

1.12.2017

**LINJA-AUTOLIIKENTEEN
KUSTANNUSINDEKSI 2015 = 100,
Käsikirja_LUONNOS**

Sisällys

1	Taustaa.....	2
2	Indeksin määritelmä ja käyttö.....	2
3	Liikennetyyppien ominaisuuksia.....	3
	3.1 Sopimusliikenne.....	3
	3.2 Kaupunkiliikenne.....	3
	3.3 Vakiovuoroliikenne.....	4
	3.4 Pikavuoroliikenne.....	4
	3.5 Tilausliikenne.....	4
4	Indeksin painorakenteet.....	5
5	Indeksin kustannustekijät ja hintaseuranta.....	9
	5.1 Palkat.....	9
	5.2 Välilliset palkat.....	9
	5.3 Poltto- ja voiteluaineet.....	10
	5.4 Renkaat ja muut varaosat.....	10
	5.5 Korjaus ja huolto.....	11
	5.6 Pääoman poisto.....	12
	5.7 Korot.....	12
	5.8 Vakuutukset.....	12
	5.9 Yleiskustannukset.....	13
6	Indeksin laskeminen.....	15
7	Esimerkkejä indekseillä laskemisesta.....	16
	7.1 Muutosten laskeminen.....	16
	7.2 Hinnanmuutoksen vaikutus kokonaisindeksiin.....	16
	7.3 Vanhojen indeksien ketjuttaminen.....	17
	7.4 Esimerkki indeksiin sidotun sopimuksen hinnantarkistuksesta.....	18
8	Julkaiseminen, tulosteet ja indeksien saatavuus.....	20

1 Taustaa

Linja-autoliikenteen kustannusindeksi on uudistettu painorakenteeltaan ja hintanimikkeiltään. Samalla on muutettu indeksin perusvuodeksi 2015. Indeksien uudistaminen on tapahtunut tiiviissä yhteistyössä keskeisten käyttäjätahojen kanssa. Uudistustyötä valvovassa työryhmässä ovat olleet käyttäjien asiantuntijoina Mikko Saavola Linja-autoliitosta, Reijo Mäkinen ja Jukka Kaikko sekä Mika Häyrynen Helsingin seudun liikenteestä, Minna-Stina Korpela Nobina Finland Oy:stä sekä Harri Uusnäkki Liikenne- ja viestintäministeriöstä. Tilastokeskuksesta työskentelyyn ovat osallistuneet Ilkka Lehtinen, Pentti Wanhatalo ja Toni Udd. Taustaselvityksistä on vastannut Mikko Saavola.

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin tuotanto aloitettiin Tilastokeskuksessa vuoden 1992 alussa. Ensimmäiset pisteluvut koskivat tammikuuta 1990. Indeksia on uudistettu tämän jälkeen viisi kertaa siten, että perusvuosiksi on muutettu 1995, 2000, 2005, 2010 ja 2015. Perusvuosien 2010=100 ja 1990=100 liikennetyypittäisiä kokonaisindeksejä jatketaan ketjuttamalla. Ketjutuskuukausi on joulukuu 2016. Indeksien, jonka perusvuosi on 2005=100, laatiminen on lopetettu.

Kokonaisindeksin lisäksi Tilastokeskus tuottaa nyt omaa indeksiä sopimus-, kaupunki-, vakiovuoro-, pikavuoro- sekä tilausliikenteestä. Pistelukuja tuotetaan myös kustannustekijöittäin kaikille liikennetyypeille.

Muita vastaavia kustannusindeksejä Tilastokeskus tuottaa mm. kuorma-autoliikenteestä, taksi-, invataksi- ja sairaankuljetusliikenteestä, talo- ja maarakentamisesta sekä maarakennus- ja metsäalan koneista.

2 Indeksien määrittely ja käyttö

Linja-autoliikenteen kustannusindeksi mittaa linja-autojen liikennöintiin - käyttöön ja omistukseen - liittyvien kustannustekijöiden hintakehitystä. Indeksillä on kustannustekijöiden hintaindeksi, jonka tavoitteena on mitata kustannustekijöiden puhdasta hinnanmuutosta. Laadunmuutoksista johtuva hinnanmuutos pyritään eliminoidaan indeksistä. Uusista lakisääteisistä vaatimuksista tai veroluonteisista maksuista aiheutuvat kustannukset huomioidaan kuitenkin tapauskohtaisesti indeksissä. Indeksien pisteluvut ja muutokset kuvaavat yrittäjien maksamien kustannustekijäkohtaisten hintojen muutoksia tiettyyn vertailuajankohtaan verrattuna.

Kustannusindeksit kuvaavat yrittäjien maksamaa hintaa työvoimasta, autokalustosta, polttoaineesta, ostetuista palveluista jne., joita yrittäjä tarvitsee tuottaakseen palvelun. Indeksillä ei siis kuvaa palvelujen ostajan maksamaa hintaa, johon vaikuttaisivat kustannusten lisäksi toimintaylijäämä sekä tuottavuuden muutos. Se ei myöskään ota huomioon liikennöitsijöiden mahdollisesti saamia kustannusten peittämiseksi tarkoitettuja tulonsiirtoja. Tilastossa seurattavat hinnat eivät sisällä arvonlisäveroa.

Indeksillä kuvaa keskimääräistä kustannuskehitystä. Näin ollen se ei kuvaa hyvin sellaisen toimijan kustannuskehitystä, jonka kustannusrakenne poikkeaa olennaisesti indeksin rakenteesta.

Linja-autoliikenteen kustannusindeksi palvelee osaltaan alan yrittäjiä ja julkishallintoa tarjoamalla vertailevaa informaatiota kustannuskehityksen seuraamiseen sekä taustainformaatiota korvausten tarkistuksiin, taksojen

määrittäisiin sekä tukikysymyksiin. Indeksi on hyödyllinen myös talous- ja kustannusarvioiden laadinnassa.

3 Liikennetyyppien ominaisuuksia

Liikennetyypeistä sopimusliikenne ja kaupunkiliikenne edustavat kaupunkien sisäistä liikennettä, paikallisliikennettä ja suhteellisen lyhyitä matkoja, kun taas pikavuoroliikenne edustaa pitkiä ajomatkoja. Tilausliikenne voi olla luonteeltaan lyhyitä kiertoajeluita tai pitkiä ajomatkoja. Seuraavassa kuvaillaan lyhyesti näiden liikennetyyppien ominaisuuksia ja toiminta-ajatuksia.

3.1 Sopimusliikenne

Sopimusliikenne on suurten kaupunkien kaupunkimaista paikallisliikennettä, jossa yhteiskunta on ottanut taloudellisen vastuun liikenteen järjestämisestä matkustajien matkakustannusten alentamiseksi ja palvelutason turvaamiseksi.

Sopimusliikenne on eräällä tavalla bussin vuokraamista kuljettajineen tilausliikenteen tavalla yhteiskunnan käyttöön. Linja-autoliikenteen kustannusindeksissä sopimusliikenteeseen katsotaan kuuluvan pääkaupunkiseudun (HSL-alue), Turun ja Tampereen linja-autoliikenne.

Sopimusliikenne tarkoittaa liikennöintisopimusta, jonka mukaan saadut lipputulot tilitetään kaupungille niiden vaikuttamatta bussiyrityksen liikennesuoritteiden myynnistä saamaan korvaukseen (bruttoperiaate). Bruttomallilla hankittavassa liikenteessä toimivaltainen viranomaisena ostaa liikenteenharjoittajalta tietyn reitin tai alueellisen liikennekokonaisuuden ajamisen tietyllä aikataululla ja laatutasolla. Viranomaisena vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Liikenteenharjoittaja saa hankintasopimuksen mukaisen korvauksen. Liikenteenharjoittajan tarjouksessaan antama palvelun hinta kattaa kaikki liikennöintikustannukset. Liikennöintisopimukset perustuvat yritysten kilpailuttamiseen.

Liikennöinnistä saatava korvaus perustuu autopäiväkorvauksiin, ajotunteihin ja kilometrikorvauksiin. Autopäiväkorvauksissa merkittävänä kustannustekijänä ovat pääoma- ja yleiskulut, ajotunteihin vaikuttavat kuljettajien palkkakustannukset ja kilometrikorvauksiin vaikuttavat mm. korjaus-, huolto- ja polttoainekustannukset.

3.2 Kaupunkiliikenne

Kustannusindeksissä kaupunkiliikenteeseen luetaan kaupunkiseutujen bussiliikenne lukuun ottamatta sopimusliikenteeseen luettavien kaupunkien bussiliikennettä. Kaupunkiliikenne on sekä kaupunkien että taajamien sisäisiä matkustustarpeita palvelevaa bussiliikennettä. Sen toiminta on käsitettävä laajemmin kuin vain kaupunkien hallinnollisten rajojen sisällä tapahtuvana liikenteenä, koska kaupunkiseudut ja taajama-alueet ovat usein levittäytyneet naapurikuntien puolelle.

Kaupunkiliikenne on lähes kokonaisuudessaan toimivaltaisten viranomaisten kilpailuttamaa liikennettä, missä viranomaisena vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Liikenteenharjoittaja saa liikennöintisopimuksen mukaisen korvauksen. Liikenteenharjoittajan tarjouksessaan antama palvelun hinta kattaa kaikki liikennöintikustannukset.

Kaupunkiliikenteen kustannuksia ajokilometriä kohden nostavat hidat ja kuluttava liikennöinti sekä vuorotyö. Kaupunkiliikenne on väylien ahtaudesta johtuen myös vahinkoherkempää kuin vakiovuoro- ja lähiliikenne, mikä osaltaan lisää vakuutuskustannuksia sekä korjaus- ja huoltokustannuksia.

3.3 Vakiovuoroliikenne

Vakiovuoroliikenne on sovittua aikataulua noudattavaa liikennettä, jonka runkona useilla alueilla ovat koululaiskuljetukset. Tälle liikenteelle on tyypillistä, että kuljetustarpeet keskittyvät koulujen alkamis- ja päättymisajankohtien välille harvaan asutuilla seuduilla. Muiden kuljetustarpeiden vähäisyyden vuoksi liikennettä ei muuna aikana useinkaan pystytä järjestämään tehokkaasti. Toinen vakiovuoroliikenteen pääkäyttäjryhmä on työmatkalaiset. Kaupunkiseutujen ympäristökunnista kaupunkikeskukseen suuntautuva lähi- ja seutuliikenne palvelevat työmatkaliikenteen matkustustarpeita.

Vakiovuoroliikenne voi olla markkinaehtoista liikennettä, joka perustuu vapaaseen kilpailuun. Liikenne toimii kunkin liikenteenharjoittajan oman suunnittelun ja hinnoittelun pohjalta ilman julkista tukea. Markkinaehtoisen liikenteen harjoittaminen edellyttää reittiliikennelupaa.

Osa vakiovuoroliikenteestä on toimivaltaisten viranomaisten järjestämää liikennettä ja liikenteen hoitaminen perustuu liikennöintisopimuksiin. Viranomaisten järjestämä liikenne hankitaan kilpailuttamalla. Osa vakiovuoroliikenteestä perustuu vielä joukkoliikennelain mukaisiin siirtymäajan liikennöintisopimuksiin.

Vakiovuoroliikennettä on viime vuosina rationalisoitu merkittävästi. Näitä palveluja hoidetaan osittain myös takseilla.

3.4 Pikavuoroliikenne

Pikavuoroliikenne on kaupunkien ja kuntakeskusten välistä päätietä pitkin tapahtuvaa ja aikataulujen mukaista kaukoliikennettä. Tämä liikennemuoto palvelee pitkänmatkan matkustajia, joten käytössä on yleensä myös korkeatasoinen kalusto. Pikavuorojen tarkoituksena on tarjota nopea, mukava ja kilpailukykyinen matkustusmuoto työhön, opiskeluun, asiointiin, vierailuun tai muuhun vapaa-aikaan liittyvään matkustamiseen sekä tarjota asiakkaille mahdollisuus kuljettaa tavaroita nopeasti.

Suurin osa kaukoliikenteestä on markkinaehtoista reittiliikennettä, joka perustuu vapaaseen kilpailuun, jossa liikenteen harjoittaja vastaa liikenteen suunnittelusta ja hinnoittelusta.

3.5 Tilausliikenne

Tilausliikenteellä tarkoitetaan markkinaehtoista liikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla. Tilausliikenne voi olla lyhyitä paikallisia kiertoajeluja ja pitkäkestoisia pitempiä ajomatkoja. Osa tilausliikenteestä voi olla esimerkiksi kuntien hankkimia koululaiskuljetuksia.

4 Indeksien painorakenteet

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin 2015=100 painorakenne perustuu Linja-autoliiton jäsenyritysten tilinpäätöstietoihin vuodelta 2015. Tilastokeskus on kerännyt linja-autoyritysten tilinpäätöstiedot. Indeksiuudistuksen taustatyö tehtiin loppuvuodesta 2016.

Tärkeimpänä kriteerinä yritysten jakautumisessa liikennetyypeihin on liikennetyypin tuottojen osuus yrityksen kokonaisliikevaihdosta. Liikennetyyppikohtaiset painorakenteet on pyritty laatimaan mahdollisimman hyvin kyseistä liikennetyyppiä edustavien yritysten tietoihin perustuen.

Liikennetyyppien välinen painojakautuma perustuu liikennetyyppien kokonaisliikevaihtoon. Sopimusliikenteessä on huomioitu Turun Kaupunkiliikenne Oy:n ja Tampereen kaupunkiliikenne liikennelaitoksen (TKL) osuudet.

Kustannuserien painojakaumiin vaikuttavat monet seikat. Esimerkiksi pikavuoro-, sopimus- ja tilausliikenteessä käytettävä linja-autokanta on keski-ikältään nuorempaa kuin vakiovuoro- ja kaupunkiliikenteessä, mikä vaikuttaa mm. pääomien poistojen suuruuteen.

Rahoituskulut koostuvat autokaluston hankinnasta aiheutuvista lainakustannuksista. Sopimusliikenteen painorakenteessa on otettu huomioon leasing -kaluston osuuden kasvu, kun suuret yritykset ovat siirtäneet linja-autokalustoa ns. kalustoyhtiöihin. Leasing -menot näkyvät sopimusliikenteen korkomenoissa sekä pääoman poistoissa.

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin kustannustekijät ovat pitkälti samoja kuin Tilastokeskuksen muissakin liikenteen kustannusindekseissä.

Taulukossa 1 on esitetty Linja-autoliikenteen kustannusindeksin 2015=100 painorakenne. Taulukossa 2 on uuden 2015=100 -indeksin ja edellisen 2010=100 -indeksin painorakenteiden erotukset.

Kokonaisindeksin paino-osuuksissa suurimmat muutokset olivat kuljettajien palkoissa ja välillisissä palkoissa. Kuljettajien palkkojen osuus nousi kokonaisindeksissä 30,3 prosenttiin 29,4 prosentista eli 0,9 prosenttiyksikköä. Palkkojen paino-osuus nousi myös kaikissa liikennetyypeissä paitsi kaupunkiliikenteessä, jossa palkkojen osuus laski 0,3 prosenttia. Välillisten palkkojen osuus nousi kokonaisindeksissä 19,5 prosenttiin.

Pääoman poiston osuus laski kokonaisindeksissä ollen nykyisin 7,9 prosenttia, kun aiemmin se oli 8,1 prosenttia. Erityisesti laski pääomapoiston osuus pikavuoroliikenteessä, mutta myös tilaus-, kaupunki- ja vakiovuoroliikenteessä. Sopimusliikenteessä pääoman poiston osuus kasvoi prosentin verran. Pääomien poistojen osuuden pienentyminen selittyy osittain sillä, että yritysten investoinnit uuteen kalustoon ovat pienentyneet verrattuna aikaisempiin vuosiin. Lisäksi aikaisemmin poistoihin kirjattiin leasingmaksut korkoineen, nyt ainoastaan poistojen osuus leasingmaksuista, mikä selittää osaltaan sopimusliikenteen pääoman poisto-osuuden pienenemistä.

Muiden kustannuserien paino-osuudet kokonaisindeksissä muuttuivat eri suuntiin johtuen esimerkiksi leasingpalveluiden käytöstä eri liikennetyypeissä.

Poltto- ja voiteluaineiden osuus kokonaisindeksissä aleni 15,1 prosenttiin 15,5 prosentista. Poltto- ja voiteluaineiden osuus pieneni muissa liikennetyypeissä paitsi kaupunki- ja pikavuoroliikenteessä.

Renkaiden ja varaosien osuus laski 0,8 prosenttiyksikköä kokonaisindeksissä. Pikavuoroliikenteessä kehitys oli kasvava.

Korjaus- ja huoltokulujen osuus laski indeksissä 0,4 prosenttiyksikköä. Kaupunki ja vakiovuoroliikenteessä kehitys oli vastakkainen.

Kokonaisindeksissä vakuutusten osuus pieneni 0,3 prosenttiyksikköä 1,4 prosenttiin. Vakuutusten paino-osuudet pienenevät kaikissa muissa liikennetyypeissä paitsi tilausliikenteessä. Eniten pieneni sopimusliikenteessä vakuutusten paino-osuus.

Korkojen osuus aleni 0,7 prosenttiin 1,1 prosentista. Korkojen osuuden pienenemiseen muissa paitsi kaupunkiliikenteessä on osaltaan vaikuttanut yleisen korkotason aleneminen vuosina 2010 - 2015. Sopimusliikenteen koroissa on nyt mukana myös linja-autojen leasingmaksujen korko-osuus.

Yleiskustannusten osuus kokonaiskustannuksista kasvoivat 0,7 prosenttiyksiköllä ollen nyt 14,9 prosenttia. Yleiskustannusten paino kasvoi kaikissa liikennetyypeissä. Yleiskustannusten kasvamiseen vaikuttavat mm. muiden toimisto ja liikekulujen kasvu sekä yritysten johdon ja toimihenkilöiden palkkaosuuden kasvu.

Taulukko 2. Linja-autoliikenteen kustannusindeksien 2015=100 ja 2010=100 painorakenteiden erot

	Liikennetyypit					
	Sopimus- liikenne	Kaupunki- liikenne	Vakiovuoro- liikenne	Pikavuoro- liikenne	Tilaus- liikenne	Kokonais- indeksi
Kustannustekijät						
Liikennetyyppien painot	4,7	-1,0	-2,6	0,6	-1,7	
1 Palkat	0,4	-0,3	0,3	0,8	1,9	0,9
2 Välilliset palkat	0,7	-0,1	0,4	0,6	1,4	0,8
3 Poltto- ja voiteluaineet	-0,2	0,1	-1,0	0,8	-1,6	-0,4
Dieselöljy	0,7	0,0	-1,1	0,7	-1,7	-0,1
Voiteluaineet	-0,7	0,2	0,3	0,3	0,2	-0,2
AdBlue	-0,2	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
4 Renkaat ja varaosat	-1,2	-0,1	-0,5	0,3	-1,2	-0,8
Renkaat	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,2	-0,1
Varaosat	-1,1	-0,1	-0,4	0,2	-1,0	-0,7
5 Korjaus- ja huolto	-0,8	0,2	0,8	-0,2	-0,1	-0,4
Linja-autojen poistot	-0,1	1,2	0,9	0,1	0,7	0,3
Linja-autojen leasingmaksut	-0,8	-1,0	-0,2	-0,3	-0,8	-0,6
6 Pääoman poisto	1,1	-0,7	-0,7	-3,2	-1,1	-0,2
Linja-autojen pääomakustannuksiin liittyvät korot	1,9	1,7	-1,0	-2,6	-3,6	-0,1
LA:n leasingmaksujen korot	-0,9	-2,3	0,3	-0,6	2,6	-0,1
7 Korot	-0,5	0,2	-0,2	-0,4	-0,9	-0,4
Linja-autojen pääomakustannusten korot	-0,1	0,1	-0,2	-0,4	-1,2	-0,3
Linja-autojen leasingmaksujen korot	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,3	-0,1
8 Vakuutukset	-0,7	0,3	0,0	0,2	0,0	-0,3
Liikennevakuutus	-0,7	0,3	0,1	0,2	0,1	-0,2
Autovakuutus	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1	0,0
9 Yleiskustannukset	1,2	0,5	0,9	1,0	1,7	0,7
Johdon ja toimihenkilöiden palkat (sivukuluineet)	0,7	-0,5	0,4	-0,6	-1,0	0,1
Toimitilojen vuokrat ja vastikkeet	-0,4	0,1	0,2	0,2	0,3	-0,1
Matka-, majoitus- ja edustuskulut	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,2	-0,3
Viestintä	0,0	-0,4	-0,2	-0,1	-0,2	-0,1
Poistot rakennuksista	0,1	-0,6	-0,3	-0,1	-0,4	-0,2
Poistot koneista	0,0	-0,2	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
Poistot muusta kalustosta	-0,1	-0,5	-0,2	-0,1	-0,2	-0,2
Muut korko- ja vieraan pääoman kulut	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,3	-0,1
Leasingvuokrat (hlöautot, muu leasing)	-0,4	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,2
Koulutus	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0
Tekijänoikeusmaksu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,1
Painotuotteet	0,0	-0,8	0,2	-0,5	-1,9	-0,4
Markkinointi ja mainonta	0,0	0,3	0,2	0,0	2,4	0,4
Linja-auton katsastusmaksu	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0
Muut liike- ja toimistokulut	1,5	3,3	0,8	2,3	4,5	2,0
Muut henkilöstökustannukset	-0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,0
Kokonaisindeksi						

5 Indeksien kustannustekijät ja hintaseuranta

Painolaskelmissa pyritään ottamaan huomioon, joko laskien tai arvioiden, kustannustekijät mahdollisimman kattavasti. Hintaseurantaan voidaan valita sen sijaan melko rajoitettu joukko muuttujia. Isosta hyödykejoukosta valitaan muutamia, ilmiöitä mahdollisimman hyvin kuvaavia, edustavia hyödykkeitä, joiden hintakehitystä seurataan kuukaudesta toiseen. Tiedot hyödykkeiden hinnoista ja tiedonantajista ovat luottamuksellisia.

Tiedot kerätään osittain suoraan tiedonantajilta, osittain ne saadaan muista tilastoista tai julkaisuista. Tietolähteinä ovat yrityksiin kohdistuvien tiedustelujen lisäksi mm. Kuluttajahintaindeksi, alan työehtosopimukset, Suomen Pankin tilastot ja vakuutuslaitosten hintamuutoksia eri liikennevälineille. Tiedot kerätään kuukausittain koskien koko edellistä kuukautta tai sen puoliväliä. Tiedustelut tehdään pääasiassa web-lomakkeella, mutta myös puhelimitse tai lomakekyselyinä sähköisesti toimitettuna.

5.1 Palkat

Palkat koostuvat kuljettajien palkoista. Palkkojen hintaseurannassa on Linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksen mukaisia kuljettajien taulukkopalkkoja, joissa edellytetään yli 12 vuoden työkokemusta. Kaupunkiliikenteessä taulukkopalkka koskee ensimmäistä paikkakuntakalleusluokkaa, kun taas vakiovuoro-, pikavuoro- ja tilausliikenteessä toista paikkakuntakalleusluokkaa. Sopimusliikenteessä seurataan työehtosopimuksen mukaisia pääkaupunkiseudun palkkoja ja Tampereen kaupunkiliikenteen kunnallisen yleisen virkaehtosopimuksen mukaisia palkkoja.

Palkkaliukumia ei oteta kustannusseurannassa huomioon. Tämä johtuu siitä, että käytettävissä olevat lopulliset palkkatilastot valmistuvat liian myöhään indeksin tarpeita varten.

Indeksissä otetaan huomioon Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n välisen linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksen mukaiset muutokset palkattomassa katkossa sekä muutokset työpäivän minimi- ja maksimipituuksissa.

5.2 Välilliset palkat

Välilliset palkat sisältävät sekä ns. sosiaalipalkkoja että sosiaalivakuutusmaksuja. Sosiaalipalkkoja ovat vuosilomapalkat, lomarahat, työajan lyhennys so. palkalliset vapaapäivät ja ns. Pekkaspäivät sekä sairaus- yms. ajan palkat. Sosiaalipalkat perustuvat linja-autoliikenteen työehtosopimukseen sekä vuosilomalakiin.

Sosiaalivakuutusmaksut koostuvat lakisääteisistä ja työehtosopimuksissa sovituista maksuista. Näitä ovat työnantajan sairausvakuutusmaksu, työeläkemaksu (TyEL), työttömyysvakuutusmaksu, tapaturmavakuutusmaksu sekä ryhmähenkivakuutusmaksu.

Välillisten palkkojen hintaseurannassa ovat em. sosiaalipalkat ja sosiaalivakuutusmaksut. Sosiaalipalkat määräytyvät prosentteina palkoista ja sosiaalivakuutusmaksut prosentteina palkkasummasta (palkat + sosiaalipalkat).

Välillisten palkkojen kehitykseen vaikuttavat siten paitsi välillisten palkkojen perusteissa tapahtuvat muutokset myös palkoissa tapahtuvat muutokset.

5.3 Poltto- ja voiteluaineet

Maakaasun hintaseuranta poistui kustannusseurannasta. Voiteluaineiden osuus poltto- ja voiteluainekustannuksista on noin 1,5 prosenttia ja AdBlue:n osuus prosentin liikennetyypistä riippuen.

Polttoaineiden hintaseurannassa on sama dieselöljyn hinta kuin Kuorma-autoliikenteen kustannusindeksissä. Kyseessä on öljy-yhtiöiden myynnin mukainen ns. kylmien asemien D-mittarihinta. AdBlue on mukana uutena kustannustekijänä 2015=100 indeksissä.

5.4 Renkaat ja muut varaosat

Rengaskustannukset koostuvat uusien renkaiden hankinnasta ja vanhojen renkaiden pinnoituksista. Taulukossa 3 on esitetty renkaiden ja muiden varaosien kustannusjakauma. Rengas- ja pinnoituskustannusten osuus renkaiden ja muiden varaosien muodostamasta kuluerästä on 14 - 15 prosenttia liikennetyypistä riippuen. Uusien renkaiden osuus rengaskustannuksista on 55 prosenttia. Vastaavasti pinnoitusten osuus on 45 prosenttia. Rengaskustannusten hintaseurannassa on eri tyyppisiä talvi- ja kesärenkaita sekä pinnoitteita.

Taulukko 3. Renkaiden ja muiden varaosien kustannusjakautuma, %

	Sopimus- liikenne	Kaupunki- liikenne	Vakiovuoro- liikenne	Pikavuoro- liikenne	Tilaus- liikenne
Renkaat	15	15	13,5	13,5	13,5
Muut varaosat	85	85	86,5	86,5	86,5

Varaosat koostuvat alustan ja korin varaosista sekä sähkö- ja elektroniikkaosista. Taulukossa 4 on esitetty varaosien kustannusjakautumat liikennetyypeittäin. Alustan varaosien osuus varaosat -ryhmästä vaihtelee liikennetyypeittäin 58 prosentista 62 prosenttiin. Korin varaosien osuus vaihtelee 15 prosentista 17 prosenttiin. Sähkö- ja elektroniikkaosien osuus on kaikissa liikennetyypeissä 10 prosenttia.

Alustan hintaseurannassa on moottorin, polttoaine- ja poistojärjestelmän, voimansiirron, jarru- ja paineilmajärjestelmän sekä akseliston ja jousituksen varaosia. Voimansiirrosta seurataan automaattivaihteiston hintakehitystä ja myös kytkinlevyn ja kytkinasetelman hintakehitystä.

Korin varaosien hintaseurannassa ovat puskurinkulmat, tuulilasi, kaasujousi, ajovalaisin, suuntvalo, etulämmityslaitteen puhallin, ilmastointilaitteen puhallin, kylmäaine, kuivainpanos ja korin kiertovesipumppu. Sähkö- ja elektroniikkaosien hintaseurannassa ovat moottorielektroniikan ohjausyksikkö sekä lämmitysjärjestelmän ohjausventtiili.

Taulukko 4. Varaosien kustannusjakautumat liikennetyypeittäin

	Sopimus- liikenne	Kaupunki- liikenne	Vakiovuoro- liikenne	Pikavuoro- liikenne	Tilaus- liikenne
ALUSTAN VARAOSAT	58 %	58 %	61,5 %	61,5 %	61,5 %
Moottori	21	21	20	20	20
Polttoaine- ja poistojärjestelmä	19	19	19	19	19
Voimansiirto	18	18	19	19	19
Jarru- ja paineilmajärjestelmä	23	23	24	24	24
Akselisto ja jousitus	19	19	18	18	18
Yhteensä	100	100	100	100	100
KORIN VARAOSAT	17 %	17 %	15 %	15 %	15 %
Puskurikulmat	20	20	15	15	15
Tuulilasi	20	20	20	20	20
Kaasujousi	5	5	10	10	10
Ajovaloumpio	10	10	10	10	10
Suuntavalo	5	5	5	5	5
Etulämmityslaitteen puhallin	5	5	5	5	5
Ilmastointilaitteen puhallin	10	10	10	10	10
Kylmäaine	5	5	5	5	5
Kuivapanos, kuivainsuodatin	10	10	10	10	10
Korin kiertovesipumppu	10	10	10	10	10
Yhteensä	100	100	100	100	100
SÄHKÖ JA ELEKTRONIIKKA	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %
Moottorielektronikan ohjausyksikkö	40	40	40	40	40
Lämmitysjärjestelmän ohjausventtiili	60	60	60	60	60
Yhteensä	100	100	100	100	100
RENKAAT	15 %	15 %	13,5 %	13,5 %	13,5 %

5.5 Korjaus ja huolto

Korjaus- ja huoltokustannukset koostuvat ulkopuolelta ostetuista korjaus- ja huoltopalveluista sekä itse suoritetuista korjaus- ja huoltotöistä. Ostettujen ja itse suoritettujen töiden kustannusosuudet vaihtelevat eri liikennetyypeissä (Taulukko 5). Tilausliikenteessä ulkopuolelta ostetut palvelut ovat noin 88 prosenttia korjaus- ja huoltokustannuksista ja kaupunkiliikenteessä ne muodostavat 49 prosenttia.

Korjaus- ja huoltokustannukset ovat laskeneet sopimusliikenteessä, koska sopimusliikenteeseen on tullut uutta kalustoa, joissa käytetään myös huolto leasingia. Vastaavasti vakiovuoro liikenteessä ajetaan vanhemmalla kalustolla ja huolto- ja korjauskulut ovat korkeammat.

Taulukko 5. Ulkopuolelta ostetun ja itse tehdyn korjaus- ja huoltotyön kustannusjakautuma, %

	Sopimusliikenne	Kaupunki-liikenne	Vakiovuoro-liikenne	Pikavuoro-liikenne	Tilausliikenne
Ulkopuolelta ostetut palvelut	54 %	49 %	59 %	47 %	88 %
Oma korjaus ja huolto	46 %	51 %	41 %	53 %	12 %

Ulkopuolelta ostettujen korjaus- ja huoltopalvelujen kustannuskehitystä seurataan Kuluttajahintaindeksin asentajan palkalla ja raskaan kaluston huoltokorjauksen tuntiveloitushinnalla.

Itse tehdyn korjauksen ja huollon kustannusten hintaseurannassa on asentajien palkka välillisine palkkoineen. Hintaseurattava sarja on huoltokorjaamoiden työehtosopimuksen mukainen vähimmäispalkka, joka koskee 18 vuotta täyttäneitä täysin työkykyisiä ja vaativaa ammattityötä tekeviä työntekijöitä palkkaluokassa 5.

5.6 Pääoman poisto

Pääoman poistossa seurataan eri valmistajien varusteltujen autojen ohjehintoja. Vakiovuoro-, pikavuoro- ja tilausliikenteelle pyritään seuraa rahoitusleasing-hintaa. Käytännössä hintaseuranta tapahtuu uuden auton hinnalla ja koroilla. Leasing maksujen oletetaan kehittyvän samoin kuin pääomakustannukset.

5.7 Korot

Koroissa seurataan Suomen rahalaitosten antamien uusien yrityslainojen keskiporkkoa. Tiedot saadaan Suomen Pankista. Seurannassa on täten myös aito marginaali ja sen kehittyminen.

Korkokustannukset ovat prosenttia pääoman hinnasta, jolloin korkokehitykseen vaikuttavat sekä korkoprosentin että pääoman hinnan muutos.

5.8 Vakuutukset

Vakuutusmaksut sisältävät liikennevakuutuksen ja autovakuutuksen maksut. Taulukossa 6 on esitetty vakuutusten kustannusjakauma liikennetyypeittäin.

Taulukko 6. Liikenne- ja autovakuutuksen kustannusjakautuma, %

	Sopimus- liikenne	Kaupunki- liikenne	Vakiovuoro- liikenne	Pikavuoro- liikenne	Tilaus- liikenne
Liikenne- vakuutus	92 %	90 %	85 %	85 %	85 %
Autova- kuutus	8 %	10 %	15 %	15 %	15 %

Liikennevakuutuksissa seurataan eri vakuutusyhtiöiden maksutaulukoiden mukaisia perusmaksuja. Maksut määräytyvät alueen, paikkalukumäärän ja tariffiluokan mukaan sekä yrityksen riskiluokituksen mukaan.

Autovakuutusmaksuissa seurataan ammattimaiseen käyttöön tarkoitettujen linja-autojen laajakaskoa ilman bonusoikeutta ja pienimmällä mahdollisella omavastuulla. Autovakuutusmaksuihin vaikuttavat paitsi tariffimuutokset myös autojen hintojen muutokset. Pääoman hinta otetaan vakuutuslaskelmissa huomioon autokaluston vuosittaista uudistamista vastaavasti.

5.9 Yleiskustannukset

Johto- ja toimistohenkilöstön palkkakustannuksissa seurataan toimihenkilöiden palkkasopimuksen mukaista ohjepalkkaa 9–11 vuoden kokemuksella, 37,5 tunnin työajalla ja koulutustasolla 3A hallinnon palkkoja.

Toimitilojen vuokria ja vastikekustannuksia seurataan Kuluttajahintaindeksin avulla. Mukana ovat kokonaisindeksi sekä vesimaksun, hoitovastikkeen sekä sähkön, kaasun ja muiden polttoaineiden osaindeksit.

Matka-, majoitus- ja edustuskuluissa seurataan kilometrikorvauksella ja päivärahoilla. Hotellikuluja seurataan Palvelujen tuottajahintaindeksin osaindeksillä Hotellit.

Rakennusten poistoja seurataan Rakennuskustannusindeksillä, koneiden poistoja Tukkuhintaindeksin osaindeksillä investointitavarat ja muun kaluston poistoja Tukkuhintaindeksin osaindeksillä kestopulutusvarat.

Korkokulut muista kuin autoista ja vieraan pääoman kulut -kustannuserää mitataan kohdan Korot pisteluvuilla.

Leasing -vuokrissa seurataan Kuluttajahintojen erityisindeksiä Autoilun indeksi. Autoilun indeksi sisältää henkilöauton hankinnan, poltto- ja voiteluaineet, varaosat, huollon ja korjauksen sekä muita autoiluun liittyviä kustannuksia.

Muita seurattavia kustannustekijöitä ovat viestintä- ja koulutuskulut, katsastusmaksut sekä painotuotteet. Näitä seurataan Kuluttajahintaindeksin osaindeksillä Viestintä, kuljettajan ammattitutkintoon liittyvillä hinnoilla, katsastuksen hinnoilla ja Tukkuhintaindeksin osaindeksillä Painaminen ja siihen liittyvät palvelut. Pikavuoro-, vakiovuoro- ja tilausliikenteessä seurataan tekijänoikeusmaksuja. Lisäksi yleiskustannuksissa seurataan ATK- ja IT -kuluja Palvelujen tuottajahintaindeksin osaindeksillä Ohjelmistot, konsultointi ja siihen liittyvä toiminta, lakiasianpalveluita Palvelujen tuottajahintaindeksin osaindeksillä

Lakiasianpalvelut sekä työterveydenhuollon kuluja Palvelujen tuottajahintaindeksin osaindeksillä (PTHI TOL 6910 Lakiasianpalvelut) ja Terveyspalvelut (PTHI TOL 86). Markkinointi ja mainontakuluja seurataan palvelujen tuottajahintaindeksillä mainostoimintaa mittaavalla indeksillä (PTHI TOL731). Tilitoimisto- ja kirjanpitokuluja seurataan Palvelujen tuottajahintaindeksin toimialalla (PTHI TOL 7412) Laskentatoimi, kirjanpito, tilitarkastus ja niihin liittyvä toiminta.

6 Indeksien laskeminen

Linja-autoliikenteen kustannusindeksi lasketaan Laspeyres'n indeksikaavalla. Indeksipisteluvut kuvaavat ko. ajankohtana hintojen muutosta verrattuna perusajankohtaan, tässä tapauksessa vuoteen 2015. Indeksit lasketaan kaavalla

$$Ind_t = \sum_{i=1}^n w_i \frac{P_{it}}{P_{i0}},$$

jossa Ind_t on indeksin pisteluku ajanhetkellä t , n indeksin sisältämien nimikkeiden lukumäärä, w_i on nimikkeen i arvo-osuus perusajankohtana ja p_{it} nimikkeen i hinta ajankohtana t .

Kiinteäpainoisen indeksin ominaisuuteen kuuluu, että perusajankohdan painojakautuma ja tuotteiden valikoima säilyvät muuttumattomina kuukaudesta toiseen. Tilastokeskuksen indeksit uudistetaan yleensä viimeistään viiden vuoden välein. Käytännössä hintaseurannassa olevia tuotteita joudutaan kuitenkin muuttamaan useamman kuin em. määrävuosin. Tuotteen laadullinen muuttuminen tai korvautuminen toisella toteutetaan siten, että uusi tuote ketjutetaan indeksiin sisään katkeamattoman hintasarjan saamiseksi. Tässä yhteydessä tehdään tyypillisesti myös laatuvarioiminen eli indeksistä poistetaan laadunmuutoksista johtuvat hinnanmuutokset.

7 Esimerkkejä indekseillä laskemisesta

7.1 Muutosten laskeminen

Indeksilukujen muutos kahden ajankohdan välillä lasketaan yleensä prosentteina. Muutosprosentti lasketaan seuraavalla kaavalla:

$$\frac{I_t - I_0}{I_0} * 100, \text{ jossa } I_t = \text{ tarkasteluajankohdan indeksi ja } I_0 = \text{ vertailuajankohdan indeksi.}$$

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin vuosimuutokset lasketaan Tilastokeskuksessa kahden desimaalin katkaistuista luvuista. Julkaistavat pisteluvut ovat kuitenkin yhteen desimaaliin pyöristettyjä, joten tilaston käyttäjän laskiessa muutoksia näistä taulukkopaketin luvuista voivat ne erota desimaalin verran julkaistuista vuosimuutoksista.

Seuraavassa esimerkissä lasketaan Linja-autoliikenteen kustannusindeksin kokonaisindeksin 2015=100 vuosi- ja kuukausimuutos maaliskuussa 2017:

Pisteluku maaliskuussa 2016: 99,6

Pisteluku helmikuussa 2017: 101,5

Pisteluku maaliskuussa 2017: 101,0

$$\text{Vuosisiimuutos} = \frac{101,0 - 99,6}{99,6} * 100\% \approx 1,4$$

$$\text{Kuukausimuutos} = \frac{101,0 - 101,5}{101,0} * 100\% \approx 0,5$$

Indeksin perusvuoden vaihtuessa vanhan ja uuden perusvuoden indeksit eivät heti kehity samalla tavalla. Ensimmäinen ajankohta, josta lähtien vuosimuutokset ovat samat 2010=100- ja 2015=100 -indekseillä on tammikuu 2018. Tämä johtuu siitä, että molempien perusvuosien vuoden 2017 indeksejä on laskettu omilla painorakenteillaan. Kun siis verrataan vuoden 2017 indeksipistelukuja vuoden 2016 indeksipistelukuihin, saadaan vuodelle 2017 erilaisia vuosimuutosprosentteja eri perusvuosien indekseille, koska vertailulukuina ovat omilla painorakenteillaan lasketut vuoden 2016 indeksipisteluvut.

Vanhaa 2010=100 -indeksiä lasketaan ketjuttamalla sitä uudella 2015=100 -indeksillä. Ketjutuskuukausi on joulukuu 2016. Tammikuusta 2017 alkaen kuukausimuutokset ovat samat sekä 2010=100- että 2015=100 -indekseillä.

7.2 Hinnanmuutoksen vaikutus kokonaisindeksiin

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin vuosimuutoksia tarkasteltaessa tapahtuneet hinnanmuutokset on suhteutettava kustannustekijän/tuotteen painoon. Kustannustekijän/tuotteen, jonka paino on suuri, kuten esimerkiksi poltto- ja

voiteluaineiden, pienikin hinnanmuutos aiheuttaa merkittävän vaikutuksen kokonaisindeksiin.

Seuraavassa on esimerkki poltto- ja voiteluaineiden hinnanmuutoksen vaikutuksesta linja-autoliikenteen kustannusindeksin vuosimuutokseen maaliskuussa 2017.

Laskelmaan tarvitaan:

- poltto- ja voiteluaineiden paino kokonaisindeksistä: 15,1 %

- poltto- ja voiteluaineiden maaliskuun 2016 pisteluku: 91,0

- poltto- ja voiteluaineiden maaliskuun 2017 pisteluku: 103,4

- linja-autoliikenteen kustannusindeksin 2015=100 kokonaispisteluku maaliskuussa 2016 oli 99,6. Maaliskuussa 2017 kokonaisindeksin pisteluku oli 101,0.

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin vuosimuutos on täten:

$$\frac{101,0 - 99,6}{99,6} * 100\% \approx 1,4\%$$

Käytännössä joidenkin tuotteiden hinnat saattoivat nousta ja joidenkin laskea, mutta vuositasolla linja-autoliikenteen kustannusindeksin laskennassa käytettävät hinnat nousivat keskimäärin 1,4 prosenttia. Tämä muutos halutaan hajottaa additiivisiin komponentteihin eli prosenttiyksiköihin ja selvittää, kuinka paljon 1,4 prosentin muutoksesta johtui poltto- ja voiteluaineiden kallistumisesta.

Poltto- ja voiteluaineiden hinnanmuutoksen vaikutus linja-autoliikenteen kustannusindeksin kokonaisindeksiin voidaan laskea seuraavasti:

$$\frac{15,1 \cdot (103,4 - 91,0)}{91,0} \approx 0,21 \text{ prosenttiyksikköä eli } 1,4 \text{ prosentin noususta } 0,21$$

prosenttiyksikköä johtui poltto- ja voiteluaineiden kallistumisesta ja loput 1,9 prosenttiyksikköä muiden hintojen kallistumisesta.

Indeksilaskennasta löytyy lisää tietoa esimerkiksi [Tilastokeskuksen verkkokoulusta](#).

7.3 Vanhojen indeksien ketjuttaminen

Vanhojen 1990=100- ja 2010=100-indeksien tuotantoa jatketaan ketjuttamalla. Ketjutuskertoimet on muodostettu joulukuun 2015 pistelukujen avulla. Vanhoja 2000=100 liikennetyypeittäisiä pistelukuja ei enää tuoteta. Tarvittaessa ne voidaan kuitenkin laskea ketjuttamalla. Alla on kertoimet, jolla 2015=100-indeksin pisteluku kerrotaan ketjutetun 2000=100-indeksin saamiseksi.

1,56044 Sopimusliikenne

1,53501 Kaupunkiliikenne

1,55182 Vakiovuoroliikenne

1,52641 Pikavuoroliikenne

1,49945 Tilausliikenne

1,53441 Kokonaisindeksi

Vanhoja 2005=100 liikennetyypittäisiä pistelukuja ei enää tuoteta. Tarvittaessa ne voidaan kuitenkin laskea ketjuttamalla. Alla on liikennetyyppeä koskeva kerroin, jolla kerrotaan 2015=100-pisteluku ketjutetun 2005=100 olevan indeksin saamiseksi.

1,33518 Sopimusliikenne

1,30831 Kaupunkiliikenne

1,31989 Vakiovuoroliikenne

1,31066 Pikavuoroliikenne

1,2939 Tilausliikenne

1,3164 Kokonaisindeksi

Esimerkki 1. Halutaan tietää, mikä on linja-autoliikenteen kustannusindeksin 2000=100 ketjutettu kokonaisindeksin pisteluku maaliskuussa 2016. Poimitaan kokonaisindeksin ketjutuskerroin (1,53441) yllä olevasta taulukosta ja kerrotaan tällä luvulla 2015=100 kokonaisindeksin maaliskuun 2016 pisteluku 99,6 ketjutetun 2000=100-pisteluvun saamiseksi: $1,53441 \times 99,6 \approx 152,83$.

Vanhoille kustannuslajeittaisille pääryhmille ketjutuskertoimet muodostetaan kuukausipaketissa olevien pistelukujen avulla. Kerroin muodostetaan jakamalla vanhan indeksin pisteluku uuden indeksin vastaavalla saman ajankohdan pisteluvulla.

Esimerkki 2. Halutaan laskea 2010=100 indeksin Poltto- ja voiteluaineet -ryhmän maaliskuun 2016 pisteluku. Valitaan kyseisen ryhmän perusvuoden 2010=100 joulukuun 2015 pisteluku (103,6) ja jaetaan se vastaavalla 2015=100 joulukuun 2016 pisteluvulla (92,4): $103,6/92,4=1,12121$ (katkaisu viiteen desimaaliin). Tällä luvulla kerrotaan 2015=100 -indeksin Poltto- ja voiteluaineet -pääryhmän maaliskuun 2016 pisteluku $=1,12121 \times 91,0 \approx 102,0$.

7.4 Esimerkki indeksiin sidotun sopimuksen hinnantarkistuksesta

Indeksejä sovelletaan sopimuksissa useilla tavoilla. Indeksimuutos voidaan viedä sopimuksessa olevaan hintaan täysimääräisenä tai osittain, esim. indeksimuutoksesta 70 prosenttia. Sopimuksessa oleva hinta voidaan sitoa kokonaisindeksiin (Linja-autoliikenteen kustannusindeksin kokonaispisteluku), osaindeksiin (esim. Sopimusliikenne) tai erityisindeksiin esim. kokonaisindeksiin ilman palkkakustannuksia.

Seuraavassa laskuesimerkissä kuljetuspalvelusopimus on sidottu Linja-autoliikenteen kustannusindeksin Sopimusliikenteen osaindeksiin. Sopimuksessa sovitaan, että palvelun tilaajaosapuoli maksaa tuottajaosapuolelle palvelun tuottamisesta 100 000 euron vuosikorvauksen. Sopimussummaa tarkistetaan vuosittain 1.3. kyseisellä hetkellä tiedossa olevan uusimman pisteluvun (tammikuu) mukaisesti ja indeksimuutos viedään täysimääräisenä sopimuksen hintaan. Sopimus allekirjoitetaan 1.3.2015, jolloin on tiedossa tammikuun 2015 indeksipisteluku 99,6.

**Indeksin nimi: Linja-autoliikenteen kustannusindeksi 2015=100,
Sopimusliikenteen kokonaisindeksi**

Sopimuksen perusajankohta on 1.3.2015 ja sitä vastaava tammikuun (viimeisin sopimusajankohtana tiedossa oleva) pisteluku on 99,6.

Perusajankohtaa vastaava sopimuksen rahamäärä: 100 000 €

Tarkistusajankohta ja sitä vastaava pisteluku: 1.3.2017 / 99,6 ja ensimmäinen tarkistusajankohta 1.3.2016 / 99,1 ja toinen tarkistusajankohta 1.3.2017 / 101,8

Ajankohta	Tammikuun pisteluku	Kerroin	Sopimussumma	Indeksimuutos
1.3.2015	99,6	-	100 000	-
1.3.2016	99,1	0,99498	99 498	-0,50 %
1.3.2017	101,5	1,01908	101 908	2,42 %

Kertoimet, joilla perusajankohdan sopimussumma kerrotaan sopimuksen tarkistusajankohtina, saadaan jakamalla tarkistusajankohdan pisteluku perusajankohdan pisteluvulla. Vuoden 2016 maaliskuussa sopimuksen hinta laskee 99 498 euroon. Vuoden 2017 maaliskuussa sopimuksen hinta nousee 101 908 euroon.

8 Julkaiseminen, tulosteet ja indeksien saatavuus

Julkaiseminen

Linja-autoliikenteen kustannusindeksi julkaistaan kuukausittain maksullisena indeksipakettina. Tilastoitavan kuukauden indeksi julkaistaan seuraavan kuukauden 22. päivänä. Mikäli 22. päivä osuu viikonloppuun tai arkipyhään, julkaistaan indeksi edeltävänä arkipäivänä. Ensimmäisen kerran 2015=100-indeksi julkaistiin helmikuussa 2017.

Indeksistä laaditaan kuukausipaketti, joka sisältää pistelukuja linja-autoliikenteen viidestä liikennetyypistä, sopimus-, kaupunki, vakiovuoro-, pikavuoro- ja tilausliikenteestä pääkustannustekijöittäin eriteltyinä. Paketissa julkaistaan lisäksi kokonaisindeksiä koskeva hinnanmuutoksilla korjattu painorakenne. Kuukausipaketti sisältää niin ikään vanhojen 1990=100- ja 2010=100-indeksien ketjutettuja pistelukuja.

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin pistelukuja ei ole saatavana maksuttomana Tilastokeskuksen internetsivuilta.

Tulosteet ja tilaaminen

Kuukausipaketti linja-autoliikenteen kustannusindeksistä on ostettavissa sähköisenä Excel-tiedostona. Kuukausipaketti tilataan ja toimitetaan Tilastokeskuksesta. Tilauksen voi tehdä kotisivuilta: <http://tilastokeskus.fi/tup/kustannusindeksit/kustannustekijoiden-hintojen-kehitys.html>

Tilastoon liittyviä kysymyksiä voi esittää osoitteeseen kui.tilastokeskus@tilastokeskus.fi

Tietopalvelu 029 551 2220

Lisätietoa indekseistä: info@stat.fi