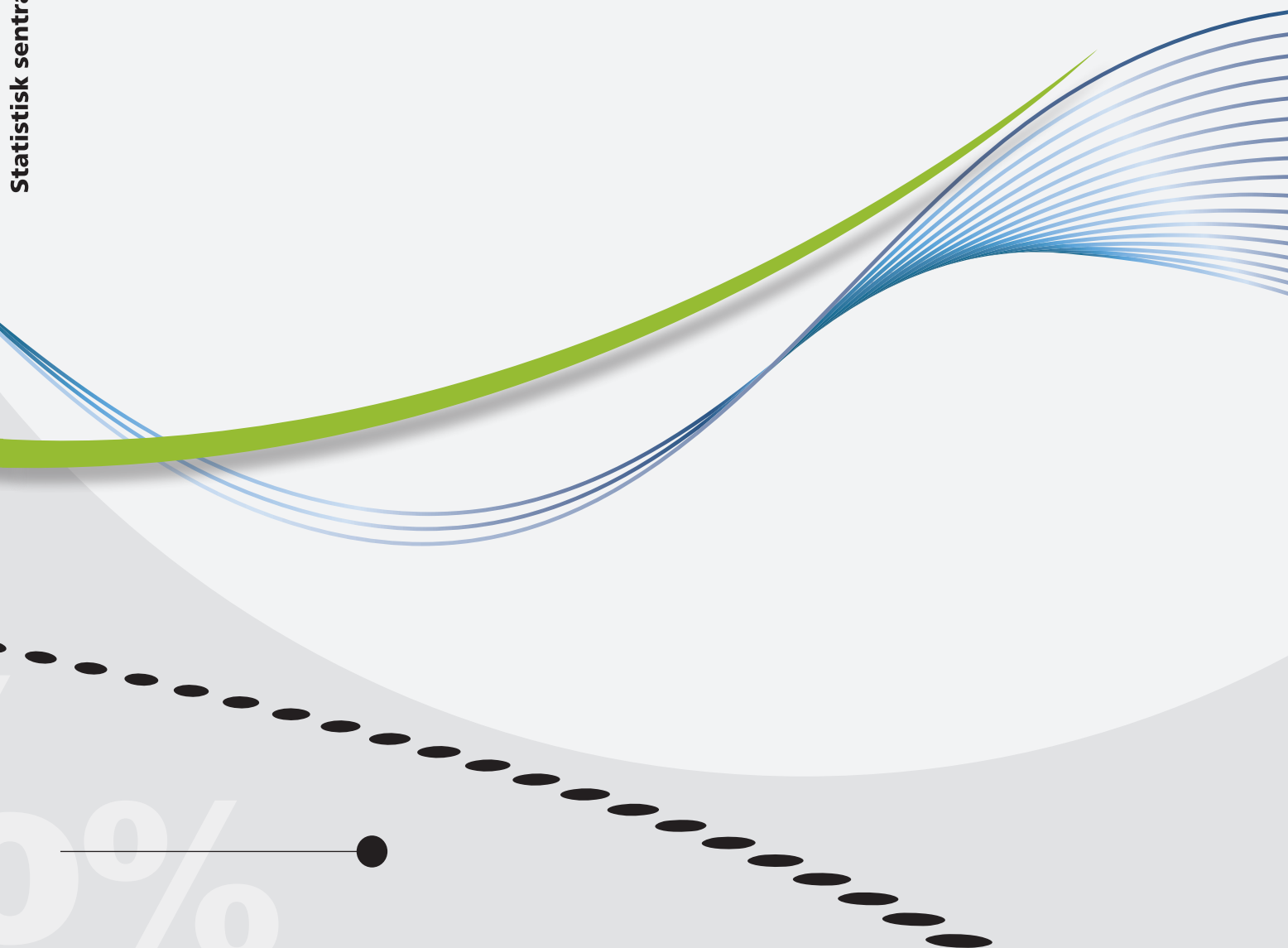


Vidar Lund

Kostnadsindekser for lastebiltransport
Registerbasert kostnadsundersøkelse, nye
vekter og andre endringer fra 2009



Innhold

1. Innledning	3
2. Bakgrunn og formål	4
2.1 Bakgrunn og formål med kostnadsundersøkelsen i 2008.....	4
2.2 Kort om kostnadsindeksene for lastebiltransport	4
2.3 Kort om kostnadsundersøkelsen i 1997	5
3. Begreper og definisjoner	7
4. Generelt om indeksberegning	8
4.1 Laspeyres prisindeks	8
4.2 Beregning av lastebilkostnadsindekser	8
4.3 Endring av vektorer og referansemåned i indeksen.....	9
5. Kostnadsundersøkelsen i 2008	10
5.1 Datakilder og utvalg.....	10
5.2 Lønn og sosiale kostnader.....	12
5.3 Reparasjons- og servicekostnader	12
5.4 Drivstoffkostnader.....	13
5.5 Dekkostnader.....	13
5.6 Administrasjonskostnader	13
5.7 Forsikringskostnader	14
5.8 Fergekostnader og bompenger	14
5.9 Kapitalkostnader	14
6. Nye kostnadsvektorer fra 2009	16
6.1 De nye vektene i lastebilkostnadsindeksene	16
6.2 Sammenligning av indekser beregnet med gamle og nye vektorer	18
7. Andre endringer i indeksene fra 2009	21
7.1 Ny basismåned i indeksen (januar 2009 = 100)	21
7.2 Indekser med og uten ferge- og bomkostnader	21
7.3 Nye totalindekser for lastebiltransport	21
Referanser	23
Vedlegg	24
A. Næringsoppgave 1 for 2007	25
B. Kostnadsvektorer i indeksene (fra Kostnadsindeks for lastebiltransport 1/2009)	29
C. Kostnadsindekser for lastebiltransport (fra Kostnadsindeks for lastebiltransport 1/2009).....	30

Tabeller

Tabell 2.1 Kostnadsundersøkelsen i 1997. Antall foretak i bruttoutvalget, fordelt på soner	5
Tabell 2.2 Kostnadsvekter 1998 – 2008	6
Tabell 5.1 Transporttyper i NLFs medlemsregister, fordelt på kjøretøygrupper	10
Tabell 5.2 Kostnadsundersøkelsen i 2008. Antall foretak i nettoutvalget, etter region.....	11
Tabell 6.1 Kostnadsvekter 2009 –	17
Tabell 6.2 Kostnadsvekter uten ferger- og bomkostnader 2009 –	18
Tabell 7.1 Kostnadsvekter til totalindeksen for lastebiltransport	22

Figurer

Figur 5.1 Andel foretak i nettoutvalget etter antall ansatte og antall biler 2007	11
Figur 6.1 Kostnadsindekser for renovasjon og langtransport, med gamle og nye kostnadsvekter.....	19
Figur 6.2 Kostnadsindekser for renovasjon og langtransport, endring fra måneden før med gamle og nye kostnadsvekter	20
Figur 7.1 Totalindekser for lastebiltransport, med og uten ferger- og bomkostnader	22

1. Innledning

Kostnadsindeksene for lastebiltransport ble utviklet av Statistisk sentralbyrå (SSB) i 1997 på oppdrag fra Norges Lastebileier-Forbund (NLF). Fra og med januar 1998 har det vært løpende drift av månedlige indekser for ti lastebiltyper og åtte kostnadsgrupper. Dette notatet dokumenterer endringer i indeksene som ble foretatt med virkning fra og med januar 2009.

I 2008 gjennomførte SSB en registerbasert undersøkelse av kostnadsstrukturen for lastebiltransport. Kostnadsdataene i undersøkelsen ble i hovedsak hentet fra elektroniske næringsoppgaver for et utvalg av foretak i næringsgodstransport på vei. Opplysningene fra næringsoppgavene ble supplert med ytterligere informasjon fra bransjen og beregninger foretatt av SSB.

Med utgangspunkt i den registerbaserte kostnadsundersøkelsen har SSB utarbeidet nye vektter for kostnadsgruppene som inngår i hver av de ti lastebilkostnadsindeksene. Oppdateringen av vektene reflekterer endringene i kostnadsstrukturen i bransjen siden indeksene ble utviklet i 1997.

Lastebilkostnadsindeksene har blitt beregnet ved bruk av de nye vektene fra og med januar 2009.

I forbindelse med vektendringen ble januar 2009 satt til ny basismåned i indeksen (januar 2009 = 100). Indekstillene for tidligere måneder ble samtidig regnet om og kjedet sammen slik at utviklingen mellom to perioder er den samme som før. Med virkning fra samme måned utarbeider SSB også totalindekser for alle typer lastebiltransport og lastebilkostnadsindekser med og uten ferge- og bomkostnader.

Lastebilkostnadsindeksene benyttes av kjøpere og selgere av lastebiltransport i forbindelse med inngåelse av nye kontrakter og regulering av kontraktbeløp. Internt i SSB brukes statistikken som mål på kostnadsutviklingen for lastebiltransport i kostnadsindekser for byggenæringene og i Nasjonalregnskapet.

Kostnadsindeksene for lastebiltransport blir offentliggjort på Internett rundt den 15. i hver måned. Detaljerte indekstall blir også publisert i det månedlige abonnementsheftet *Kostnadsindeks for lastebiltransport* som blir utgitt av NLF.

2. Bakgrunn og formål

2.1 Bakgrunn og formål med kostnadsundersøkelsen i 2008

Over tid vil det skje endringer i kostnadsstrukturen for lastebiltransport. Dette kan for eksempel skje ved at motorene blir større, ved endringer i offentlige reguleringer som har betydning for næringen eller ved at driften av lastebilene blir mer effektiv. For å sikre at kostnadsendringene fra måned til måned blir vektet riktig i forhold til hverandre i lastebilkostnadsindeksene, er det en forutsetning at vektgrunnet i størst mulig grad reflekterer den faktiske kostnadsstrukturen i næringen.

I denne sammenhengen er det et poeng at det er gjennomsnittsbetraktninger av forholdet mellom kostnadsgruppene som ligger til grunn for sammenvektingen til indekser for de ti lastebiltypene som er med. De fleste transportører har sannsynligvis en kostnadsstruktur som avviker noe fra gjennomsnittet i næringen på enkelte områder, enten på grunn av geografiske, driftsmessige eller andre forhold. Dersom avviket er vesentlig, bør lastebileierne vurdere å skreddersy sin egen kostnadsindeks ut fra det faktiske kostnadsbildet i bedriften. Lastebilkostnadsindeksene gir imidlertid et godt uttrykk for endringene i det gjennomsnittlige kostnadsbildet for lastebilmæringen.

I lastebilkostnadsindeksene er det lagt opp til revisjon av vektgrunnet omtrent hvert femte år. En gjennomgang i regi av SSB og NLF i 2003 konkluderte med at kostnadsstrukturen i næringen ikke var endret i en slik grad at det var behov for å justere vektene. Beregninger foretatt av NLF høsten 2007 viste imidlertid at drivstoff- og kapitalkostnader på det tidspunktet utgjorde en noe større andel av lastebilkostnadene enn ti år tidligere, samtidig som lønnskostnader og reparasjons- og servicekostnader relativt sett hadde fått mindre betydning.

På bakgrunn av grunnlagsmaterialet fra NLF og egen statistikk på området, kom SSB våren 2008 til at det var behov for en ny kostnadsundersøkelse for lastebiltransport. Skjemaundersøkelser av denne typen kan imidlertid være ressurskrevende å gjennomføre. SSB arbeider også aktivt for å redusere oppgavebyrden for næringslivet ved å gjenbruke annen tilgjengelig informasjon så langt det er mulig. Det ble derfor besluttet å forsøke å gjennomføre den nye kostnadsundersøkelsen ved hjelp av regnskapsopplysninger for 2007 fra elektroniske næringsoppgaver som lastebilforetakene leverer til Skatteetaten. Den registerbaserte kostnadsundersøkelsen høsten 2008 ble finansiert av NLF.

2.2 Kort om kostnadsindeksene for lastebiltransport

Fra og med januar 1998 har SSB utarbeidet månedlige kostnadsindekser for lastebiltransport. Kostnadsindeksene blir utarbeidet som inputprisindekser for ti ulike lastebilbiltyper. Dette innebærer at indeksene for hver av lastebiltypene er satt sammen av åtte delindekser, en for hver av kostnadsgruppene som det blir innhentet månedlige prisopplysninger om. Disse delindeksene veies sammen til totalindekser ved hjelp av faste vekter.

Delindeksene er i hovedsak basert på Laspeyre-indekser med faste vekter. Det vil si at utviklingen i delindeksene bestemmes av prisutviklingen for et sett av representantvarer innenfor hver av kostnadsgruppene for hver lastebiltype. Kostnadskomponentene i indeksene er de samme som i kostnadsundersøkelsen som ble gjennomført i 1997 og 2008. Fra 1998 til 2008 ble vektandelene for hver kostnadsgruppe beregnet ut fra kostnadsundersøkelsen i 1997. Fra januar 2009 har vektandelene for kostnadsgruppene blitt beregnet med utgangspunkt i den registerbaserte kostnadsundersøkelsen i 2008.

Dataene som indeksene bygger på blir hentet fra ulike kilder. Tallene for arbeidskraftskostnader blir hentet fra den kvartalsvise lønnsstatistikken til Statistisk sentralbyrå, mens prisene på diesel, kontorleie, kontorrekvisita, porto og telefon kommer fra Konsumprisindeksen. De resterende prisopplysningene blir innhentet fra et utvalg av underleverandører til lastebilmæringen på egne skjema.

Skjemaene for rapporteringsmånedene blir sendt rundt den 13. i måneden før. Frist for innsending er den 20. i rapporteringsmånedene, og indeksene blir publisert på Internett første torsdag etter den 15. i måned etter. Oppgavegiverne rapporterer priser uten merverdiavgift og dataene som hentes fra konsumprisindeksen blir på tilsvarende måte justert for endringer i dette avgiftsnivået. Lastebilkostnadsindeksene blir derfor ikke direkte påvirket av endringer i nivået på merverdiavgiften.

2.3 Kort om kostnadsundersøkelsen i 1997

Fra 1998 til 2008 bygget vektene i lastebilkostnadsindeksene på kostnadsundersøkelsen SSB gjennomførte i 1997 med spørsmål om regnskapstall for 1996. Utvalget i kostnadsundersøkelsen bestod av et utvalg av 538 lastebileiere fra Kjøretøyregisteret. Det ble tatt hensyn til eventuelle regionale variasjoner i kostnadsstruktur ved å fordele utvalget på tre eller fire landssoner, avhengig av kjøretøygruppe. Deretter ble en viss prosentandel av lastebileierne i hver av sonene trukket ut. Resultatet var bruttoutvalget som er vist i tabell 2.1.

Tabell 2.1 Kostnadsundersøkelsen i 1997. Antall foretak i bruttoutvalget, fordelt på soner

Lastebiltyper	Østlandet og Trøndelag	Vestlandet	Nord-Norge	Oslo, Bergen og Trondheim	Sum
Foretak i alt	198	143	128	69	538
Tømmertransport	22	15	10	-	47
Trekker	20	18	14	-	52
Tankbil	10	10	11	15	46
Renovasjon	15	10	10	14	49
Nærtransport	24	15	19	40	98
Kranbil	22	16	14	-	52
Anleggstransport	45	29	29	-	103
Langtransport	40	30	21	-	91

Kostnadsundersøkelsen i 1997 fikk inn 307 brukbare svar. Kostnadsopplysningene fra disse lastebileierne ble lagt til grunn for vektene mellom kostnadsgruppene for hver kjøretøygruppe som er vist i tabell 2.2.

Som det går fram av tabellen, er det lønnskostnadene til sjåførene som utgjorde den største andelen av kostnadene for alle lastebiltypene i 1996. Deretter følger drivstoffkostnader, kapitalkostnader og reparasjons- og servicekostnader. Disse fire kostnadsgruppene utgjør til sammen rundt 80 til 90 prosent av de samlede kostnadene for de ulike lastebiltypene. De resterende kostnadsgruppene utgjør kun 10 til 20 prosent av de totale kostnadene for en lastebileier, og endringer i prisene på disse fire minste kostnadsgruppene påvirker dermed ikke utviklingen i lastebilkostnadsindeksene i like stor grad som for eksempel endringer i lønnsnivået.

Tabell 2.2 Kostnadsvekter, etter kjøretøygruppe og kostnadsgruppe. 1998 – 2008

Kostandsgruppe (delindeks)	1. tømmertransport	2. Trekkbil	3. Tankbil	4. Tankbil m/ henger	5. Renovasjon
Lønn og sosiale kostnader	0,304	0,331	0,348	0,261	0,450
Reparasjons- og servicekostnader	0,123	0,101	0,110	0,130	0,093
Drivstoffkostnader	0,240	0,190	0,200	0,195	0,098
Dekkkostnader	0,035	0,029	0,028	0,030	0,019
Administrasjonskostnader	0,046	0,087	0,084	0,078	0,110
Forsikringskostnader	0,032	0,029	0,026	0,032	0,024
	0,013	0,061	0,028	0,052	0,010
Fergekostnader og bompenger					
Kapitalkostnader	0,207	0,172	0,176	0,222	0,196
	6. Nærtransport	7. Kranbil	8. Anleggstil	9. Anleggstil m/ henger	10. Langtransport
Lønn og sosiale kostnader	0,420	0,377	0,405	0,356	0,309
Reparasjons- og servicekostnader	0,109	0,130	0,104	0,116	0,095
Drivstoffkostnader	0,136	0,148	0,151	0,184	0,207
Dekkkostnader	0,020	0,020	0,032	0,035	0,029
Administrasjonskostnader	0,103	0,092	0,091	0,076	0,097
Forsikringskostnader	0,031	0,035	0,024	0,031	0,029
	0,024	0,015	0,015	0,005	0,057
Fergekostnader og bompenger					
Kapitalkostnader	0,157	0,183	0,178	0,197	0,177

3. Begreper og definisjoner

I dette kapittelet følger en kort gjennomgang av de viktigste begrepene og definisjonene i lastebilkostnadsindeksene. Se referanselisten til slutt i heftet for tips om kilder til mer informasjon.

Kjøretøygrupper

Lastebilparken er delt inn i ti grupper etter hvilken type transport bilene brukes til. Disse er:

- 1. Tømmertransport, 3-akslet bil med henger
- 2. Trekkbil for semitrailer, 3-akslet bil med 3-akslet henger
- 3. Tankbil, 3-akslet bil uten henger
- 4. Tankbil, 3-akslet bil med henger
- 5. Renovasjonsbil, 2-akslet bil
- 6. Nærtransport, 2-akslet bil
- 7. Kranbil, 3-akslet bil
- 8. Anleggstransport, 3-akslet bil uten henger
- 9. Anleggstransport, 3-akslet bil med henger
- 10. Langtransport, 3-akslet bil med henger

Representantvarer

Representantvarer er betegnelsen på varer og tjenester som det blir hentet inn priser på. Det kan være en type chassis, en type påbygg, en type reparasjon, en dekktype, en kategori arbeider, en type forsikring, en type avgift o.l.

Pris

Faktiske utsalgspriser på varer og tjenester som etterspørres av lastebilnæringen (uten merverdiavgift).

Kostnadskomponenter

De viktigste utgiftene som lastebileiere har, i lastebilkostnadsindeksene definert som: Lønn til sjåfører, lønn til funksjonærer, sosiale kostnader, reparasjons- og servicekostnader, avskrivninger, rentekostnader, årsavgift/vektårsavgift, fergekostnader, bompenger, forsikringskostnader, leiekostnader og utgifter til drivstoff, dekk, kontorrekvisita, trykksaker, telefon og porto.

Kostnadsgrupper

Kostnadskomponentene er samlet i disse åtte kostnadsgruppene:

1. Lønn og sosiale kostnader
2. Reparasjons- og servicekostnader
3. Drivstoffkostnader
4. Dekkostnader
5. Administrasjonskostnader
6. Forsikringskostnader.
7. Fergekostnader og bompenger.
8. Kapitalkostnader

Delindekser

Det blir utarbeidet egne delindekser for hver av de åtte kostnadskomponentene for hver av de ti kjøretøygruppene. Delindeksene blir vektet sammen til lastebilkostnadsindekser for hver lastebiltype.

Vekter

Hver representantvare og kostnadskomponent er tillagt en vekt som bestemmer hvor stor betydning disse faktorene skal ha når delindeksene og lastebilkostnadsindeksene utarbeides. Vektene er beregnet ved hjelp av en kostnadsundersøkelsen for lastebilnæringen. I lastebilkostnadsindeksene er det lagt opp til at vektene blir revidert med om lag fem års mellomrom.

4. Generelt om indeksberegning

4.1 Laspeyres prisindeks

Lastebilkostnadsindeksene er hovedsakelig av typen Laspeyres prisindeks. I en generell Laspeyre-indeks er prisendringen P_{0t} mellom perioden 0 og t gitt ved:

$$(1) \quad P_{0t} = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{P_t^i}{P_0^i} (P_0^i Q_0^i)}{\sum_{i=1}^n P_0^i Q_0^i} = \sum_{i=1}^n \frac{P_t^i Q_0^i}{P_0^i Q_0^i}$$

- P_0^i og P_t^i er pris på representantvare i i periode 0 og t .
- Q_0^i er mengden av representantvare i i periode 0 .

Periode 0 i formel (1) kalles basisperioden. Laspeyres prisindeks angir altså hvor mye en bestemt kombinasjon av varer og tjenester koster i beregningsperioden i forhold til i den basisperioden som er valgt. Prisene på representantvarene vil som regel være et gjennomsnitt av prisene som blir oppgitt fra flere prisleverandører for hver vare i hver måleperiode.

Laspeyre-indeks har faste vekter lik representantvarenes markedsandeler i en gitt periode (basisperioden). Dette kan skrives slik:

$$(2) \quad w_i = \frac{P_0^i Q_0^i}{\sum_{i=1}^n P_0^i Q_0^i}$$

der w_i er vektandelen for representantvare i i basisperioden 0 .

En Laspeyre-indeks for prisendringen mellom måleperioden t og basisperioden 0 med faste vekter lik sammensetningen i basisperioden 0 er dermed gitt ved:

$$(3) \quad P_{0t} = \sum_{i=1}^n w_i \frac{P_t^i}{P_0^i}$$

Siden markedsandeler forandrer seg over tid, vil vektgrunnlaget i indeksene foreldes tilsvarende. Med jevne mellomrom må derfor vektgrunnlaget oppdateres (se pkt. 3.3).

4.2 Beregning av lastebilkostnadsindekser

Litt forenklet kan man si at lastebilkostnadsindeksene blir beregnet i tre trinn:

1. Først beregnes **prisindekser** for representantvarene som utgjør kostnadskomponentene i hver enkelt kostnadsgruppe.
2. Disse komponentindeksene vektet så sammen til **delkostnadsindekser** for hver kostnadsgruppe innenfor hver kjøretøygruppe.

- 3. Deretter vektes delindeksene for de ulike kostnadsgruppene sammen til **lastebilkostnadsindekser** for hver kjøretøygruppe.

Totalkostnadsindeksen for en kjøretøygruppe kan dermed skrives på formelen:

$$(4) \quad I_{tot} = d_1 I_1 + d_2 I_2 + \dots + d_8 I_8$$

der d_1, \dots, d_8 er vektene til de åtte kostnadsgruppene for den aktuelle kjøretøygruppen, og I_1, \dots, I_8 er de åtte delkostnadsindeksene for den aktuelle kjøretøygruppen.

4.3 Endring av vektor og referansemåned i indeksen

Når vektene som benyttes ved beregning av en eller flere indekser blir endret, vil indekstall som beregnes med nye vektor bli kjedet til indekstall beregnet med de gamle vektene. Denne kjedingen gjør at indeksene beholder sammenlignbarhet over tid, samtidig som vi kan korrigere vektgrunlaget etter behov.

Formelen under viser kjedet indeks for perioden m , $I_m^{kje\ det}$, gitt ved:

$$(5) \quad I_m^{kje\ det} = \frac{I_t^{gml}}{I_t^{ny}} I_m^{ny}$$

der I_t^{gml} og I_t^{ny} er indekser for endringstidspunkt t funnet ved bruk av gamle og nye vektor, og I_m^{ny} er indeks for periode m beregnet med nye vektor.

Ligning (5) er avledet av betingelsen om at endringen fra indeks med gamle vektor i omleggingstidspunkt t til kjedet indeks i tidspunkt m skal være lik endringen fra indeks med nye vektor på tidspunkt t til indeks med nye vektor på tidspunkt m .

Kjedeindekser kan sees som en kombinasjon av flere indekser med faste vektor. En slik regelmessig beregning av nye vektor, med påfølgende kjeding, reduserer Laspeyre-indeksens innebygde svakheter. Overgangen til nye vektor kan teoretisk skje et vilkårlig antall ganger og i ekstreme tilfeller fra måleperiode til måleperiode. Det er imidlertid et poeng at totalindekser og delindekser blir kjedet uavhengig av hverandre. Kjedet totalindeks er derfor ikke nødvendigvis en vektet sum av kjedete delindekser.

Kjeding kan også gjøres ved at den gamle indeksserien revideres bakover i tid, i stedet for at de nye indekstallene blir regnet om til kjedete tall. I så fall vil betingelsen for kjedingen være at endringen fra indeks med gamle vektor i tidspunkt m til indeks med gamle vektor i omleggingstidspunkt t skal være lik endringen fra kjedet indeks på tidspunkt m til indeks med nye vektor på tidspunkt t .

I så fall blir kjedet indeks for perioden m gitt ved:

$$(6) \quad I_m^{kje\ det} = \frac{I_t^{ny}}{I_t^{gml}} I_m^{gml}$$

Endring av referansemåned i indeksen, med tilhørende revisjon av indeksserien bakover i tid, kan ses som et spesialtilfelle av kjedingen i formel (6), der det nye indekstallet på omleggingstidspunktet settes lik 100.

5. Kostnadsundersøkelsen i 2008

5.1 Datakilder og utvalg

Kostnadsundersøkelsen i 2008 ble i sin helhet gjennomført ved bruk av data fra administrative registre. Regnskapsopplysninger for foretak i næringen godstransport på vei ble hentet fra elektroniske næringsoppgaver for 2007, som SSB innhenter fra Skatteetaten til bruk i annen næringsstatistikk. Næringsoppgavene inneholder imidlertid ikke informasjon om hvilken type lastebiltransport de ulike foretakene i næringen driver med. Denne tilleggsinformasjonen ble derfor hentet fra medlemsregisteret til NLF.

På det tidspunktet da kostnadsundersøkelsen ble gjennomført høsten 2008, hadde SSB mottatt like i underkant av 9 000 elektroniske næringsoppgaver for regnskapsåret 2007 for foretak i næringen godstransport på vei. Rundt 2 000 av disse foretakene var også med medlemsregisteret til NLF. I alt 960 av disse rundt 2000 foretakene hadde en tilstrekkelig andel biler innenfor en av de ti kjøretøygruppene i lastebilkostnadsindeksen til at de ble plukket ut til nettoutvalget for undersøkelsen. Dette er mer enn tre ganger så mange foretak som var med i nettoutvalget til den skjemaserte kostnadsundersøkelsen i 1997.

Det er imidlertid ikke fullt samsvar mellom kjøretøygruppene i lastebilkostnadsindeksene og transportdefinisjonene som NLF bruker i sitt medlemsregister. I samråd med NLF ble foretakene derfor plassert i kjøretøygrupper i henhold til oversikten i tabell 5.1.

Tabell 5.1 Transporttyper i NLFs medlemsregister, fordelt på kjøretøygrupper

Kjøretøygrupper	Transporttyper NLF
1. Tømmertransport	Flis, tømmer, høvellast
2. Trekkbil	Trekkbil
3. Tankbil uten henger	Melk, petroleum, dyretransport
4. Tankbil med henger	Andre produkter i tank
5. Renovasjonsbil	Renovasjon
6. Nærtransport	Distribusjon, flytting
7. Kranbil	Kranbiler, bergingsbiler
8. Anleggstransport uten henger	Betongbiler, containertransport
9. Anleggstransport med henger	Brøyting, vei og anlegg, tørrprodukter i bulk
10. Langtransport	Stykkegods, termotransport

Fordelingen på kjøretøygrupper ble ikke gjort kun på bakgrunn av den faktiske transporten som blir utført med hver type bil. Det ble også tatt hensyn til at kostnadsstrukturen er tilnærmet lik for enkelte transporttjenester til tross for at de blir utført med ulike typer biler.

Foretakene i nettoutvalget ble allokert til kjøretøygruppene i to trinn. Først ble alle foretak med mer enn halvparten av lastebilene i en kjøretøygruppe plassert i denne kjøretøygruppen. Deretter ble alle resterende foretak plassert i den kjøretøygruppen der mer enn en tredel av lastebilene til foretaket hører hjemme. Foretak med mindre enn en tredel av lastebiltypene i samme kjøretøygruppe ble holdt utenfor nettoutvalget.

Foretakene i nettoutvalget utgjorde like i underkant av 10 prosent av alle foretak som var registrert i næringen godstransport på vei i 2007. Mål i antall ansatte og samlet omsetning, representerte nettoutvalget rundt 20 prosent av næringen i 2007.

Fordelingen av foretakene i nettoutvalget på kjøretøygrupper og regioner er vist i tabell 5.2.

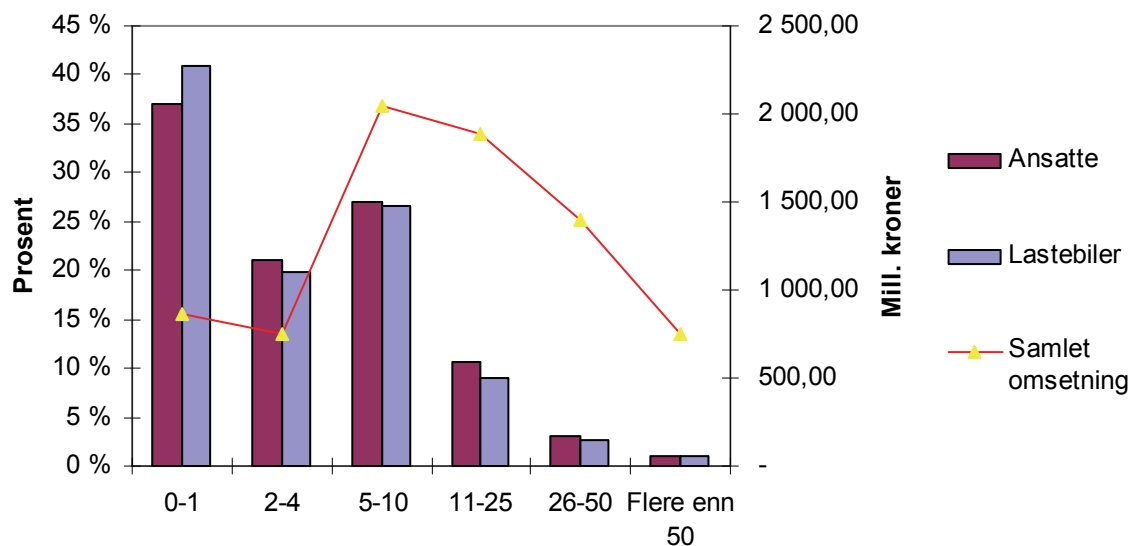
Tabell 5.2 Kostnadsundersøkelsen i 2008. Antall foretak i nettutvalget, etter kjøretøygruppe og region

Kjøretøygrupper	I alt	Oslo og Akershus	Hedmark og Oppland	Buskerud, Vestfold, Telemark og Østfold	Agder og Rogaland	Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal	Sør- og Nord-Trøndelag	Nordland, Troms og Finnmark
Foretak i alt	960	74	130	249	108	123	144	132
1. Tømmertransport	132	5	41	48	7	7	18	6
2. Trekkbil	34	8	3	12	5	1	3	2
3. Tankbil uten henger	71	6	10	9	5	7	25	9
4. Tankbil med henger	14	2	1	7	-	-	2	2
5. Renovasjonsbil	27	3	8	6	1	3	5	1
6. Nærtransport	122	10	10	36	12	17	19	18
7. Kranbil	72	7	4	26	10	7	8	10
8. Anleggstransport uten henger	62	6	7	20	9	7	7	6
9. Anleggstransport med henger	207	14	19	40	24	34	32	44
10. Langtransport	219	13	27	45	35	40	25	34

Langtransport og Anleggstransport med henger er de to kjøretøygruppene som er representert med flest foretak i nettutvalget. I disse kjøretøygruppene, som i de fleste andre, er foretakene noenlunde jevnt spredd over hele landet. Kjøretøygruppen Tankbil med henger er representert med færrest foretak. Denne kjøretøygruppen er også den eneste som ikke er representert med foretak i alle regionene. Alle kjøretøygruppene i den registerbaserte kostnadsundersøkelsen er representert med flere foretak enn de var i kostnadsundersøkelsen i 1997.

Figur 5.1 viser fordelingen av foretakene i nettutvalget og andelen av totalomsetningen etter størrelsen på foretaket.

Figur 5.1 Andel foretak i nettutvalget etter antall ansatte og antall biler. Samlet omsetning etter antall ansatte. 2007



Figuren viser at det er en nær sammenheng mellom antall ansatte og antall lastebiler i foretakene i nettutvalget, og at utvalget – som bransjen generelt – består av et stort antall såkalte enbilsforetak. Til sammen 37 prosent av foretakene i nettutvalget har mindre enn to ansatte, mens 41 prosent av foretakene i utvalget kun har en lastebil.

Til sammenligning er det kun 1 prosent av foretakene i utvalget som har flere enn 50 ansatte eller flere enn 50 lastebiler. Samlet sett omsetter de største foretakene i utvalget for omtrent like mye som det enbilsforetakene gjør. Den største delen av omsetningen i nettoutvalget står de mellomstore foretakene med 5-10 ansatte og 11-25 ansatte for.

5.2 Lønn og sosiale kostnader

Kostnadsundersøkelsen i 2008 definerer lønn og sosiale kostnader som summer av disse postene i næringsoppgavene:

- Post 5000 Lønn, feriepenger mv.
- post 5300 Annen oppgavepliktig godtgjørelse
- post 5400 Arbeidsgiveravgift
- post 5600 Arbeidsgodtgjørelse til eiere
- post 5900 Annen personalkostnad

Delindeksen for lønn og sosiale kostnader i lastebilkostnadsindeksene inkluderer imidlertid kun lønn og sosiale kostnader for sjåførene av lastebilene. Lønn og sosiale kostnader for administrativt ansatte inngår på sin side som en av tre kostnadskomponenter i delindeksen for administrasjonskostnader.

For å kunne bruke lønnsopplysningene fra næringsoppgavene som grunnlag for nye kostnadsvekter i lastebilkostnadsindeksene, er det derfor nødvendig å beregne fordelingen av lønn og sosiale kostnader på sjåfører og administrativt ansatte i lastebilforetakene. På bakgrunn av analyser av dataene og innspill fra bransjen har SSB utviklet denne modellen for fordeling av lønn og sosiale kostnader:

1. Foretak med tre eller færre biler får all lønn fordelt til sjåfører og ingen lønn fordelt til administrativt ansatte.
2. Foretak med flere enn tre biler og færre biler enn ansatte:
 - Lønn til sjåfører: $1,2 * (\text{antall biler} / \text{antall ansatte}) * \text{totale lønnskostnader}$
 - Lønn til administrasjon: $0,8 * ((\text{antall ansatte} - \text{antall biler}) / \text{antall ansatte}) * \text{totale lønnskostnader}$
3. Foretak med flere enn tre biler og flere biler enn ansatte:
 - Lønn til sjåfører: $0,8 * \text{totale lønnskostnader}$
 - Lønn til administrasjon: $0,2 * \text{totale lønnskostnader}$

Kostnadene til lønn og sosiale utgifter til sjåfører blir deretter regnet om til sjåførkostnader per lastebil for hvert enkelt foretak. Den gjennomsnittlige sjåførkostnaden per lastebil for alle foretakene i hver kjøretøygruppe danner grunnlag for beregningen av kostnadsvektene for lønn og sosiale kostnader til sjåfører (se kapittel 6). Kostnadene til lønn og sosiale utgifter for administrativt ansatte inngår på sin side i beregningen av administrasjonskostnadene (se 5.6).

5.3 Reparasjons- og servicekostnader

Reparasjons- og servicekostnadene inngår som den vesentligste komponenten i denne posten i næringsoppgavene til foretakene som driver med godstransport på vei:

- Post 7020 Vedlikehold mv. transportmidler

Vedlikeholdsposten vil imidlertid også inkludere kostnadene ved kjøp av dekk, som i lastebilkostnadsindeksene skal skilles ut som en egen kostnadskomponent (se 5.5). Det er en viss usikkerhet knyttet til hvilke andre kostnader som eventuelt blir ført under denne posten, men det kan være grunn til å tro at noen enkelte kostnader i forbindelse med for eksempel fergeutgifter eller bompenger også kan bli tatt med her (se 5.8). I samråd med bransjen har SSB derfor valgt å justere kostnadsvekten som blir beregnet på bakgrunn av post 7020 for innslaget av dekkkostnader og ferge- og bomkostnader (se kapittel 6).

5.4 Drivstoffkostnader

Drivstoffkostnader for transportmidler blir spesifisert i en egen post i næringsoppgavene:

- Post 7000 Drivstoff transportmidler

For foretakene som driver med godstransport på vei vil drivstoffkostnadene i det alt vesentligste være knyttet til driften av lastebilene som tilhører foretaket. Hele denne posten blir regnet om til drivstoffkostnader per lastebil for hvert enkelt foretak. Den gjennomsnittlige drivstoffkostnaden per lastebil for alle foretakene i hver kjøretøygruppe danner grunnlag for beregningen av kostnadsvektene for drivstoffkostnader (se kapittel 6).

5.5 Dekkostnader

Dekkostnadene blir ikke spesifisert i næringsoppgavene til foretakene som driver med godstransport på vei, men vil inngå som en mindre del av post 7020 Vedlikehold mv. transportmidler. Dekkostnadene utgjør imidlertid en svært liten del av de totale kostnadene ved drift av lastebiler. Med utgangspunkt i vektandelene for dekkkostnader fra kostnadsundersøkelsen i 1997 og beregningene av dekkkostnader som NLF foretok i 2007, har SSB derfor valgt å anslå vektandelene for dekkkostnader i kostnadsundersøkelsen i 2008.

I de nye kostnadsvektene er dekkkostnadene anslått til å utgjøre fra 2,5 til 4,5 prosent av totalkostnadene for en lastebil, avhengig av lastebiltype. For de fleste av lastebiltypene er dekkkostnadenes vektandel kun marginalt endret i forhold til vektandelene fra kostnadsundersøkelsen i 1997. De anslåtte vektandelene for dekkkostnader blir trukket fra vektandelene som er beregnet for reparasjons- og servicekostnader mv. med utgangspunkt i post 7020 (se kapittel 6).

5.6 Administrasjonskostnader

I lastebilkostnadsindeksene er administrasjonskostnadene satt sammen av fire kostnadskomponenter: *lønn og sosiale utgifter for administrativt ansatte, kontorrekvisita og trykksaker, porto og telefon og leiekostnader.*

1. Lønn og sosiale utgifter for administrativt ansatte blir beregnet ved hjelp av modellen for fordeling av lønn og sosiale utgifter på sjåfører og administrasjon som er beskrevet i 5.2.
2. De samlede kostnadene for kontorrekvisita, trykksaker, porto og telefon blir spesifisert i denne posten i næringsoppgavene:
 - Post 6995 Kontorkostnad, kost. til elektronisk kommunikasjon, porto mv.
3. Leiekostnadene blir spesifisert i denne posten i næringsoppgavene:
 - Post 6300 Leie lokaler

Administrasjonskostnadene for hvert foretak blir beregnet som summen av kostnadene fra punkt 1 til 3 over, og deretter regnet om til gjennomsnittlig kostnadsvekter for hver kjøretøygruppe (se kapittel 6).

5.7 Forsikringskostnader

Forsikringskostnadene for transportmidler inngår som den vesentligste komponenten i denne posten i næringsoppgavene til foretakene som driver med godstransport på vei:

- Post 7040 Forsikring og avgifter på transportmidler

I mange tilfeller vil imidlertid post 7040 muligens også inkludere bompengeutgifter (se 5.8) og årsavgifter. I samråd med bransjen har SSB valgt å justere kostnadsvekten som blir beregnet på bakgrunn av post 7040 for innslaget av bompengekostnader (se kapittel 6), men ikke for eventuelle årsavgifter. I lastebilkostnadsindeksene inngår årsavgifter som en sjablon i modellen for beregning av kapitalkostnader (se 5.9). Generelt sett utgjør forsikringskostnader, bompenger og årsavgifter en liten andel av de totale kostnadene ved å drive lastebiltransport, og endringer i disse kostnadene påvirker derfor kostnadsindeksene i liten grad.

5.8 Fergekostnader og bompenger

Fergekostnader og bompenger blir ikke spesifisert i næringsoppgavene til foretakene som driver med godstransport på vei, men vil sannsynligvis inngå i andre poster, som for eksempel post 7020 Vedlikehold mv. transportmidler eller post 7040 Forsikring og avgifter på transportmidler. Fergekostnader og bompenger utgjør imidlertid en svært liten del av de totale kostnadene ved drift av lastebiler. Med utgangspunkt i vektandelene for fergekostnader og bompenger fra kostnadsundersøkelsen i 1997 og beregningene av dekkkostnader som NLF foretok i 2007, har SSB derfor valgt å anslå disse vektandelene i kostnadsundersøkelsen i 2008.

I de nye kostnadsvektene er dekkkostnadene anslått til å utgjøre fra 0,5 til 0,4 prosent av total-kostnadene for en lastebil, avhengig av lastebiltype. For de fleste av lastebiltypene er dekkkostnadenes vektandel kun marginalt endret i forhold til vektandelene fra kostnadsundersøkelsen i 1997.

De anslåtte vektandelene for dekkkostnader blir trukket fra vektandelene som er beregnet for reparasjons- og servicekostnader mv. med utgangspunkt i post 7020 og vektandelene som blir beregnet med utgangspunkt i post 7040 Forsikring og avgifter på transportmidler (se kapittel 6). På oppfordring fra bransjen utarbeider SSB fra og med januar 2009 også lastebilkostnadsindekser uten fergekostnader og bompenger (se 6 og 7).

5.9 Kapitalkostnader

Produksjonskapitalen i lastebilnæringen består i hovedsak av lastebiler, trekkbiler og vogntog. Selv om kjøretøyet står stille, gir dette grunnlag for tre typer kostnader: Avskrivninger, avgifter og rentekostnader. I lastebilkostnadsindeksene blir kapitalkostnadene beregnet som summen av disse tre kostnadskomponentene. Årsavgift og vektårsavgift er tatt med som en del av kapitalkostnadene fordi disse avgiftene knytter seg direkte til det å eie produksjonskapitalen.

En tolkning av kapitalkostnader kan være at billånet gjennomsnittlig skal være forrentet og nedbetalt når bilen er utslitt. Med denne tolkningen gir det best mening å følge de regnskapsførte avskrivningene og rentekostnadene for den eksisterende bilparken i lastebilforetakene. Rentekostnadene vil i dette tilfelle være basert på faktisk (nominelt) rentenivå.

En annen tolkning er at kapitalkostnadene skal gjenspeile kostnadene ved fornying av bilparken på måletidspunktet. Det er denne tankegangen som ligger til grunn for kapitalkostnadene i lastebilkostnadsindeksen (på samme måte som i de svenske lastebilkostnadsindeksene og i Transportøkonomisk institutts tidligere lastebilkostnadsindekser i Norge). Med denne tolkningen blir avskrivningene beregnet ut fra gjenanskaffelsesprisen for kjøretøyet. Rentekostnaden vil i dette tilfellet være basert på det inflasjonsjusterte rentenivået, det vil si den forventede nominelle renta på anskaffelsestidspunktet justert for den forventede inflasjonen i nedbetalingsperioden.

Som en følge av bruken av ”gjenanskaffelsesprinsippet” i lastebilkostnadsindeksene, ble kapitalkostnadene for de ti lastebiltypene beregnet i en egen modell i kostnadsundersøkelsen i 2008. De regnskapsførte kapitalkostnadene i næringsoppgavene vil i stor grad være påvirket av historiske forhold og hvor i investeringscyklusen det enkelte lastebilfirmaet er. Dermed vil det kunne være vesentlige avvik mellom de regnskapsførte kapitalkostnadene for hver lastebiltype og den omtrentlige årlige gjenanskaffelsesverdien for en tilsvarende bil, spesielt for kjøretøygrupper med få foretak i nettoutvalget.

I samråd med bransjen har SSB valgt denne modellen for beregning av kapitalkostnadene i den nye kostnadsundersøkelsen:

1. Gjenanskaffelsesprisen for hver lastebiltype er beregnet som et gjennomsnitt av de rapporterte prisene på chassis og påbygg for en typisk bil i den enkelte kjøretøygruppen i 2007.
2. Avskrivningskostnaden er basert på 7 års avskrivningstid.
3. Restverdien for bilen er satt til 12,5 prosent av investeringskostnaden etter 7 år. Dette utgjør egenkapitalen ved nyinvestering.
4. Rentekostnaden er basert på gjennomsnittlige årlige rentekostnader for et serielån med 4,5 prosent realrente over 7 år.
5. Årsavgift og vektårsavgift for 2007 er beregnet for en representativ lastebil i hver av de ti kjøretøygruppene.

Kapitalkostnadene som blir estimert med denne modellen, er jevnt over i brukbart samsvar med beregningene foretatt av NLF høsten 2007.

6. Nye kostnadsvekter fra 2009

6.1 De nye vektene i lastebilkostnadsindeksene

De nye vektene i lastebilkostnadsindeksene er basert på resultatene fra den registerbaserte kostnadsundersøkelsen i 2008, med de beregningene og justeringene som er nevnt i kapittel 5.

Beregningen av kostnadsvekter følger i hovedsak denne framgangsmåten:

1. Kostnadene per foretak blir først regnet om til gjennomsnittskostnader per bil i foretaket.
2. Deretter blir gjennomsnittskostnadene per bil for alle foretak innenfor hver kjøretøygruppe beregnet.
3. Kostnadsvekten for hver kostnadsgruppe blir til slutt beregnet som gjennomsnittskostnadene per bil for den aktuelle kostnadsgruppen delt på summen av gjennomsnittskostnadene for de åtte kostnadsgruppene.

Det blir beregnet kostnadsvekter for hver kostnadsgruppe innenfor hver kjøretøygruppe.

Som tidligere nevnt, har det vært nødvendig å foreta enkelte beregninger og justeringer i forhold til regnskapsopplysningene som ligger til grunn for kostnadsvektene. De mest sentrale av disse er at:

- Kapitalkostnader er beregnet ut fra gjenanskaffelsesprinsippet i en egen modell.
- Kostnadsvektene for dekkkostnader og ferge- og bomkostnader er anslått ut fra kostnadsundersøkelsen i 1997 og beregninger foretatt av NLF i 2007.
- Den anslåtte vektandelen for dekkkostnader blir trukket fra den beregnede vektandelen for reparasjons- og servicekostnader (fra post 7020 Vedlikehold mv. transportmidler)
- Halvparten av den anslåtte vektandelen for ferge- og bomkostnader blir også trukket fra den beregnede vektandelen for reparasjons- og servicekostnader
- Den andre halvparten av den anslåtte vektandelen for ferge- og bomkostnader blir trukket fra den beregnede vektandelen for forsikringskostnader (fra post 7040 Forsikring og avgifter på transportmidler).

Tabell 6.1 på neste side gir en oversikt over kostnadsvektene som blir brukt i lastebilkostnadsindeksene fra og med januar 2009. Den gjennomgående trenden i beregningene gjort på bakgrunn av den registerbaserte kostnadsundersøkelsen i 2008 er at kostnadsvekten for drivstoff har økt noe på bekostning av de fleste andre kostnadsvektene.

Det er imidlertid visse forskjeller i vektjusteringene mellom de ulike lastebiltypene. Selv om betydningen av drivstoffkostnadene har økt for alle de ti lastebiltypene, viste kostnadsundersøkelsen også at lønnsandelen for tankbilene er høyere i dag enn i 1996. Vekten for kapitalkostnadene har også blitt justert noe opp for enkelte av lastebiltypene som en følge av de nye beregningene.

Tabell 6.1 Kostnadsvekter, etter kjøretøygruppe og kostnadsgruppe. 2009 –

Kostnadsgruppe (delindeks)	1. tømmertransport	2. Trekkbil	3. Tankbil	4. Tankbil m/ henger	5. Renovasjon
Lønn og sosiale kostnader	0,272	0,278	0,368	0,286	0,423
Reparasjons- og servicekostnader	0,101	0,070	0,110	0,101	0,091
Drivstoffkostnader	0,270	0,259	0,224	0,248	0,172
Dekkkostnader	0,030	0,040	0,030	0,030	0,025
Administrasjonskostnader	0,044	0,058	0,057	0,062	0,077
Forsikringskostnader	0,030	0,030	0,032	0,031	0,043
	0,010	0,040	0,020	0,030	0,010
Fergekostnader og bompenger					
Kapitalkostnader	0,243	0,225	0,159	0,212	0,159
	6. Nærtransport	7. Kranbil	8. Anleggssbil	9. Anleggssbil m/ henger	10. Langtransport m/ henger
Lønn og sosiale kostnader	0,414	0,362	0,365	0,309	0,281
Reparasjons- og servicekostnader	0,084	0,098	0,102	0,092	0,075
Drivstoffkostnader	0,186	0,174	0,218	0,214	0,240
Dekkkostnader	0,030	0,035	0,040	0,045	0,040
Administrasjonskostnader	0,080	0,070	0,072	0,057	0,068
Forsikringskostnader	0,031	0,043	0,038	0,039	0,025
	0,020	0,005	0,005	0,005	0,040
Fergekostnader og bompenger					
Kapitalkostnader	0,155	0,213	0,160	0,239	0,231

På oppfordring fra lastebilbransjen utarbeider SSB også lastebilkostnadsindekser uten ferge- og bomkostnader fra og med januar 2009 (se 7). Disse indeksene blir laget ved hjelp av kostnadsvekter som er beregnet som i pkt. 1-3 over, men uten at ferge- og bomkostnadene er med. Ferge- og bomkostnadene utgjør imidlertid en svært liten andel av de gjennomsnittlige totalkostnadene for lastebiltransport, slik at det i praksis er små forskjeller mellom de to settene med kostnadsvekter.

Tabell 6.2 på neste side gir en oversikt over kostnadsvektene som blir brukt i lastebilkostnadsindeksene uten ferge- og bomkostnader. Selv om vektandelen til ferge- og bomkostnader er relativt liten for alle lastebiltypene, blir betydningen av de andre kostnadsgruppene justert ørlite grunn opp når vi ser bort fra ferge- og bomkostnadene.

For de fleste av kjøretøygruppene er justeringen av vektandelene uten ferge- og bomkostnader ganske marginale. Forskjellene er imidlertid store nok til at en prisøkning på linje med da takstsystemet i bomringen rundt Oslo ble endret i juli 2008, vil gi forskjellig utvikling i de to kostnadsindeksene.

Noe av årsaken til bransjens ønske om en lastebilkostnadsindeks uten ferge- og bomkostnader er at økningen i bompengefinansiering av veiprojekter gjør det nødvendig for mange transportører å be om spesifiserte tillegg for bomkostnader i transportkontraktene de inngår. For å unngå dobbelt kompensering av økningen i bomutgiftene, er det derfor nødvendig å holde endringer i bomkostnadene utenfor indeksen som brukes til å justere kontraktssummen for endringer i de øvrige kostnadene ved å drive lastebiltransport.

Tabell 6.2 Kostnadsvekter uten ferge- og bomkostnader, etter kjøretøygruppe og kostnadsgruppe. 2009 –

Kostnadsgruppe (delindeks)	1. tømmertransport	2. Trekkbil	3. Tankbil	4. Tankbil m/ henger	5. Renovasjon
Lønn og sosiale kostnader	0,275	0,290	0,375	0,294	0,427
Reparasjons- og servicekostnader	0,103	0,073	0,112	0,104	0,092
Drivstoffkostnader	0,273	0,270	0,229	0,256	0,174
Dekkkostnader	0,030	0,042	0,031	0,031	0,025
Administrasjonskostnader	0,044	0,060	0,058	0,064	0,078
Forsikringskostnader	0,030	0,031	0,033	0,032	0,043
Fergekostnader og bompenger	-	-	-	-	-
Kapitalkostnader	0,245	0,234	0,162	0,219	0,161
	6. Nærtransport	7. Kranbil	8. Anleggstil	9. Anleggstil m/ henger	10. Langtransport
Lønn og sosiale kostnader	0,421	0,364	0,367	0,311	0,293
Reparasjons- og servicekostnader	0,086	0,098	0,103	0,092	0,078
Drivstoffkostnader	0,190	0,176	0,219	0,216	0,250
Dekkkostnader	0,031	0,035	0,040	0,045	0,042
Administrasjonskostnader	0,082	0,070	0,072	0,057	0,070
Forsikringskostnader	0,032	0,043	0,038	0,039	0,026
Fergekostnader og bompenger	-	-	-	-	-
Kapitalkostnader	0,158	0,214	0,161	0,240	0,241

6.2 Sammenligning av indekser beregnet med gamle og nye vekter

Formålet med oppdateringen av kostnadsvektene i lastebilkostnadsindeksene er å fange opp endringene som har skjedd i kostnadsstrukturen i bransjen siden forrige vektoppdatering.

En sammenligning av de gamle vektene i tabell 2.2 og de nye vektene i tabell 6.1 viser at den grunnleggende kostnadsstrukturen ikke er vesentlig endret de siste ti årene. Lønn, drivstoff, reparasjon/service og kapitalkostnader er fortsatt de største utgiftspostene for en lastebileier, mens dekk, forsikring, ferge/bom og til dels administrasjon er av mindre betydning.

Kostnadsundersøkelsen har imidlertid fanget opp noen systematiske forskyvninger mellom kostnadsgruppene. Hovedtendensen er at drivstoffutgiftene nå utgjør en relativt større andel av kostnadene for lastebileierne enn de gjorde for ti år siden. Samtidig har utgiftene til lønn, reparasjon/service og administrasjon fått noe mindre betydning, relativt sett. Kapitalkostnadene har fått større betydning for noen kjøretøygrupper og mindre betydning for andre i forhold til vektene basert på kostnadsundersøkelsen i 1997.

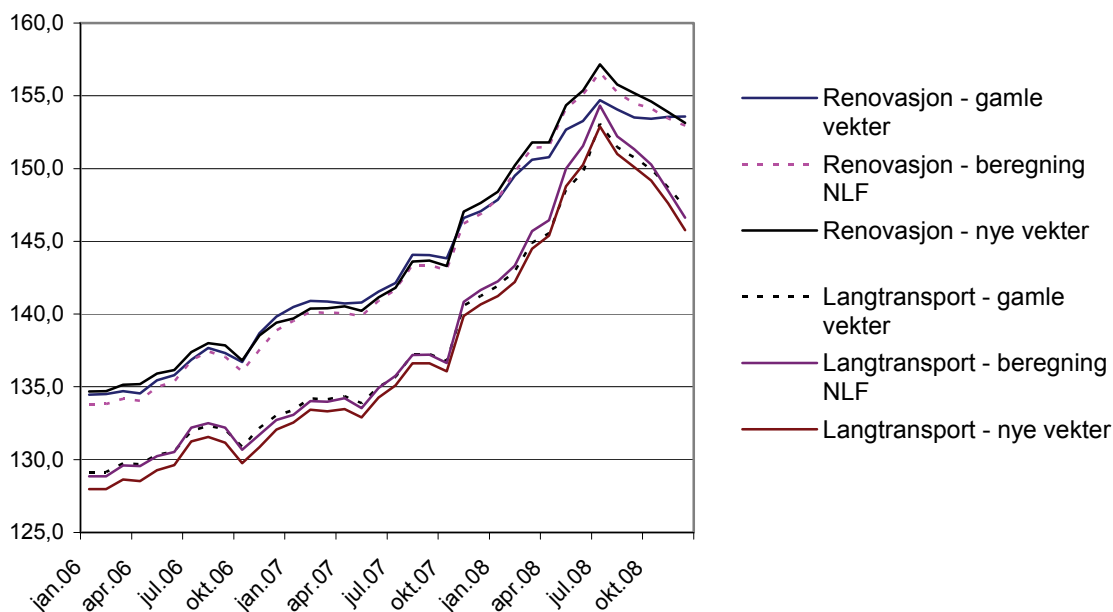
Figur 6.1 viser kostnadsindeksene for reparasjonsbiler og langtransport fra januar 2006 til desember 2008 beregnet med tre ulike sett med kostnadsvekter: De originale vektene basert på kostnadsundersøkelsen i 1997 ("gamle vekter"), de nye vektene basert på kostnadsundersøkelsen i 2008 ("nye vekter") og kostnadsvekter som er basert på NLFs beregninger av kostnadsstrukturen i bransjen i 2007 ("beregning NLF").

Renovasjon og langtransport er valgt som eksempler fordi disse kjøretøygruppene representerer to av ytterpunktene innenfor lastebiltransport. Renovasjonstransport er mer arbeidsintensiv enn andre

transportformer, men noe mindre drivstoffintensiv. Langtransport er derimot noe mindre arbeidsintensiv og noe mer drivstoffintensiv.

Begge disse kjøretøygruppene har fått økt sine vektandeler for drivstoff og redusert sine vektandeler for lønn- og sosiale kostnader i de nye kostnadsvektene. Samtidig har vektandelen for kapitalkostnader blitt redusert for renovasjonsbiler og økt for langtransportbiler sammenlignet med vektene basert på kostnadsundersøkelsen i 1997. Beregningene foretatt av NLF i 2007 ligger i de fleste tilfeller nærmere de nye vektene i lastebilkostnadsindeksene enn de gamle vektene.

Figur 6.1 Kostnadsindekser for renovasjon og langtransport, beregnet med gamle og nye kostnadsvekter



Som det går fram av figur 6.1, er det rimelig godt samsvar mellom nivåene på de to lastebilkostnadsindeksene over tid, uavhengig av hvilke av de tre settene med kostnadsvekter som blir brukt i beregningen. Forskjellene er i hovedsak knyttet til vektingen av drivstoffkostnadene.

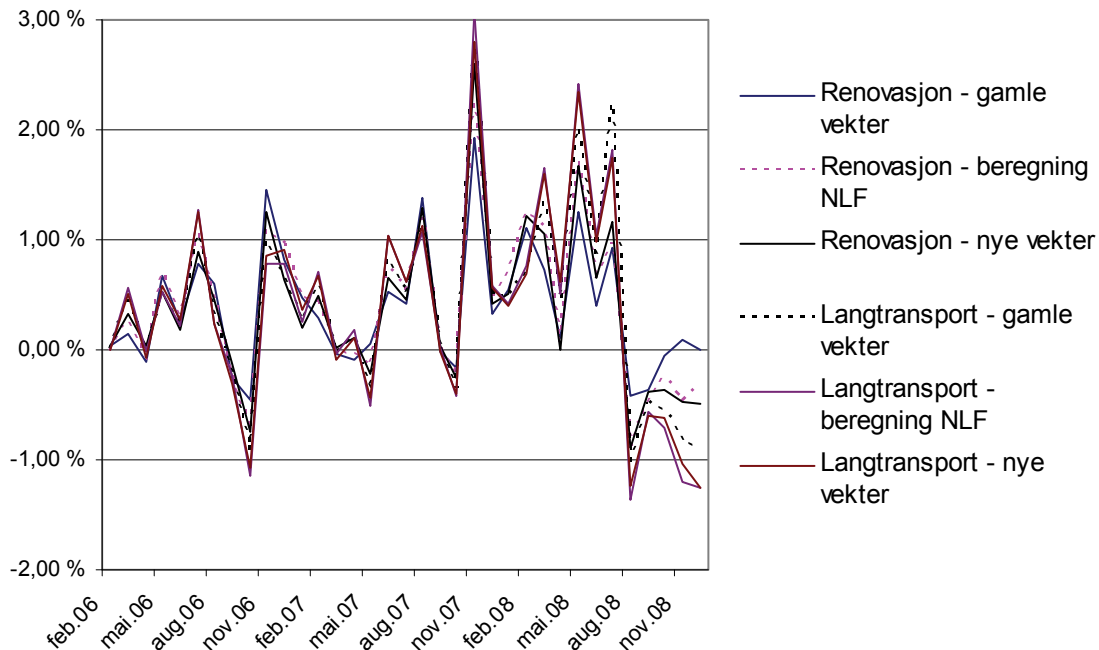
Den kraftige prisveksten på diesel fra januar 2008 til og med juli 2008, slår for eksempel noe mindre ut på kostnadsindeksen for renovasjonsbiler som blir beregnet med gamle vekter, i og med at drivstoffkostnadene var relativt lavt vektet for denne lastebiltypen i det gamle vektsettet. Dette førte på den annen side til at nedgangen i indeksen beregnet med gamle vekter ikke ble like stor da drivstoffprisen falt kraftig høsten 2008. I desember 2008 er derfor indeksnivået for renovasjonsbiler omtrent likt for kostnadsindeksene beregnet med gamle og nye vekter.

For langtransport er tendensen i kostnadsutviklingen litt mer nyansert. Drivstoff har størst vektandel i NLFs kostnadsvekter fra 2007, slik at indeksen beregnet med disse vektene stiger mest fram til juli 2008 og faller mest etterpå. Deretter følger indeksen beregnet med vektene basert på kostnadsundersøkelsen i 2008, som har en noe lavere vektandel for drivstoff enn det NLF la til grunn i 2007. Langtransportindeksen beregnet med de gamle vektene i lastebilkostnadsindeksen har den laveste vektandelen for drivstoffkostnader, og stiger derfor noe mindre når dieselpriisen øker og faller noe mindre når dieselpriisen synker.

Forskjeller i vektingen av de to andre kostnadsgruppene som hadde vesentlige endringer i denne perioden, kapitalkostnader og bomkostnader (takstomleggingen i Oslo 1. juli 2008), gjør imidlertid at utviklingen i indeksene for langtransport ikke er like entydig knyttet til drivstoffprisen som indeksene for renovasjonsbilene.

Figur 6.2 viser den prosentvise endringen fra måneden før i de samme indeksvariantene fra januar 2006 til og med desember 2008.

Figur 6.2 Kostnadsindekser for renovasjon og langtransport, endring fra måneden før med gamle og nye kostnadsvekter



Figur 6.2 viser også at det brukbart samsvar mellom endringene i indeksene beregnet med de ulike vektene fra måned til måned, og at utviklingen i hovedsak kun skiller lag ved store endringer i drivstoffprisen. Et unntak er endringen fra juni til juli 2008, da endringen i takstsystemet i bomringen rundt Oslo førte til en uvanlig kraftig vekst i delindeksen for ferge- og bomkostnader. I og med at vektandelen for ferge- og bomkostnader var relativt høy for langtransport i de gamle vektene, påvirker denne avgiftsendringen den gamle kostnadsindeksen for langtransport sterkere enn de andre indeksene.

Fra november til desember 2008 falt dieselprisen med rundt 7,5 prosent. Dermed skiller utviklingen i indeksene beregnet med gamle og nye vekter lag, i den forstand at de nye indeksene som legger større vekt på drivstoffkostnadene faller mer enn indeksene beregnet med gamle vekter. I dette tilfellet er månedsendringen i kostnadsindeksen for renovasjonsbiler beregnet med gamle vekter 0,5 prosentpoeng større enn endringen i kostnadsindeksen beregnet med nye vekter. Det er likevel svært sjelden at utviklingen i indeksene beregnet med gamle og nye vekter avviker med mer enn +/- 0,5 prosentpoeng fra en måned til en annen.

7. Andre endringer i indeksene fra 2009

7.1 Ny basismåned i indeksen (januar 2009 = 100)

I forbindelse med endringen av vektene for lastebilkostnadsindeksene er januar 2009 satt som ny basismåned for indeksen, slik at januar 2009 nå er lik 100. Samtidig er indekstallene for alle tidligere måneder regnet om og kjedet slik at utviklingen mellom to perioder i de nye indeksseriene er den samme som i de gamle indeksseriene. I de gamle indeksseriene var det den første publiseringsmåneden for indeksen, januar 1998, som var basismåneden som indekstallene for senere måneder ble sammenlignet med.

Omregningen til nye indekstall også for gamle måneder gjør at utviklingen i indeksene mellom to måneder skal være lik enten man regner med gamle eller nye tall. Det er imidlertid viktig at begge indekstallene som skal sammenlignes er hentet fra enten de gamle eller de nye indeksseriene. De nye indekstallene fra januar 1998 og opp til i dag er publisert på www.ssb.no/kilt, i Statistikkbanken til SSB og i heftet *Kostnadsindeks for lastebiltransport* som blir utgitt av NLF.

Fra og med januar 2009 blir det kun utarbeidet nye indekstall for lastebilkostnadsindeksene. Hvis man ønsker å sammenligne utviklingen fra en måned før januar 2009 til en måned etter januar 2009, er det derfor nødvendig å slå opp det nye indekstallet for den eldste måneden for å kunne regne ut den korrekte endringen. Formelen for utregning av kostnadsendringen er: (siste måned – første måned) / første måned.

Eksempel - kostnadsendringen fra januar 2008 til januar 2009:

Med gamle tall: $(151,1 - 145,0) / 145,0 = 0,042$

Med nye tall: $(100 - 95,9) / 95,9 = 0,042$

Resultatet blir multiplisert med 100 for å få endringen i prosent. Det vil si at kostnadene økte med 4,2 prosent i denne perioden i begge utregningen.

7.2 Indekser med og uten ferge- og bomkostnader

På oppfordring fra bransjen utarbeider SSB fra januar 2009 egne lastebilindekser uten ferge- og bomkostnader. Årsaken til dette er at ferge- og bomkostnadene i større grad enn andre kostnader er spesifikt knyttet til det geografiske området der kjøreoppdraget finner sted. Lastebilkostnadsindeksene gir et gjennomsnittstall for kostnadsutviklingen for lastebiltransport i hele landet, men det vil åpenbart være stor forskjell på utgiftene til for eksempel bompenger i ulike deler av landet.

Denne problemstillingen ble aktualisert etter takstendringene i bomringen rundt Oslo fra juli 2008. Økningen i kostnadene som en følge av dette, medførte at mange transportører i Osloområdet nå får godtgjort den faktiske utgiften til bompenger etter kvittering. For å unngå dobbelt kompensasjon for bomutgiftene i slike tilfeller, er det hensiktsmessig å justere det resterende kontraktsbeløpet for kjøreoppdraget med en indeks som ikke inkluderer ferge- og bomkostnader.

Indeksserien uten ferge- og bomkostnader er også tilbakeregnet slik at det foreligger slike indekstall for hele perioden fra januar 1998 og fram til i dag.

7.3 Nye totalindekser for lastebiltransport

Fra og med januar 2009 blir det også utarbeidet to totalindekser for lastebiltransport, en med og en uten ferge- og bomkostnader. Totalindeksene er vektete gjennomsnitt av kostnadsindeksene for de ti kjøretøygruppene, og skal gi et representativt bilde av den generelle kostnadsutviklingen for

lastebiltransport. Dermed vil totalindeksen kunne være et nyttig hjelpemiddel for transportører som driver med mange ulike typer transport eller som driver transport med en lastebiltype som det ikke blir laget skreddersydde lastebilindekser for.

Vektene som blir brukt i totalindeksen er de ulike kjøretøygruppenes andel av den estimerte totalomsetningen for alle de ti typene med lastebiltransport i lastebilkostnadsindeksene. Antall biler i hver kjøretøygruppe ble hentet fra Kjøretøyregisteret for 2007 og fordelt med andeler fra medlemsregisteret til NLF. Gjennomsnittlig omsetning per lastebiltype ble hentet fra den registerbaserte kostnadsundersøkelsen i 2008 (med regnskapsopplysninger fra næringsoppgavene for 2007).

Tabell 7.1 viser vektandelene til hver av de ti lastebiltypene i beregningen av totalindeksen for lastebiltransport.

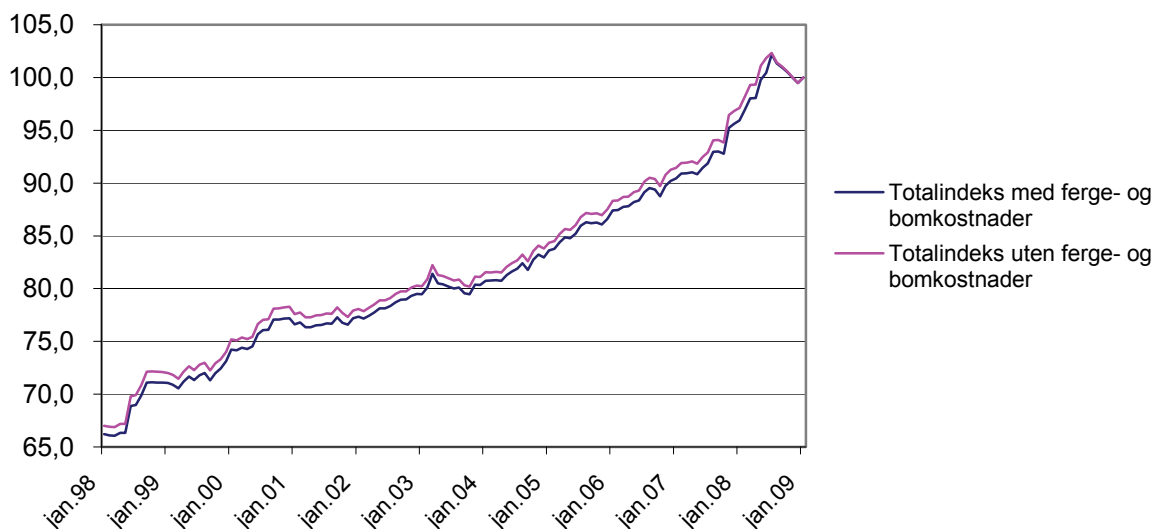
Tabell 7.1 Kostnadsvekter til totalindeksen for lastebiltransport

Biltyper	Estimerte vektandeler
Lastebiler i alt	1,00
Tømmertransport	0,06
Trekker	0,11
Tankbil uten henger	0,03
Tankbil med henger	0,03
Renovasjon	0,06
Nærtransport	0,19
Kranbil	0,06
Anleggsbil uten henger	0,16
Anleggsbil med henger	0,12
Langtransport	0,18

I forbindelse med omleggingen av lastebilkostnadsindeksen fra januar 2009, har SSB beregnet totalindekstall med og uten ferge- og bomkostnader for hele perioden fra januar 1998 og fram til i dag.

Figur 7.1 viser utviklingen i totalkostnadene for lastebiltransport i hele denne perioden.

Figur 7.1 Totalindekser for lastebiltransport, med og uten ferge- og bomkostnader. Januar 1998 – januar 2009 (januar 2009 = 100)



Referanser

Lund, Vidar (2002): Kostnadsindekser for lastebiltransport. Definisjoner og beregningsmetode. Vekter og representantvarer 2001, Notater 2002/8, Statistisk sentralbyrå.

Zhang, Li-Chun (2006): Prisindeksberegninger, Notater 2006/74, Statistisk sentralbyrå.

Vedlegg

A. Næringsoppgave 1 for 2007

B. Kostnadsvekter i indeksene (fra Kostnadsindeks for lastebiltransport 1/2009)

C. Kostnadsindekser for lastebiltransport (fra Kostnadsindeks for lastebiltransport 1/2009)



Skatteetaten

Næringsoppgave 1 for 2007

For enkeltpersoner, ANS/DA og samvirkeforetak mv. som driver virksomhet uten å være regnskapspliktige etter regnskapsloven, men som har bokføringsplikt etter bokføringsloven. Om fortegnbruken i skjemaene, se rettleiingen Vedlegg til selvangivelsen/selskapsoppgaven

Den næringsdrivendes/selskapets navn, adresse mv.:		Regnskapsperiode	Fra 15805	Til 15806
Navn	15756			
Nærings- (kontor) adresse	15759	Organisasjonsnummer (For selskaper)	Fødselsnummer (11 siffer)	Antall årsverk utført av ansatte
Postnr./-sted	15808 15809	15761	15762	15763

Har virksomheten skiftet næringsadresse i løpet av inntektsåret? Ja Nei

Har virksomheten plikt til å ha pensjonsordning etter reglene for obligatorisk tjenestepensjon? Ja Nei

Hvis ja, har virksomheten etablert ordningen i tråd med kravene i loven? Ja Nei

Ekstern regnskapsfører:

Regnskapsførers navn	15779	Regnskapsførers organisasjonsnummer	15867	
Forretningsadresse	15780	Postnr./-sted	15810	15811
Er næringsopp. fylt ut av ekstern regnskapsfører?	<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nei	Er regnskapet ført av ekstern regnsk.fører?	<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nei	

Tilleggsopplysninger og spesifikasjoner

Kryss av for eventuelt vedlagte tilleggsskjemaer	RF-1177 for primærnærings <input type="radio"/>	RF-1122 for overnattings- og serveringssteder <input type="radio"/>	RF-1223 for drosje- og lastebilnærings <input type="radio"/>
--	---	---	--

Varelager

	31.12.2007	31.12.2006
0110 Råvarer og innkjøpte halvfabrikata	15764	15815
0120 Varer under tilvirkning	15765	15816
0130 Ferdige egentilvirkede varer	15766	15817
0140 Innkjøpte varer for videresalg	15767	15818
Kun for jordbruk	0150 Buskap - overføres til selvangivelsen post 4.4.2	+ 9669 + 9670
	0160 Selvproduserte varer som skal nyttes i egen produksjon - føres ikke i SA	+ 17165 + 17166
0170 Sum varelager - overføres av alle til post 1495 og (unntatt jordbruk) til SA post 4.4.3	= 15768 =	15819

Bruttofortjeneste på innkjøpte varer for videresalg

0210 Avgiftspliktig salg	0220 Avgiftsfritt salg	0230 Fritt salg utenfor avgiftsområdet	0240 Sum salgsinntekter	0250 Varekostnader	0260 Bruttofortjeneste
7355	+ 7356	+ 11333	= 7357	+ 7358	= 7359

For samvirkeforetak - som krever fradrag i henhold til sktl. § 10-50

0270 Skattepliktig inntekt	22150	0280 Skattepliktig næringsinnt. fra omsetning med egne medlemmer	22151
----------------------------	-------	--	-------

Skattemessig verdi på kundefordringer (Pålydende kundefordringer og ikke fakturerte driftsinntekter)

	2007	2006															
0310 Samlet verdi fra regnskapet	6941	6938															
Sjablonberegning av skattemessig nedskrivning på kundefordringer																	
0320	<table border="1"> <tr> <td>2006</td> <td>Konstaterte tap på kundefordringer</td> <td>2007</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6939</td> <td>6940</td> </tr> <tr> <td></td> <td>+ 6943</td> <td>+ 6944</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>Kreditsalg</td> <td>2007</td> </tr> </table>	2006	Konstaterte tap på kundefordringer	2007		6939	6940		+ 6943	+ 6944	2006	Kreditsalg	2007	<table border="1"> <tr> <td>6941</td> </tr> <tr> <td>+ 117</td> </tr> <tr> <td>6942</td> </tr> </table>	6941	+ 117	6942
2006	Konstaterte tap på kundefordringer	2007															
	6939	6940															
	+ 6943	+ 6944															
2006	Kreditsalg	2007															
6941																	
+ 117																	
6942																	
	Fra post 0310																
0330 Skattemessig verdi - fordeles i balansen mellom postene 1500 og 1530	= 27430 =	6922															
0331 Andel av post 0330 som er kundefordringer - overføres til post 1500	28117	28118															
0332 Andel av post 0330 som er opptjente ikke fakturerte driftsinntekter - overføres til post 1530	28119	28120															
0340 Ny etablert virksomhet i 2005 eller senere? <input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nei																	

Andre offentlige organers bruk av opplysninger i RF-1175.

