie som grunnlag for prisevaluering. I tillegg bør operatør oppgi fylke, konsesjonær, forventet forbruk (i MWh per måned) og forventet effekt (i kW) som grunnlag for beregning av vederlaget, som utgangspunkt for videre regulering av vederlaget for nettleie. Hvis kontrakten dekker flere konsesjonærer (nettleieselskaper), må denne informasjonen oppgis per konsesjonær.

Per juni 2025 ser statistikken slik ut:

