

Methode Berekening LBI (Landelijke Bijdrage Index)

Inleiding

In dit document is de methode van berekening van de LBI indexen beschreven.

De doelstelling is meer uniformiteit in de jaarlijkse aanpassing in de hoogte van regionale bijdragen in concessie-overeenkomsten. Daartoe is er één landelijke indexering voor elk van de te onderscheiden modaliteiten en technieken. Het is aan de regionale overheden of zij deze willen toepassen.

De basis voor de methode is gelegd met het NEA rapport "Methodiek voor het volgen van de kostenontwikkelingen in het openbaar vervoer Onderdeel: overheidsbijdrage uit oktober 2010". Tussen overheden en vervoerbedrijven zijn in het ROVB later aanpassingen overeengekomen.

Uitgangspunten

1. De LBI zorgt voor een zo goed mogelijke benadering van de kostenontwikkeling per modaliteit/techniek bij de vervoerbedrijven.
2. Alle kosten worden meegenomen.
3. De indexering komt tot stand op basis van onafhankelijke openbare bronnen.
4. De cijfers uit deze bronnen zijn niet (substantieel) te beïnvloeden door de vervoerbedrijven of overheden.

Kostencategorieën

De LBI bestaat uit verschillende kostencategorieën. Bij alle LBI's worden drie categorieën onderscheiden:

- a) Loonkosten:
Onder deze post worden alle kosten verzameld die een relatie hebben met het personeel (loon, sociale lasten, pensioen en overige personeelskosten). Bij deze kostenpost zal de verwachte ontwikkeling "Loonsom per arbeidsjaar marktsector" worden gevolgd. Deze loonsom wordt door het CPB geprognostiseerd. De omschrijving van het begrip loonsom marktsector is als bijlage opgenomen.
- b) Energiekosten: Deze post is onderverdeeld in Diesel, Aardgas en Elektriciteit.
 - a. Diesel:
Voor de werkelijke ontwikkelingen van de diesel worden de betreffende CBS cijfers gebruikt (CBS code 072210). CBS publiceert deze cijfers elke maand en baseert zich op het gemiddelde van de dagprijzen van de diesel. De berekening is gebaseerd op de stijging of de daling van de gemiddelde prijs van de afgelopen 12 maanden.
 - b. Aardgas:
Voor de werkelijke ontwikkelingen van deze post wordt de CBS index van gas (code 45200) gevolgd. De prognose van deze post geschiedt op dezelfde wijze als beschreven onder de post diesel.
 - c. Elektriciteit:
Voor de werkelijke ontwikkelingen van deze post wordt de CBS index van elektriciteit (code 45100) gevolgd. De prognose van deze post geschiedt op dezelfde wijze als beschreven onder de post diesel.
- c) Overige kosten:
Voor alle niet eerder genoemde kosten wordt de ontwikkeling van de consumentenprijsindex (cpi) gevolgd.

De kostenaandelen worden elke drie jaar herijkt via een onafhankelijk onderzoek. In afwijking hierop wordt in ieder geval vanaf het jaar 2022 tot en met het jaar 2025 de wegingsfactoren jaarlijks geactualiseerd. Alle vervoerbedrijven met regionale concessies werken hier aan mee. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de wegingsfactoren.

Berekening

De LBI index wordt berekend door de indexen van de onderscheiden kostencategorieën te vermenigvuldigen met de bijbehorende wegingsfactoren en vervolgens bij elkaar opgeteld. De berekening wordt uitgevoerd voor zowel de prognose als de realisatie.

Prognose volgend jaar

De LBI wordt in september van het jaar voorafgaand aan het bijdragejaar berekend. Er wordt v.w.b. de loonvoet marksector en de cpi gebruik gemaakt van de prognoses/realisatiecijfers uit de MEV van het CPB. De prognose voor de kostencategorie brandstof is het gewogen gemiddelde van de loonvoet marktsector en cpi.

Realisatie lopend jaar

M.i.v. het jaar 2017 vindt dat plaats in december over het dan lopende jaar. Er wordt gebruik gemaakt van de septemberraming van het CPB (MEV) ten aanzien van de loonvoet marktsector. De CPI wordt bepaald door het berekenen van de verandering van het jaargemiddelde op basis van de maandindices van het CBS (code: 000000). De ontbrekende maand december wordt gelijk gesteld aan de index van de maand november. Bij de kostencategorie brandstof is de CBS reeks ook nog niet compleet. De ontbrekende maand december wordt op dezelfde wijze bepaald als bij de CPI. Ontbrekende maanden (CBS) worden door de secretaris van de werkgroep Indexatie bepaald en afgestemd met de voorzitter.

Als gevolg van het hanteren van prognoses in de berekening worden fouten gemaakt. Die worden een jaar later berekend en gecorrigeerd in de LBI's van een jaar later.

Bij eerste en laatste jaar van een concessie vinden iets afwijkende berekeningen plaats:

- Bij de start van nieuwe concessies wordt een aparte LBI gemaakt waarin geen correcties zitten die betrekking hebben op de periode t/m het jaar waarop het prijspeil van de offerte is gebaseerd. Uitgangspunt is immers dat alleen de prijsmutaties ná dat jaar van invloed mogen zijn.
- Er wordt in april o.b.v. het CEP en definitieve energiereeksen van het CBS een extra LBI gemaakt t.b.v. de afrekening van de bijdrage over het laatste concessiejaar. Dit bevat alleen een correctie op de in december gemaakt LBI.

Overige prognoses

In de praktijk worden LBI-berekeningen gemaakt in de maanden maart, juni, september en december voor het lopende jaar en het volgende jaar. Hierbij wordt dezelfde werkwijze gehanteerd als hierboven beschreven, waarbij de meest actuele cijfers van het CPB en CBS worden gebruikt, en de ontbrekende maanden van CBS voor prognoses voor het lopende jaar worden gelijkgesteld aan de laatst bekende maandindex.

Geschiedenis

2012

Voor het bepalen van de definitieve diesel index werd tot en met 2011 gebruik gemaakt van cijfers van Panteia/NEA, die dagelijks de dieselprijzen van twee grote oliemaatschappijen registreerde en op basis daarvan de jaarlijks gemiddelde index bepaalde. Vanaf 2012 wordt gebruik gemaakt van CBS indexen voor consumentenprijzen.

2013

In de oorspronkelijke methode is uitgegaan van een prognose (in oktober van jaar j-1) en een realisatiecijfer (in april van het jaar j+1). In 2013 is overeengekomen de realisatie te baseren op de cijfers van de MEV die in september uitkomt. De reden is dat de looncomponent in april nog niet voldoende 'stabiel' is.

2014

T/m 2013 worden de technieken bus diesel, bus aardgas, trein diesel en trein elektriciteit onderscheiden. Vanaf 2014 komen daar nog tram en metro bij.

2016

In 2016 is de LBI Elektrische bus toegevoegd.

2017

Er is een mogelijkheid gecreëerd om in voorkomende gevallen overleg te voeren over aanpassingen in de te hanteren indices:

Als er situaties aan de orde zijn waarbij de kostenontwikkeling bij vervoerbedrijven niet of niet in voldoende mate in de CBS indices tot uitdrukking komen (zoals kan voorkomen bij specifieke belasting- en accijnsmaatregelen) én dit buiten de invloedssfeer van de vervoerbedrijven ligt, dan kan dat aanleiding zijn tot nader overleg tussen concessiehouders en -verleners. Dat overleg kan resulteren in een afwijking van het standaard toepassen van de CBS kostenindices voor de LBI.

NB De realisatiecijfers van loonvoet en cpi worden door het CPB gepubliceerd maar zijn in feite CBS gegevens.

2018

In het jaar 2018 is de methode grondig herzien en wordt vanaf het jaar 2017 de LBI niet meer definitief vastgesteld in september van het jaar volgend op het bijdragejaar, maar driekwart jaar eerder (in december).

2022

In het jaar 2022 zijn een paar wijzigingen doorgevoerd:

- Door het vervallen van de december-raming van het CPB zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd, hetgeen neerkomt op het gebruiken van de laatst bekende cijfers van het CPB en CBS.
- De herijking van de wegingsfactoren vindt in ieder geval tot en met 2025 jaarlijks plaats.
- Er zijn enkele tekstuele actualisaties plaatsgevonden, waaronder de werkwijze van 4 prognoses per jaar en aanpassing van bijlage 1 met recente wegingsfactoren.

Bijlage 1: Overzicht van wegingsfactoren

BUS Diesel		Onderzoek over 2009	Onderzoek over 2012		Onderzoek over 2015	Onderzoek over 2018	Onderzoek over 2021
	Lonen	62,48%	62,75%		64,15%	65,76%	63,59%
	Energie	10,09%	11,30%		9,83%	9,80%	9,34%
	Overig	27,43%	25,95%		26,02%	24,44%	27,07%
		100,00%	100,00%		100,00%	100,00%	100,00%

BUS Gas							
	Lonen	63,73%	63,81%		64,08%	64,50%	64,12%
	Energie	6,31%	7,32%		7,92%	8,56%	11,18%
	Overig	29,96%	28,87%		28,00%	26,94%	24,70%
		100,00%	100,00%		100,00%	100,00%	100,00%

BUS Elektr.					Advies 2016		
	Lonen				59,39%	64,37%	62,30%
	Energie				3,51%	3,09%	4,87%
	Overig				37,10%	32,54%	32,83%
					100,00%	100,00%	100,00%

TREIN Diesel				v.a. 2013			
	Lonen	31,30%	31,10%	30,43%	31,41%	34,57%	39,04%
	Energie	8,46%	12,00%	13,91%	12,37%	10,90%	8,78%
	Overig	60,24%	56,90%	55,66%	56,22%	54,53%	52,18%
		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

TREIN Elektr.							
	Lonen	31,30%	38,17%		39,34%	38,46%	40,26%
	Energie	8,46%	4,00%		3,60%	3,06%	2,62%
	Overig	60,24%	57,83%		57,06%	58,48%	57,12%
		100,00%	100,00%		100,00%	100,00%	100,00%

METRO							
	Lonen		52,77%		54,16%	56,75%	52,83%
	Energie		8,33%		6,25%	6,04%	6,55%
	Overig		38,90%		39,59%	37,21%	40,62%
			100,00%		100,00%	100,00%	100,00%

TRAM							
	Lonen		67,65%		59,84%	68,45%	66,30%
	Energie		3,45%		2,59%	2,25%	2,85%
	Overig		28,90%		37,57%	29,30%	30,85%
			100,00%		100,00%	100,00%	100,00%

Bijlage 2: Uitleg begrip loonvoet marktsector

Marktsector

Bestaat uit alle sectoren minus de sectoren 'Openbaar bestuur en overheidsdiensten', 'Onderwijs' en 'Gezondheids- en welzijnszorg' (vlg CBS Standaardbedrijfsindeling, SBI 2008).

Opbouw loonvoet volgens CPB Achtergronddocument Arbeidsvolume in gewerkte uren

De nieuwe presentatie van de werkgelegenheid heeft ook gevolgen voor de loonvoet die ook met ingang van CEP 2016 per uur is gedefinieerd. De loonvoet is opgebouwd uit contractloon, incidenteel loon en sociale lasten van werkgevers. De overgang van arbeidsjaren naar gewerkte uren komt in principe tot uiting in de ontwikkeling van de incidentele lonen. Daarnaast is deze verandering gebruikt om de gebruikte reeks voor de contractloonontwikkeling aan te passen.

De incidentele lonen zijn gedefinieerd als het verschil tussen de feitelijke bruto loonontwikkeling en de tussen vakbonden en werkgeversorganisaties afgesproken contractloonontwikkeling. Incidentele lonen zijn bijvoorbeeld bonussen, variabele beloningen, provisies en fooien, maar ook loon in natura, zoals een auto van de zaak. Daarnaast kan het loon van een individu nog stijgen door promotie of overgang naar een andere baan. In macro-economische berekeningen kan de gemiddelde loonvoet bovendien toenemen, doordat bijvoorbeeld de beroepsbevolking beter is opgeleid en ouder wordt (samenstellingseffect).

Door de overgang is het effect van ziekteverzuim en betaalde overuren verdwenen uit de incidentele loonontwikkeling. Ziekteverzuim leidt in de Nationale Rekeningen tot een verschuiving van de bruto lonen naar de sociale lasten. In de oude situatie veranderde het arbeidsvolume (in arbeidsjaren) niet en werd deze verschuiving geboekt via de loonvoet door lagere incidentele lonen (en hogere sociale lasten). In de nieuwe situatie verandert het bruto loon per gewerkt uur niet, maar leidt ziekteverzuim tot minder gewerkte uren. De verschuiving wordt geboekt via de gewerkte uren in plaats van via de incidentele loonontwikkeling. In beide gevallen leidt een stijgend ziekteverzuim tot hogere sociale lasten. Meer betaalde overwerkuren leidt tot hogere bruto lonen, maar in de nieuwe situatie ook tot meer gewerkte uren, zodat je deze ontwikkeling niet terugziet in de loonvoet en de ontwikkeling van de incidentele lonen. Mutaties in gewerkte uren zonder dat daar extra loon tegenover staat (bijvoorbeeld onbetaalde overuren), werken nog wel door in de loonvoetontwikkeling.

De overgang naar gewerkte uren valt samen met de keuze om een andere reeks voor de contractloonontwikkeling in te zetten. Voorheen was het de index van de contractlonen per maand (inclusief bijzondere beloningen). Vanaf dit moment wordt de reeks van de contractlonen per overeengekomen uur (inclusief bijzondere beloningen) gebruikt. Bij bijzondere beloningen moet dan gedacht worden aan bijvoorbeeld vakantiegeld en de eindejaarsuitkering. De reeksen kunnen afwijken als wordt afgesproken het aantal contracturen te verminderen.