For å samordne og forenkle oppgaveinnleveringen fra næringslivet, kan opplysninger som avgis i "Næringsoppgave 1", RF-1175, helt eller delvis bli benyttet også av andre offentlige organer som har hjemmel til å innhente de samme opplysningene, jf. lov om Oppgaveregisteret §§ 5 og 6. Opplysninger om evt. samordning kan fås ved henvendelse til Oppgaveregisteret på telefon 75 00 75 00, eller Skattedirektoratet på telefon 22 07 70 00. RF-1175B

Skattemessig resultatregnskap 2007 (i hele kroner)

	2007	2006		2007	2006
3000 Salgsinntekt og uttak, av giftpålagt	7360	7361	7000 Drivstoff transportmidler	7418	7419
3100 Salgsinntekt og uttak, av giftsfri	7362	7363	7020 Vedlikehold mv. transportmidler	7422	7423
3200 Salgsinntekt og uttak, utenfor avgiftsområdet	7364	7365	7040 Forsikring og avgifter på transportmidler	15851	7421
3300 Offentlige avgifter vedrørende salg	+ 15843	+ 7367	7080 Bilkostnader, bruk av privat bil i næring	7273	7274
3400 Offentlige tilskudd/refusjon	7368	7369	7099 Privat bruk av næringsbil	+ 15801	+ 7265
3600 Leieinntekt fast eiendom	7370	7371	7155 Reise-/diett og bilgodtgjørelse, oppgavepliktig	7424	7425
3650 Leieinntekt av rettigheter - jakt, fiske mv.	17163	17164	7165 Reise- og diettkostnader, ikke oppgavepliktig	7426	7427
3695 Andre utleieinntekter	7372	7373	7295 Provisjonskostnad	7428	7429
3700 Provisjonsinntekt	7374	7375	7330 Salgs- og reklamekostnad	7275	7276
3895 Inntektsføring fra saldo	7266	7267	7350 Representasjonskostnader (med fradragsrett)	7277	7278
3900 Annen driftsrelatert inntekt	7376	7377	7495 Kontingenter (med fradragsrett)	7279	7280
9900 Sum driftsinntekt	= 15799	= 7268	7500 Forsikringspremie	11334	11335
4005 Varekostnad	7378	7379	7565 Garanti- og servicekostnad	7430	7431
4295 Beholdn. endring av varer under tilvirkning og ferdig tilv. varer	7380	7381	7600 Lisens, patentkostnad royalty o.l.	7432	7433
4500 Fremmedytelse og underentreprise	7382	7383	7700 Annen kostnad, fradragsberettiget	15837	7282
4995 Beholdn. endring av egen-tilvirkede anleggsmidler	7384	7385	7895 Konstaterte tap på fordringer, kontrakter mv.	7434	7435
5000 Lønn, feriepengar mv.	15844	7387	7897 Endring i skattemessig nedskrivning kundefordringer	7283	7284
5300 Annen oppgavepliktig godtgjørelse	15845	7389	9910 Sum driftskostnad	= 7286	= 7287
5400 Arbeidsgiveravgift	15846	7391	9920 Driftsresultat	6686	6687
5420 Innberetningspliktig pensjonskostnad	7392	7393	8060 Valutagevinst (agio)	15852	7437
5600 Arbeidsgodtgjørelse til eiere i ANS/DA mv.	7394	7395	8099 Annen kapitalinntekt som ikke er spesifisert i RF-1084 og/eller RF-1219	15853	7292
5900 Annen personalkostnad	7396	7397	8285 Inntektsføring fra positiv gevinst-/tapskonto (RF-1219)	13676	7295
5950 Egen pensjonsordning	27426	27427	9925 Sum kapitalinntekt	= 13962	= 13963
6000 Avskrivninger	15847	7399	8160 Valutatap (disagio)	15854	7440
6100 Frakt og transportkostnad vedrørende salg	7400	7401	8199 Andre kapitalkostnader som ikke er spesifisert i RF-1219	7441	7294
6200 Energi, brensel mv. vedrørende produksjon	15848	7403	8286 Fradragsføring av negativ gevinst-/tapskonto (RF-1219)	1202	7296
6300 Leie av lokaler	7404	7405	9928 Sum kapitalkostnad	= 13964	= 13965
6310 Leasingleie av bil	28121	28122	9930 Nær.innt./undersk. overføres side 4 post 0401	= 6675	= 19789
6340 Lys, varme	7408	7409	9980 Utdelinger, bonus - ekskl. MVA til andelseiere/medl. av samvirkeforetak	+ 29057	+ 29058
6395 Renovasjon, v.ann, avlöp, renhold mv.	7406	7407	9981 Avsetning til felleseid andelskapital for samvirkeforetak	+ 29059	+ 29060
6400 Andre leiekostnader	15849	7411	9985 Næringsinntekt/-underskudd samvirkeforetak	29061	29062
6500 Verktøy, inventar mv. som ikke skal aktiveres	15850	7413			
6600 Reparasjon og vedlikehold av bygninger	7269	7270			
6695 Reparasjon og vedlikehold - annet	15836	7272			
6700 Fremmed tjeneste (regnskap/ revisjon/rådgivning o.l.)	7414	7415			
6995 Kontorkostnad, kostn. til elektronisk kommunikasjon, porto mv.	7416	7417			

Balanse - skattemessige verdier (i hele kroner)

	2007	2006		2007	2006
Eiendeler			Skattemessig egenkapital		
1000 Forskning og utvikling	7445	7446	2015 Felleseid andelskapital i samvirkeforetak	7479	7480
1020 Immaterielle eiendeler, konsesjoner/mjølkekvote	2400	8006	2050 Annen egenkapital	7481	7482
1080 Goodwill (saldogruppe b)	7447	7448	2045 Avsatt utbytte	29063	29064
1105 Forretningsbygg (saldogruppe i)	15796	7449	2080 Udekket tap	7483	7484
1115 Bygg og anlegg, hotell o.l. (saldogruppe h)	15795	7450	9960 Sum skattemessig egenkapital	= 7318	= 7319
1130 Bygg og anlegg under arb., maskiner under bygging	7451	7452	Ubeskattet egenkapital		
1140 Jord- og skogverdier	7453	7305	2095 Negativ saldo	1471	7320
1150 Tomter og andre grunnarealer	7454	7455	2096 Positiv gevinst- og tapskonto	15839	7322
1160 Boliger inkl. tomter, hytter mv.	7456	7457	2097 Betinget avsatt gevinst (sktl. § 14-70 og 14-71)	15803	15840
1205 Maskiner, personbiler, inventar (saldogruppe d)	15792	7458	9970 Sum ubeskattet egenkapital	= 7324	= 7325
1221 Skip, rigger mv. (saldogruppe e)	15793	7459	Gjeld		
1225 Fly, helikopter mv. (saldogruppe f)	15794	7460	2220 Foretaksgjeld til kredittinstitusjoner	7485	7486
1239 Vare-, lastebiler, busser mv. (saldogruppe c)	15791	7461	2275 Langsiktig lån i utenlandsk valuta	7327	7328
1280 Kontormaskiner (saldogruppe a)	15790	7462	2289 Stille interessentfinnskudd og ansvarlig lånekapital	7487	7488
1290 Andre driftsmidler	26535	26536	2380 Kassakreditt	7489	7490
1295 Avskrivbare eiendeler utenom saldosystemet (kostnadsford.)	7306	7307	2400 Leverandørgjeld	7491	7492
1299 Negativ gevinst- og tapskonto	15838	7309	2600 Skattetrekk og andre trekk	7493	7494
1495 Varelager (spesifikasjon side 1)	15768	15819	2740 Oppgjørskonto merverdiavgift	7495	7496
1500 Kundefordringer	18116	28823	2770 Skyldig arbeidsgiveravgift	7497	7498
1530 Opptjente, ikke fakturerte driftsinntekter	26537	26538	2790 Andre offentlige avgifter	7499	7500
1577 Fordringer på ansatte	7465	7466	2800 Avsatt utbytte	29065	29066
1578 Fordringer på eiere, styremedlemmer o.l.	7467	7468	2900 Forskudd fra kunder	7501	7502
1595 Langsiktige fordringer i utenlandsk valuta	7310	7311	2910 Gjeld til ansatte og eiere	7503	7504
1599 Andre fordringer	7469	7470	2949 Lønn, feriepenger o.l.	7505	7506
1780 Krav på innbetaling av selskapskapital	7471	7472	2950 Påløpt rente	7507	7508
1829 Aksjer og verdipapirfondsandeler	15788	15833	2995 Annen gjeld	7509	7329
1869 Obligasjoner og sertifikater	7473	7312	9990 Sum gjeld	= 15855	= 7510
1880 Andre finansielle instrumenter	7474	7475	9995 Sum egenkapital og gjeld	= 7511	= 7512
1895 Andel i deltakerriknet selskap	15789	15834			
1900 Kontanter	15812	7476			
1920 Bankinnskudd	7477	7478			
1950 Bankinnskudd for skattetrekk	7315	7316	9996 Egenkapital 31.12.2006	15832	
9950 Sum eiendeler	= 15797	= 7317	9997 Midlertidige forskjeller 31.12.2006, jf. RF-1217	15807	
			9998 Korrigert egenkapital 1.1.2007	7326	

Fylles bare ut av de som benyttet næringsoppgave 2 (RF-1167) forrige år.

Spesifikasjon av beløp som skal overføres til personinntektsskjema, RF-1224, og til selvangivelsen, RF-1030

OBS!

ANS/DA skal bare fylle ut postene 0401 og 0410 – 9940. Dette gjelder selv om selskapet driver flere næringer. I enkeltpersonforetak skal kolonnene A, B og E nyttes. I kolonne merket ID skal næringen(-e) nummereres løpende, men med samme nummer for næringer med felles beregning av personinntekt. Kolonne C gjelder bare for gjennomsnittslignet skogbruk og reindrift, dessuten for overføring av inntekt fra biomasseproduksjon til jordbruk, se den spesielle rettledningen for disse næringene, RF-1178. Inntekter/underskudd fra jordbruk, skogbruk og fiske i kolonne E overføres til spesifiserte poster i selvangivelsen.

0401 Overført fra post 9930		28070		Beløp under E overf. til RF-1224 og RF-1030		For eventuell fordeling av overskudd	
A	ID	B	C	E	Overført til post nr. i selvang. (RF-1030)	F	G
Type Næring	(For eks. 1, 2, 3 m.v.)	Post 0401 fordelt på næringer	Korreksjoner for primærnæringer, se rettledningen	Skattepliktig inntekt fordelt på næringer		Hovedutøver	Ektefelle/ registrert partner
0402 19890	19811	19791	19792	19794	23879	19795	19796
0402 19890 / 2	19811 / 2	19791 / 2	19792 / 2	19794 / 2	23879 / 2	19795 / 2	19796 / 2
0402 19890 / 3	19811 / 3	19791 / 3	19792 / 3	19794 / 3	23879 / 3	19795 / 3	19796 / 3
0402 19890 / 4	19811 / 4	19791 / 4	19792 / 4	19794 / 4	23879 / 4	19795 / 4	19796 / 4
0403	Kontrollsum			19797		19798	19799

Arsresultat

0410	Totalt over-/underskudd fra (post 0401)	28070
0411	Skattepliktig utbytte på aksjer mv.	+ 15835
0412	Renteinntekt	+ 15573
0413	Rentekostnader	+ 15813
0414	Skattepliktig gevinst/fradragsberettiget tap ved realisasjon av aksjer mv.	+ 28123
0415	Andel overskudd/underskudd og eventuelt gevinst/tap knyttet til andel i deltakerliknet selskap - posten skal nyttes kun av enkeltpersonforetak, se rettl.	+ 28124
9940	Arsresultat - For ANS/DA føres beløpet til selskapsoppgaven RF-1215, post 102	= 7303

Spesifikasjon av privatkonto

2007

Næringskostnader uten fradragsrett/
egenkapitalkorreksjoner

2007

2051	Ikke fradragsberettigede representasjonskostnader	15772
2052	Ikke fradragsberettigede kontigenter/gaver	15773
2053	Andre ikke fradragsberettigede kostnader	15774
2060	Sum næringskostnader uten fradragsrett	= 14111
2054	Skattefrie inntekter	7344
2055	Innskudd kontanter	7345
2056	Innskudd andre eiendeler	22059
2057	Fradragsført bruk av privat bil etter sats	15841
2058	Positive egenkapitalkorreksjoner	13967
2059	Negative egenkapitalkorreksjoner	+ 13968
2070	Sum egenkapitalkorreksjoner	= 15870

2061	Kontantuttak	15781
2063	Uttak av driftsmidler	15820
2064	Uttak av varer og tjenester	15783
2065	Bolig i næringsbygg	15784
2067	Lys og varme privat	15785
2068	Private kostnader til elektronisk kommunikasjon	15786
2069	Diverse andre private kostnader	15787
2072	Skatter	15782
2075	Privat bruk av næringsbil	15822
2077	Premie til egen syke- og ulykkesforsikring	22058
2078	Premie til tilleggstrygd for sykepenger	15821
2079	Sum privatkonto	= 15842

Egenkapitalavstemming (beløp i hele kroner)

0420	Skattemessig egenkapital per 31.12.2006 fra post 9960	28071
0421	Arsresultat fra post 9940	+ 28072
0422	Privatkonto (spesifisert ovenfor) fra post 2079	+ 15842
0423	Næringskostnader uten fradragsrett (spesifisert ovenfor) fra post 2060	+ 14111
0424	Egenkapitalkorreksjoner spesifisert ovenfor fra post 2070	+ 15870
0425	Sum skattemessig egenkapital per 31.12.2007 - Skal være lik post 9960	= 28073

Underskrift

Sted og dato		Underskrift	
Henvendelse rettes til	15757	Telefonnummer	15758

Det vises til rettledning som er utarbeidet til hjelp ved utfylling av Næringsoppgave 1; RF-1176 og RF-1178

Fastsatt av Skattedirektoratet med hjemmel i Finansdepartementets delegeringsvedtak av 24. oktober 1991, jf. ligningsloven § 4-4 nr. 7

Kostnadsvekter i indeksene

Beskrivelse av indeksgruppene

Indeksgruppe	Beskrivelse
Kjøretøygruppe 1	Tømmertransport, 3-akslet bil med henger
Kjøretøygruppe 2	Trekkbil med semitrailer, 3-akslet bil med 3-akslet henger
Kjøretøygruppe 3	Tankbil, 3-akslet bil uten henger
Kjøretøygruppe 4	Tankbil, 3-akslet bil med henger
Kjøretøygruppe 5	Renovasjonsbil, 2-akslet bil
Kjøretøygruppe 6	Nærtransport, 2-akslet bil
Kjøretøygruppe 7	Kranbil, 3-akslet bil
Kjøretøygruppe 8	Anleggstransport, 3-akslet bil uten henger
Kjøretøygruppe 9	Anleggstransport, 3-akslet bil med henger
Kjøretøygruppe 10	Langtransport, 3-akslet bil med henger

Kostnadskomponenter, etter kostnadsgruppe

Kostnadsgruppe (=delindeks)	Kostnadskomponent
1. Lønn og sosiale kostnader	- Lønn til sjåfører - Sosiale kostnader
2. Reparasjons- og servicekostnader	- Reparasjons- og servicekostnader
3. Drivstoff	- Drivstoff
4. Dekk	- Dekk
5. Administrasjon	- Lønn til funksjonærer - Leiekostnader - Kontorrekvisita og trykksaker - Telefon og porto
6. Forsikring	- Forsikring
7. Fergekostnader og bompenger	- Fergekostnader og bompenger
8. Kapitalkostnader	- Avskrivninger - Rentekostnader - Vektårsavgift/årsavgift

Kostnadsvekter, etter kjøretøygruppe og kostnadsgruppe

Kostnadsgruppe (=delindeks)	1. Tømmertransport		2. Trekkbil		3. Tankbil		4. Tankbil med henger		5. Renovasjonsbil	
	Med alle kostnadsgrupper	Uten ferge/bom	Med alle kostnadsgrupper	Uten ferge/bom	Med alle kostnadsgrupper	Uten ferge/bom	Med alle kostnadsgrupper	Uten ferge/bom	Med alle kostnadsgrupper	Uten ferge/bom
Lønn og sosiale kostnader	0,272	0,275	0,278	0,290	0,368	0,375	0,286	0,294	0,423	0,427
Reparasjons- og servicekostnader	0,101	0,103	0,070	0,073	0,110	0,112	0,101	0,104	0,091	0,092
Drivstoff	0,270	0,273	0,259	0,270	0,224	0,229	0,248	0,256	0,172	0,174
Dekk	0,030	0,030	0,040	0,042	0,030	0,031	0,030	0,031	0,025	0,025
Administrasjon	0,044	0,044	0,058	0,060	0,057	0,058	0,062	0,064	0,077	0,078
Forsikring	0,030	0,030	0,030	0,031	0,032	0,033	0,031	0,032	0,043	0,043
Fergekostnader og bompenger	0,010	-	0,040	-	0,020	-	0,030	-	0,010	-
Kapitalkostnader	0,243	0,245	0,225	0,234	0,159	0,162	0,212	0,219	0,159	0,161
	6. Nærtransport		7. Kranbil		8. Anleggs-transport		9. Anleggstransport med henger		10. Langtransport	
	Med alle kostnadsgrupper	Uten ferge/bom	Med alle kostnadsgrupper	Uten ferge/bom	Med alle kostnadsgrupper	Uten ferge/bom	Med alle kostnadsgrupper	Uten ferge/bom	Med alle kostnadsgrupper	Uten ferge/bom
Lønn og sosiale kostnader	0,414	0,421	0,362	0,364	0,365	0,367	0,309	0,311	0,281	0,293
Reparasjons- og servicekostnader	0,084	0,086	0,098	0,098	0,102	0,103	0,092	0,092	0,075	0,078
Drivstoff	0,186	0,190	0,174	0,176	0,218	0,219	0,214	0,216	0,240	0,250
Dekk	0,030	0,031	0,035	0,035	0,040	0,040	0,045	0,045	0,040	0,042
Administrasjon	0,080	0,082	0,070	0,070	0,072	0,072	0,057	0,057	0,068	0,070
Forsikring	0,031	0,032	0,043	0,043	0,038	0,038	0,039	0,039	0,025	0,026
Fergekostnader og bompenger	0,020	-	0,005	-	0,005	-	0,005	-	0,040	-
Kapitalkostnader	0,155	0,158	0,213	0,214	0,160	0,161	0,239	0,240	0,231	0,241

Kostnadsindekser for lastebiltransport

1. Tømmertransport, 3-akslet bil med henger. Januar 2009=100

	Total- indeks	Total- indeks uten ferge- og bom- kostnader	Kostnadstyper							
			Lønn og sosiale kost- nader	Repara- sjons-/ service- kostnader	Driv- stoff- kost- nader	Dekk- kost- nader	Adminis- trasjons- kost- nader	For- sikrings kost- nader	Ferge- kostnader og bom- penger	Kapital- kost- nader
2007										
Januar	90,1	90,8	92,5	87,3	88,3	91,9	95,7	93,0	58,3	91,7
Februar.....	90,7	91,5	92,6	87,3	90,9	91,9	95,8	93,0	58,3	91,8
Mars.....	90,9	91,6	92,6	87,8	91,2	92,4	95,7	93,0	58,3	91,7
April.....	91,2	91,9	92,6	87,8	93,2	93,1	95,8	93,0	58,3	91,0
Mai	90,8	91,5	92,9	87,8	90,0	93,1	95,9	93,0	58,4	91,7
Juni	91,5	92,2	92,9	87,8	92,4	93,9	95,9	93,0	58,4	92,4
Juli	91,9	92,7	92,9	87,8	93,8	93,9	96,1	93,0	58,4	93,2
August	92,9	93,6	94,9	87,8	94,4	93,9	97,2	93,0	58,4	94,0
September.....	92,9	93,7	94,9	87,9	94,8	93,9	97,3	93,5	58,4	93,7
Oktober.....	92,6	93,4	94,9	87,9	93,2	94,4	97,3	94,4	58,3	93,7
November	95,8	96,6	96,9	92,0	102,7	94,4	98,1	95,1	58,3	92,6
Desember.....	96,3	97,1	96,9	91,5	104,2	94,4	98,2	95,1	58,3	93,8
2008										
Januar	96,4	97,2	96,9	92,5	102,4	94,5	98,4	96,6	58,8	95,3
Februar.....	97,7	98,5	97,8	92,5	105,8	94,4	99,1	96,6	58,6	96,5
Mars.....	99,0	99,9	97,8	92,5	111,2	94,4	99,2	96,6	58,6	97,3
April.....	98,9	99,8	97,8	93,1	109,6	95,3	99,2	96,6	58,6	97,7
Mai	101,0	102,0	98,2	93,1	117,2	95,6	99,5	96,6	58,8	99,3
Juni	102,0	103,0	98,2	93,1	121,2	97,4	99,5	96,6	58,8	99,3
Juli	103,6	103,7	98,2	93,1	124,8	97,4	99,8	96,6	58,8	99,3
August	102,2	102,2	98,6	93,1	117,7	97,6	100,1	96,6	58,8	99,1
September.....	101,8	101,9	98,6	93,3	116,5	97,1	100,1	96,6	58,8	99,1
Oktober.....	101,1	101,1	98,6	94,0	112,4	97,6	100,2	96,6	58,8	98,9
November	99,9	100,0	100,0	94,0	104,7	100,0	99,5	96,6	58,8	98,9
Desember.....	99,1	99,1	100,0	100,0	96,8	100,0	99,5	99,3	58,8	99,3
2009										
Januar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

2. Trekkbil med semitrailer, 3-akslet bil med henger. Januar 2009=100

	Total- indeks	Total- indeks uten ferge- og bom- kostnader	Kostnadstyper							
			Lønn og sosiale kost- nader	Repara- sjons-/ service- kostnader	Driv- stoff- kost- nader	Dekk- kost- nader	Adminis- trasjons- kost- nader	For- sikrings kost- nader	Ferge- kostnader og bom- penger	Kapital- kost- nader
2007										
Januar	90,9	91,6	92,5	88,2	88,3	91,4	95,5	90,0	71,1	94,0
Februar.....	91,4	92,1	92,6	88,2	90,9	91,4	95,6	90,0	71,1	93,8
Mars.....	91,4	92,1	92,6	89,0	91,2	91,9	95,6	90,0	71,1	93,0
April.....	91,5	92,3	92,6	89,0	93,2	92,6	95,7	90,0	71,1	91,6
Mai	91,3	91,9	92,9	89,0	90,0	92,6	95,8	90,0	71,1	92,4
Juni	91,9	92,6	92,9	89,0	92,4	93,3	95,8	90,0	71,1	93,7
Juli	92,3	93,1	92,9	89,0	93,8	93,3	96,0	90,0	71,1	94,9
August	93,3	94,2	94,9	89,0	94,4	93,3	97,1	90,0	71,1	96,0
September.....	93,4	94,2	94,9	89,0	94,8	93,3	97,1	90,3	71,1	95,5
Oktober.....	93,1	94,0	94,9	89,0	93,2	93,8	97,2	91,2	71,1	95,5
November	95,6	96,6	96,9	92,1	102,7	93,8	98,1	91,1	71,1	93,6
Desember.....	96,1	97,1	96,9	92,7	104,2	93,8	98,1	91,1	71,1	94,3
2008										
Januar	96,3	97,3	96,9	93,7	102,4	93,9	98,4	93,7	74,7	96,0
Februar.....	97,5	98,6	97,8	93,7	105,8	93,8	99,0	93,7	74,6	97,7
Mars.....	98,6	99,9	97,8	93,7	111,2	93,8	99,1	93,7	74,6	98,9
April.....	98,5	99,7	97,8	94,4	109,6	94,5	99,1	93,7	74,6	99,0
Mai	100,3	101,7	98,2	94,4	117,2	94,9	99,5	93,7	74,7	101,0
Juni	101,1	102,5	98,2	94,4	121,2	96,1	99,5	93,7	74,7	101,1
Juli	102,8	103,0	98,2	94,4	124,8	96,1	99,8	93,7	74,7	100,1
August	101,8	102,0	98,6	94,4	117,7	96,6	100,0	93,7	74,7	100,8
September.....	101,4	101,5	98,6	94,6	116,5	97,2	100,0	93,7	74,7	99,3
Oktober.....	100,9	101,0	98,6	95,1	112,4	97,7	100,1	93,7	74,7	100,2
November	100,1	100,2	100,0	95,1	104,7	100,0	99,5	93,7	74,7	100,9
Desember.....	99,4	99,4	100,0	100,0	96,8	100,0	99,6	96,2	74,7	101,3
2009										
Januar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

3. Tankbil, 3-akslet bil uten henger. Januar 2009=100

	Total- indeks	Total- indeks uten ferge- og bom- kostnader	Kostnadstyper							
			Lønn og sosiale kost- nader	Repara- sjons-/ service- kostnader	Driv- stoff- kost- nader	Dekk- kost- nader	Adminis- trasjons- kost- nader	For- sikrings kost- nader	Ferge- kostnader og bom- penger	Kapital- kost- nader
2007										
Januar	90,1	91,7	92,5	87,7	88,3	90,5	95,4	95,6	58,3	94,6
Februar.....	90,6	92,2	92,6	87,7	90,9	90,5	95,5	95,6	58,3	94,5
Mars.....	90,6	92,2	92,6	88,2	91,2	91,2	95,5	95,6	58,3	93,6
April.....	90,8	92,4	92,6	88,2	93,2	91,9	95,5	95,6	58,3	92,3
Mai	90,5	92,1	92,9	88,2	90,0	91,9	95,7	95,6	58,4	93,1
Juni	91,2	92,8	92,9	88,2	92,4	92,7	95,7	95,6	58,4	94,3
Juli	91,6	93,2	92,9	88,2	93,8	92,7	95,9	95,6	58,4	95,4
August	92,6	94,3	94,9	88,2	94,4	92,7	97,0	95,6	58,4	96,6
September.....	92,7	94,4	94,9	88,3	94,8	92,7	97,1	96,0	58,4	96,1
Oktober.....	92,4	94,1	94,9	88,3	93,2	93,2	97,1	96,8	58,3	96,1
November	95,1	96,9	96,9	91,2	102,7	93,2	98,1	97,4	58,3	94,2
Desember.....	95,6	97,4	96,9	91,9	104,2	93,2	98,2	97,4	58,3	94,9
2008										
Januar	95,6	97,4	96,9	93,0	102,4	93,3	98,4	95,1	58,8	96,8
Februar.....	96,8	98,7	97,8	92,5	105,8	93,2	99,0	95,1	58,6	98,4
Mars.....	98,0	99,9	97,8	92,5	111,2	93,2	99,2	95,1	58,6	99,5
April.....	97,9	99,8	97,8	93,7	109,6	94,0	99,2	95,1	58,6	99,6
Mai	99,8	101,8	98,2	93,7	117,2	94,5	99,5	95,1	58,8	101,7
Juni	100,6	102,6	98,2	93,7	121,2	96,2	99,5	95,1	58,8	101,7
Juli	103,1	103,2	98,2	93,7	124,8	96,2	99,8	95,1	99,1	100,7
August	101,9	102,0	98,6	93,7	117,7	96,5	100,0	95,1	99,1	100,8
September.....	101,5	101,6	98,6	93,8	116,5	97,1	100,0	95,1	99,1	99,4
Oktober.....	100,9	101,0	98,6	94,4	112,4	97,6	100,0	95,1	98,9	100,2
November	100,1	100,2	100,0	94,4	104,7	100,0	99,5	95,1	98,9	100,9
Desember.....	99,4	99,5	100,0	100,0	96,8	100,0	99,6	97,4	98,9	101,3
2009										
Januar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

4. Tankbil, 3-akslet bil med henger. Januar 2009 =100

	Total- indeks	Total- indeks uten ferge- og bom- kostnader	Kostnadstyper							
			Lønn og sosiale kost- nader	Repara- sjons-/ service- kostnader	Driv- stoff- kost- nader	Dekk- kost- nader	Adminis- trasjons- kost- nader	For- sikrings kost- nader	Ferge- kostnader og bom- penger	Kapital- kost- nader
2007										
Januar	88,9	91,8	92,5	88,2	88,3	90,5	95,4	95,7	58,3	95,2
Februar.....	89,5	92,4	92,6	88,2	90,9	90,5	95,5	95,7	58,3	95,1
Mars.....	89,5	92,4	92,6	89,0	91,2	91,2	95,5	95,7	58,3	94,1
April.....	89,5	92,5	92,6	89,0	93,2	91,9	95,5	95,7	58,3	92,7
Mai	89,3	92,2	92,9	89,0	90,0	91,9	95,7	95,7	58,4	93,5
Juni	90,0	93,0	92,9	89,0	92,4	92,7	95,7	95,7	58,4	95,0
Juli	90,4	93,5	92,9	89,0	93,8	92,7	95,9	95,7	58,4	96,0
August	91,3	94,5	94,9	89,0	94,4	92,7	97,0	95,7	58,4	97,2
September.....	91,4	94,5	94,9	89,0	94,8	92,7	97,0	96,1	58,4	96,8
Oktober.....	91,1	94,2	94,9	89,0	93,2	93,2	97,1	97,0	58,3	96,6
November	93,5	96,8	96,9	92,1	102,7	93,2	98,1	97,5	58,3	94,6
Desember.....	94,0	97,4	96,9	92,7	104,2	93,2	98,1	97,5	58,3	95,2
2008										
Januar	94,1	97,5	96,9	93,7	102,4	93,3	98,3	96,4	58,8	96,9
Februar.....	95,3	98,9	97,8	93,7	105,8	93,2	99,0	96,4	58,6	98,8
Mars.....	96,6	100,2	97,8	93,7	111,2	93,2	99,2	96,4	58,6	100,1
April.....	96,4	100,0	97,8	94,4	109,6	94,0	99,2	96,4	58,6	100,2
Mai	98,3	102,1	98,2	94,4	117,2	94,5	99,4	96,4	58,8	102,1
Juni	99,1	103,0	98,2	94,4	121,2	96,2	99,4	96,4	58,8	102,2
Juli	103,2	103,5	98,2	94,4	124,8	96,2	99,7	96,4	99,1	101,1
August	102,0	102,2	98,6	94,4	117,7	96,5	100,0	96,4	99,1	101,1
September.....	101,6	101,7	98,6	94,6	116,5	97,1	100,0	96,4	99,1	99,5
Oktober.....	101,0	101,2	98,6	95,1	112,4	97,6	100,0	96,4	98,9	100,5
November	100,2	100,3	100,0	95,1	104,7	100,0	99,5	96,4	98,9	101,2
Desember.....	99,6	99,6	100,0	100,0	96,8	100,0	99,6	98,6	98,9	101,6
2009										
Januar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Kostnadsindekser for lastebiltransport

5. Renovasjonsbil, 2-akslet bil. Januar 2009=100

	Total- indeks	Total- indeks uten ferge- og bom- kostnader	Kostnadstyper							
			Lønn og sosiale kost- nader	Repara- sjons-/ service- kostnader	Driv- stoff- kost- nader	Dekk- kost- nader	Adminis- trasjons- kost- nader	For- sikrings- kost- nader	Ferge- kostnader og bom- penger	Kapital- kost- nader
2007										
Januar	91,3	91,8	92,5	87,7	88,3	91,6	95,3	85,0	58,3	93,2
Februar.....	91,5	92,1	92,6	87,7	90,9	91,6	95,3	85,0	58,3	93,1
Mars.....	91,5	92,1	92,6	88,2	91,2	92,1	95,3	85,0	58,3	92,5
April.....	91,4	92,0	92,6	88,2	93,2	92,8	95,3	85,0	58,3	91,1
Mai	91,5	92,0	92,9	88,2	90,0	92,8	95,6	85,0	58,4	91,9
Juni	92,0	92,5	92,9	88,2	92,4	93,5	95,6	85,0	58,4	93,3
Juli	92,3	92,9	92,9	88,2	93,8	93,5	95,7	85,0	58,4	94,5
August.....	93,6	94,2	94,9	88,2	94,4	93,5	96,9	85,0	58,4	95,6
September.....	93,5	94,2	94,9	88,3	94,8	93,5	96,9	85,5	58,4	95,1
Oktober.....	93,4	94,0	94,9	88,3	93,2	94,0	96,9	86,2	58,3	95,0
November	95,2	95,9	96,9	91,2	102,7	94,0	97,9	86,7	58,3	93,1
Desember.....	95,6	96,2	96,9	91,9	104,2	94,0	98,0	86,7	58,3	93,6
2008										
Januar	96,1	96,7	96,9	93,0	102,4	94,0	98,2	94,1	58,8	95,2
Februar.....	97,1	97,8	97,8	92,5	105,8	94,0	98,9	94,1	58,6	97,0
Mars.....	97,8	98,5	97,8	92,5	111,2	94,0	99,0	94,1	58,6	98,2
April.....	98,0	98,6	97,8	93,7	109,6	94,6	99,0	94,1	58,6	98,7
Mai	99,2	99,9	98,2	93,7	117,2	95,0	99,3	94,1	58,8	100,4
Juni	99,6	100,3	98,2	93,7	121,2	96,0	99,3	94,1	58,8	100,5
Juli	100,5	100,5	98,2	93,7	124,8	96,0	99,6	94,1	99,1	100,1
August.....	100,1	100,1	98,6	93,7	117,7	96,6	99,8	94,1	99,1	100,1
September.....	99,7	99,7	98,6	93,8	116,5	97,2	99,9	94,1	99,1	98,6
Oktober.....	99,7	99,7	98,6	94,4	112,4	97,6	99,9	94,1	98,9	99,9
November	99,8	99,8	100,0	94,4	104,7	100,0	99,5	94,1	98,9	100,6
Desember.....	99,8	99,8	100,0	100,0	96,8	100,0	99,5	96,9	98,9	101,0
2009										
Januar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

6. Nærtransport, 2-akslet bil. Januar 2009=100

	Total- indeks	Total- indeks uten ferge- og bom- kostnader	Kostnadstyper							
			Lønn og sosiale kost- nader	Repara- sjons-/ service- kostnader	Driv- stoff- kost- nader	Dekk- kost- nader	Adminis- trasjons- kost- nader	For- sikrings- kost- nader	Ferge- kostnader og bom- penger	Kapital- kost- nader
2007										
Januar	90,1	91,4	92,5	87,7	88,3	91,3	95,5	88,5	58,3	91,8
Februar.....	90,5	91,8	92,6	87,7	90,9	91,3	95,6	88,5	58,3	92,0
Mars.....	90,5	91,9	92,6	88,2	91,2	91,9	95,5	88,5	58,3	91,7
April.....	90,7	92,0	92,6	88,2	93,2	92,8	95,6	88,5	58,3	90,6
Mai	90,5	91,9	92,9	88,2	90,0	92,8	95,8	88,5	58,4	91,5
Juni	91,0	92,3	92,9	88,2	92,4	93,4	95,8	88,5	58,4	92,5
Juli	91,4	92,7	92,9	88,2	93,8	93,4	95,9	88,5	58,4	93,8
August.....	92,5	93,9	94,9	88,2	94,4	93,4	97,1	88,5	58,4	94,7
September.....	92,6	94,0	94,9	88,3	94,8	93,4	97,1	89,0	58,4	94,4
Oktober.....	92,4	93,8	94,9	88,3	93,2	93,8	97,1	90,6	58,3	94,3
November	94,7	96,2	96,9	91,2	102,7	93,8	98,1	91,0	58,3	92,8
Desember.....	95,0	96,5	96,9	91,9	104,2	93,8	98,2	91,0	58,3	93,3
2008										
Januar	95,5	97,0	96,9	93,0	102,4	94,0	98,4	96,3	58,8	95,4
Februar.....	96,5	98,0	97,8	92,5	105,8	93,8	99,0	96,3	58,6	96,8
Mars.....	97,3	98,9	97,8	92,5	111,2	93,8	99,2	96,3	58,6	97,7
April.....	97,3	98,9	97,8	93,7	109,6	94,6	99,2	96,3	58,6	98,0
Mai	98,7	100,3	98,2	93,7	117,2	95,0	99,5	96,3	58,8	99,6
Juni	99,2	100,9	98,2	93,7	121,2	97,5	99,5	96,3	58,8	99,6
Juli	101,2	101,3	98,2	93,7	124,8	97,5	99,8	96,3	99,1	98,9
August.....	100,6	100,6	98,6	93,7	117,7	97,9	100,0	96,3	99,1	99,4
September.....	100,3	100,3	98,6	93,8	116,5	97,7	100,0	96,3	99,1	98,2
Oktober.....	100,0	100,0	98,6	94,4	112,4	98,0	100,1	96,3	98,9	99,4
November	99,7	99,7	100,0	94,4	104,7	99,2	99,5	96,3	98,9	99,9
Desember.....	99,5	99,5	100,0	100,0	96,8	99,2	99,6	99,0	98,9	100,2
2009										
Januar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

7. Kranbil, 3-akslet bil. Januar 2009=100

	Total- indeks	Total- indeks uten ferge- og bom- kostnader	Kostnadstyper							
			Lønn og sosiale kost- nader	Repara- sjons-/ service- kostnader	Driv- stoff- kost- nader	Dekk- kost- nader	Adminis- trasjons- kost- nader	For- sikrings kost- nader	Ferge- kostnader og bom- penger	Kapital- kost- nader
2007										
Januar	90,4	91,3	92,5	87,7	88,3	91,3	95,6	92,9	58,3	91,3
Februar.....	90,8	91,7	92,6	87,7	90,9	91,3	95,7	92,9	58,3	91,1
Mars.....	90,8	91,7	92,6	88,2	91,2	92,0	95,7	92,9	58,3	90,4
April.....	90,8	91,7	92,6	88,2	93,2	92,8	95,8	92,9	58,3	89,1
Mai	90,7	91,6	92,9	88,2	90,0	92,8	96,0	92,9	58,4	90,0
Juni	91,3	92,1	92,9	88,2	92,4	93,4	96,0	92,9	58,4	91,1
Juli	91,6	92,5	92,9	88,2	93,8	93,4	96,1	92,9	58,4	92,2
August.....	92,7	93,6	94,9	88,2	94,4	93,4	97,2	92,9	58,4	93,2
September.....	92,8	93,7	94,9	88,3	94,8	93,4	97,2	93,3	58,4	92,8
Oktober.....	92,7	93,5	94,9	88,3	93,2	93,8	97,3	94,2	58,3	93,0
November	94,8	95,8	96,9	91,2	102,7	93,8	98,1	94,7	58,3	91,3
Desember.....	95,4	96,4	96,9	91,9	104,2	93,8	98,2	94,7	58,3	92,7
2008										
Januar	95,6	96,6	96,9	93,0	102,4	94,0	98,4	94,4	58,8	94,4
Februar.....	96,7	97,7	97,8	92,5	105,8	93,8	99,1	94,4	58,6	95,9
Mars.....	97,6	98,7	97,8	92,5	111,2	93,8	99,2	94,4	58,6	97,4
April.....	97,7	98,8	97,8	93,7	109,6	94,6	99,2	94,4	58,6	97,9
Mai	99,3	100,4	98,2	93,7	117,2	95,0	99,5	94,4	58,8	99,9
Juni	100,0	101,1	98,2	93,7	121,2	97,5	99,5	94,4	58,8	100,3
Juli	101,4	101,5	98,2	93,7	124,8	97,5	99,8	94,4	99,1	99,7
August.....	100,6	100,7	98,6	93,7	117,7	97,9	100,1	94,4	99,1	99,7
September.....	100,3	100,3	98,6	93,8	116,5	97,7	100,1	94,4	99,1	98,4
Oktober.....	99,9	100,0	98,6	94,4	112,4	98,0	100,2	94,4	98,9	99,2
November	99,5	99,5	100,0	94,4	104,7	99,1	99,5	94,4	98,9	99,8
Desember.....	99,4	99,4	100,0	100,0	96,8	99,1	99,5	97,1	98,9	100,1
2009										
Januar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

8. Anleggstransport, 3-akslet bil uten henger. Januar 2009=100

	Total- indeks	Total- indeks uten ferge- og bom- kostnader	Kostnadstyper							
			Lønn og sosiale kost- nader	Repara- sjons-/ service- kostnader	Driv- stoff- kost- nader	Dekk- kost- nader	Adminis- trasjons- kost- nader	For- sikrings kost- nader	Ferge- kostnader og bom- penger	Kapital- kost- nader
2007										
Januar	90,6	91,4	92,5	87,3	88,3	91,9	94,9	89,0	58,3	92,3
Februar.....	91,0	91,8	92,6	87,3	90,9	91,9	95,0	89,0	58,3	92,2
Mars.....	91,0	91,8	92,6	87,8	91,2	92,3	94,9	89,0	58,3	91,4
April.....	91,0	91,8	92,6	87,8	93,2	93,1	95,0	89,0	58,3	90,2
Mai	90,9	91,7	92,9	87,8	90,0	93,1	95,2	89,0	58,4	91,2
Juni	91,5	92,3	92,9	87,8	92,4	93,9	95,2	89,0	58,4	92,6
Juli	91,9	92,7	92,9	87,8	93,8	93,9	95,3	89,0	58,4	93,7
August.....	93,1	94,0	94,9	87,8	94,4	93,9	96,6	89,0	58,4	95,1
September.....	93,1	94,0	94,9	87,9	94,8	93,9	96,6	89,4	58,4	94,7
Oktober.....	92,9	93,8	94,9	87,9	93,2	94,4	96,6	90,3	58,3	94,6
November	95,4	96,3	96,9	92,0	102,7	94,4	97,8	91,6	58,3	92,9
Desember.....	95,7	96,6	96,9	91,5	104,2	94,4	97,9	91,6	58,3	93,7
2008										
Januar	95,9	96,8	96,9	92,5	102,4	94,5	98,1	92,3	58,8	95,6
Februar.....	97,1	98,0	97,8	92,5	105,8	94,4	98,7	92,3	58,6	97,2
Mars.....	98,0	99,0	97,8	92,5	111,2	94,4	98,9	92,3	58,6	98,4
April.....	97,9	98,9	97,8	93,1	109,6	95,2	98,9	92,3	58,6	98,5
Mai	99,6	100,6	98,2	93,1	117,2	95,6	99,2	92,3	58,8	100,6
Juni	100,2	101,2	98,2	93,1	121,2	97,4	99,2	92,3	58,8	100,7
Juli	101,5	101,6	98,2	93,1	124,8	97,4	99,5	92,3	99,1	99,7
August.....	100,9	100,9	98,6	93,1	117,7	97,6	99,7	92,3	99,1	100,6
September.....	100,5	100,5	98,6	93,3	116,5	97,1	99,7	92,3	99,1	99,2
Oktober.....	100,1	100,2	98,6	94,0	112,4	97,6	99,8	92,3	98,9	100,0
November	99,8	99,8	100,0	94,0	104,7	100,0	99,6	92,3	98,9	100,7
Desember.....	99,6	99,6	100,0	100,0	96,8	100,0	99,6	95,2	98,9	101,1
2009										
Januar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Kostnadsindekser for lastebiltransport

9. Anleggstransport, 3-akslet bil med henger. Januar 2009=100

	Total- indeks	Total- indeks uten ferge- og bom- kostnader	Kostnadstyper							
			Lønn og sosiale kost- nader	Repara- sjons-/ service- kostnader	Driv- stoff- kost- nader	Dekk- kost- nader	Adminis- trasjons- kost- nader	For- sikrings kost- nader	Ferge- kostnader og bom- penger	Kapital- kost- nader
2007										
Januar	91,2	91,5	92,5	87,3	88,3	91,9	95,3	90,3	58,3	93,8
Februar.....	91,7	92,0	92,6	87,3	90,9	91,9	95,4	90,3	58,3	93,7
Mars.....	91,7	92,0	92,6	87,8	91,2	92,3	95,4	90,3	58,3	93,5
April.....	91,9	92,2	92,6	87,8	93,2	93,1	95,4	90,3	58,3	92,7
Mai	91,7	92,0	92,9	87,8	90,0	93,1	95,7	90,3	58,4	93,6
Juni	92,3	92,6	92,9	87,8	92,4	93,9	95,7	90,3	58,4	94,6
Juli	92,7	93,0	92,9	87,8	93,8	93,9	95,7	90,3	58,4	95,5
August	93,9	94,1	94,9	87,8	94,4	93,9	96,9	90,3	58,4	96,4
September.....	93,9	94,2	94,9	87,9	94,8	93,9	96,9	90,6	58,4	96,2
Oktober.....	93,7	93,9	94,9	87,9	93,2	94,4	97,0	91,5	58,3	96,2
November	96,4	96,8	96,9	92,0	102,7	94,4	98,0	92,7	58,3	95,0
Desember.....	96,8	97,1	96,9	91,5	104,2	94,4	98,1	92,7	58,3	95,7
2008										
Januar	97,0	97,3	96,9	92,5	102,4	94,5	98,3	93,3	58,8	97,4
Februar.....	98,1	98,4	97,8	92,5	105,8	94,4	98,9	93,3	58,6	98,6
Mars.....	99,2	99,5	97,8	92,5	111,2	94,4	99,1	93,3	58,6	99,4
April.....	99,0	99,4	97,8	93,1	109,6	95,2	99,1	93,3	58,6	99,4
Mai	100,8	101,2	98,2	93,1	117,2	95,6	99,4	93,3	58,8	101,0
Juni	101,6	101,9	98,2	93,1	121,2	97,4	99,4	93,3	58,8	101,0
Juli	102,4	102,4	98,2	93,1	124,8	97,4	99,7	93,3	99,1	100,4
August	101,5	101,5	98,6	93,1	117,7	97,6	99,9	93,3	99,1	101,1
September.....	101,1	101,2	98,6	93,3	116,5	97,1	99,9	93,3	99,1	100,2
Oktober.....	100,6	100,7	98,6	94,0	112,4	97,6	100,0	93,3	98,9	100,7
November	100,0	100,0	100,0	94,0	104,7	100,0	99,6	93,3	98,9	101,2
Desember.....	99,3	99,4	100,0	100,0	96,8	100,0	99,6	95,7	98,9	100,4
2009										
Januar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

10. Langtransport, 3-akslet bil med henger. Januar 2009=100

	Total- indeks	Total- indeks uten ferge- og bom- kostnader	Kostnadstyper							
			Lønn og sosiale kost- nader	Repara- sjons-/ service- kostnader	Driv- stoff- kost- nader	Dekk- kost- nader	Adminis- trasjons- kost- nader	For- sikrings kost- nader	Ferge- kostnader og bom- penger	Kapital- kost- nader
2007										
Januar	90,1	91,5	92,5	88,2	88,3	90,5	94,9	88,2	71,1	94,4
Februar.....	90,6	92,1	92,6	88,2	90,9	90,5	95,0	88,2	71,1	94,3
Mars.....	90,6	92,0	92,6	89,0	91,2	91,2	94,9	88,2	71,1	93,2
April.....	90,7	92,2	92,6	89,0	93,2	91,9	95,0	88,2	71,1	91,5
Mai	90,4	91,8	92,9	89,0	90,0	91,9	95,2	88,2	71,1	92,5
Juni	91,2	92,6	92,9	89,0	92,4	92,7	95,2	88,2	71,1	94,2
Juli	91,6	93,1	92,9	89,0	93,8	92,7	95,3	88,2	71,1	95,3
August	92,6	94,3	94,8	89,0	94,4	92,7	96,6	88,2	71,1	96,6
September.....	92,6	94,3	94,8	89,0	94,8	92,7	96,6	88,6	71,1	96,0
Oktober.....	92,4	93,9	94,8	89,0	93,2	93,2	96,6	89,3	71,1	95,9
November	94,9	96,7	96,9	92,1	102,7	93,2	97,8	89,3	71,1	93,6
Desember.....	95,3	97,2	96,9	92,7	104,2	93,2	97,9	89,3	71,1	94,2
2008										
Januar	95,8	97,4	96,9	93,7	102,4	93,3	98,1	93,6	74,7	96,0
Februar.....	96,5	98,2	97,8	93,7	105,8	93,2	98,7	93,6	74,6	94,2
Mars.....	97,8	99,6	97,8	93,7	111,2	93,2	98,9	93,6	74,6	95,6
April.....	98,3	100,1	97,8	94,4	109,6	94,0	98,9	93,6	74,6	99,7
Mai	100,3	102,2	98,3	94,4	117,2	94,5	99,2	93,6	74,7	101,7
Juni	101,1	103,1	98,3	94,4	121,2	96,2	99,2	93,6	74,7	101,8
Juli	103,4	103,7	98,3	94,4	124,8	96,2	99,5	93,6	99,7	100,5
August	102,3	102,5	98,6	94,4	117,7	96,5	99,7	93,6	99,7	101,4
September.....	101,8	102,0	98,6	94,6	116,5	97,1	99,7	93,6	99,7	99,6
Oktober.....	101,3	101,4	98,6	95,1	112,4	97,6	99,8	93,6	99,6	100,7
November	100,4	100,5	100,0	95,1	104,7	100,0	99,6	93,6	99,6	101,7
Desember.....	99,5	99,5	100,0	100,0	96,8	100,0	99,6	96,0	99,6	102,0
2009										
Januar	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå.