



Vidar Lund

Kostnadsindekser for lastebiltransport

Definisjoner og beregningsmetode.
Vekter og representantvarer 2001

Innhold

Innhold	1
1. Innledning.....	3
2. Bakgrunn og definisjoner.....	4
2.1 Definisjoner av de viktigste begrepene.....	4
2.2 Kort om kostnadsindekser for lastebiltransport	5
2.3 Kort om kostnadsundersøkelsen i 1997	6
3. Generelt om indeksberegning	7
3.1 Laspeyres prisindeks.....	7
3.2 Beregning av totalindekser	7
3.3 Endring av vektorer.....	8
3.4 Produktskifter.....	8
4. Delindekser	9
4.1 Lønn og sosiale kostnader.....	9
4.1.1 Kvartalsvis lønnsstatistikk.....	9
4.1.2 Beregning av lønn og sosiale kostnader	10
4.2 Reparasjons- og servicekostnader	11
4.2.1 Reparasjonstyper og vektandeler	11
4.2.2 Beregning av reparasjonsindeksene	12
4.3 Drivstoffkostnader	13
4.4 Dekkostnader	14
4.4.1 Dekktyper og vektandeler	14
4.4.2 Beregning av dekkindeksene.....	15
4.5 Administrasjonskostnader.....	15
4.5.1 Administrasjonstyper og vektandeler.....	15
4.5.2 Beregning av administrasjonskostnadsindeksene	16
4.6 Forsikringskostnader.....	17
4.6.1 Kravspesifikasjoner og vektandeler	17
4.6.2 Beregning av forsikringsindeksene	19
4.7 Fergekostnader og bompenger.....	19
4.7.1 Priser og vektandeler.....	19
4.7.2 Beregning av bom- og fergekostnadsindeksene	20
4.8 Kapitalkostnader	21
4.8.1 Kapitalkostnader og vektandeler.....	21
4.8.2 Beregning av kapitalkostnadsindeksene.....	23
5. Feilkilder og kvalitet	24
5.1 Feilkilder.....	24
5.1.1 Utvalgsfeil.....	24
5.1.2 Modellfeil.....	24
5.1.3 Målefeil	24
5.1.4 Frafall	24
5.2 Kvalitet.....	24
6. Lagring og formidling.....	25

Referanser	26
-------------------------	-----------

Vedlegg

A. Kostnadsvekter i indeksene (fra Aktuell lastebilstatistikk 12/2001).....	27
B. Kostnadsindekser for lastebiltransport (fra Aktuell lastebilstatistikk 12/2001)	28
C. Skjema RA-0374a Delindeks: Reparasjon og service.....	33
D. Skjema RA-0374b Priser på lastebilchassis.....	35
E. Skjema RA-0374c Priser på lastebilpåbygg	37
F. Skjema RA-0374d Priser på lastebilsforsikringer	39
G. Skjema RA-0374e Priser på lastebildekk.....	41
H. Spørreskjema brukt ved kostnadsundersøkelsen i 1997.....	43
De sist utgitte publikasjonene i serien Notater.....	46

1. Innledning

Kostnadsindeksene for lastebiltransport ble utviklet i 1997 på oppdrag fra Norges Lastebileier-Forbund. Fra og med januar 1998 har det vært løpende drift av månedlige lastebilkostnadsindekser for ti kjøretøygrupper og åtte kostnadsgrupper.

Formålet med statistikken er å beskrive utviklingen i kostnadsstrukturen for ulike kjøretøygrupper innen lastebiltransport. Notatet gir en oversikt over bakgrunnen for statistikken og beskriver hvordan indeksene og delindeksene blir utarbeidet.

Kostnadsindeksene benyttes av næringslivet i forbindelse med inngåelse og regulering av kontraktbeløp for lastebiltransport. Internt i Statistisk sentralbyrå brukes statistikken blant annet i Nasjonalregnskapet.

Statistikken offentliggjøres på Internett rundt den 15. i hver måned. Detaljerte indekstall publiseres månedlig i abonnementsheftet Aktuell lastebilstatistikk.

2. Bakgrunn og definisjoner

2.1 Definisjoner av de viktigste begrepene

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

Kostnadskomponenter

De viktigste utgiftene som lastebileiere har er: 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 over 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

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.

Vekter

Hver representantvare, kostnadskomponent og kostnadsgruppe er tillagt en vekt som bestemmer hvor stor betydning disse faktorene skal ha når delindeksene og totalindeksene utarbeides. Vektene er beregnet ved hjelp av kostnadsundersøkelsen for lastebilnæringen i 1997. Revisjon av vektene er planlagt gjennomført med om lag fem års mellomrom.

Pris

Faktiske utsalgspriser på varer og tjenester som etterspørres av lastebilnæringen. Prisene registreres per den 15. i tellingsmåneden.

Imputert verdi

En estimert pris når prisobservasjon mangler. Beregnes enten på grunnlag av andre prisobservasjoner på samme vare eller i forhold til forrige måneds observasjon dersom det gir bedre mening for den aktuelle varen.

2.2 Kort om kostnadsindekser for lastebiltransport

Indeksene bygger på en undersøkelse av kostnadsstrukturene i lastebilnæringen som ble gjennomført i 1997 med regnskapstall for 1996. Utvalget i kostnadsundersøkelsen bestod av 538 lastebileiere, trukket fra Vegdirektoratets kjøretøyregister. Det ble tatt hensyn til eventuelle regionale variasjoner i kostnadsstruktur ved å fordele utvalget på landssoner.

Totalindeksene for hver kjøretøygruppe er satt sammen av åtte delindekser, en for hver av kostnadsgruppene. Delindeksene veies sammen til totalindekser ved hjelp av faste vekter. Dette innebærer at totalindeksene er bygd opp som inputprisindekser, der vi tar utgangspunkt i en prisindeks for hver enkelt gruppe av kostnadskomponenter og vekter disse mot hverandre.

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 kjøretøygruppe. Kostnadskomponentene i indeksene er de samme som i kostnadsundersøkelsen, og vektandelen for hver komponent ble beregnet etter analyse av foretakene som var med i undersøkelsen i 1997.

Drivstoffindeksen er felles for alle kjøretøygruppene, fordi sammensetningen av prisleverandører og representantvaren diesel er lik i dette tilfellet (se pkt. 4.3). Utviklingen i indeksen for lønn og sosiale kostnader har også vært lik for alle kjøretøygruppene siden omleggingen i januar 1999, men på grunn av ulikt utgangspunkt er indekstallet for langtransport noe lavere enn for de ni andre kjøretøygruppene.

Dataene som indeksene bygger på hentes fra ulike kilder. Tallene for lønn hentes fra den kvartalsvise lønnsstatistikken til Statistisk sentralbyrå. Prisene på diesel, kontorleie, kontorrekvisita, porto, telefon, o.l. hentes fra Konsumprisindeksen. Resterende priser innhentes fra prisleverandører gjennom egne skjema.

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.

Skjemaene som benyttes av prisleverandørene er (se også vedlegg):

- RA-0374a Månedlig lastebilkostnadsindeks 2001. Delindeks: Reparasjon og service
- RA-0374b Månedlig lastebilkostnadsindeks 2001. Priser på lastebilchassis
- RA-0374c Månedlig lastebilkostnadsindeks 2001. Priser på lastebilpåbygg
- RA-0374d Månedlig lastebilkostnadsindeks 2001. Priser på lastebilforsikringer
- RA-0374e Månedlig lastebilkostnadsindeks 2001. Priser på lastebildekk

Skjemaene for rapporteringsmåned m sendes ut den 13. i måned m-1. Frist for innsending er den 20. i rapporteringsmåned, og indeksene blir publisert på Internett første torsdag etter den 15. i måned m+1.

2.3 Kort om kostnadsundersøkelsen i 1997

I samråd med Norges Lastebil-Eierforbund ble det, som tidligere nevnt, bestemt å innhente kostnadsopplysninger for ti ulike kjøretøygrupper. Utvalget i den påfølgende kostnadsstrukturundersøkelsen besto av 538 lastebileiere, trukket fra Vegdirektoratets kjøretøyregister.

For å få best mulig geografisk dekning, ble landet delt inn i tre og fire soner avhengig av kjøretøygruppe:

- Sone 1. Østlandet og Trøndelag
- Sone 2. Vestlandet
- Sone 3. Nord-Norge
- Sone 4. Oslo, Bergen og Trondheim

For kjøretøygruppene der sone 4 ikke er spesifisert, gikk Oslo og Trondheim inn i sone 1 og Bergen inn i sone 2.

Deretter ble en viss prosentandel av lastebileierne i hver av sonene ble trukket ut. Resultatet var fordelingen i tabell 2.1.

Tabell 2.1 Lastebileiere, samlet utvalg. Antall biler fordelt på soner

Biltyper	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Sum
Tømmertransport	22	15	10	-	47
Trekker	20	18	14	-	52
Tankbil	10	10	11	15	46
Renovasjon	15	10	10	14	35
Nærtransport	24	15	19	40	98
Kranbil	22	16	14	-	52
Anleggstransport	45	29	29	-	103
Langtransport	40	30	21	-	91
Totalt	198	143	128	-	538

Et spørreskjema ble sendt ut til disse lastebileierne med spørsmål om regnskapsopplysninger for 1996 (se vedlegg). Vi fikk inn 307 brukbare svar.

Ut fra analyse av disse regnskapsopplysningene ble det beregnet vektorer mellom kostnadsgruppene for hver kjøretøygruppe. For mer detaljert informasjon om vektgrunnlaget og beregning av indekser for hver enkelt kostnadsgruppe, se pkt. 4. Delindekser.

3. Generelt om indeksberegning

3.1 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).

3.2 Beregning av totalindekser

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 kjøretøygruppe.
3. Deretter vektet delindeksene sammen til **totalkostnadsindekser** for hver kjøretøygruppe.

Totalkostnadsindeksen for en kjøretøygruppe kan dermed skrives på formelen:

$$(4) \quad T = d_1 I_1 + d_2 I_2 + \dots + d_8 I_8$$

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 delindeksene for den aktuelle kjøretøygruppen.

For mer spesifikke detaljer om beregningen av hver enkelt delindeks, se pkt. 4.

3.3 Endring av vekter

Når vektene som benyttes ved beregning av en eller flere indekser blir endret, vil indekstall som beregnes med nye vekter 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 nedenfor 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 vekter, og I_m^{ny} er indeks for periode m beregnet med nye vekter.

Ligning (5) er avledet av betingelsen om at forholdet mellom kjedet indeks i tidspunkt m og ny indeks i tidspunkt m skal være lik forholdet mellom indeks beregnet med gamle vekter i endringstidspunktet t og indeks beregnet med nye vekter i endringstidspunktet t .

Kjedeindekser kan sees som en kombinasjon av flere indekser med faste vekter. En slik regelmessig beregning av nye vekter, med påfølgende kjedning, reduserer Laspeyre-indeksens innebygde svakheter betydelig. Overgangen til nye vekter 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 en vektet sum av kjedete delindekser.

3.4 Produktskifter

Ved permanent frafall av en representantvare har man generelt tre alternativer:

- Det utgåtte produktet erstattes ikke av andre produkter, i stedet blir det beregnet nye vekter for det aktuelle markedet med påfølgende kjedning av indeksene.
- Det utgåtte produktet erstattes av nytt produkt, men på en slik måte at produktendringen påvirker den opprinnelige balansen i markedet. I så fall blir det beregnet nye vekter for det aktuelle markedet med påfølgende kjedning av indeksene.
- Det utgåtte produktet blir erstattet av nytt produkt med nøyaktig samme funksjon og markedsandel, men nytt prisnivå. I lastebilindeksene er dette spesielt relevant for enkelte produkter innenfor kostnadsgruppene reparasjon/service, forsikring og dekk.

For å sikre sammenlignbarhet er det i tilfelle (c) vanlig å innføre en ny basispris for representantvaren til bruk i indeksberegningene etter produktskiftet. Den nye basisprisen er da gitt ved:

$$(6) \quad P_0^{iny} = \frac{P_t^i}{P_{t-1}^i} P_0^{igml}$$

P_0^{iny} = ny basispris for representantvare i .

P_0^{igml} = opprinnelig basispris for representantvare i .

P_t^i = pris på representantvare i etter produktskiftet.

P_{t-1}^i = pris på representantvare i før produktskiftet.

Ligning (6) er avledet av betingelsen om at utviklingen fra ny basispris til pris etter produktskiftet skal være lik utviklingen fra opprinnelig basispris til pris før produktskiftet.

4. Delindekser

4.1 Lønn og sosiale kostnader

Det blir beregnet indekser for lønn og sosiale kostnader både for sjåførere og administrativt ansatte i lastebilnæringen. Lønn og sosiale kostnader i forbindelse med sjåførere er skilt ut som en egen delindeks, mens lønn til administrativt ansatte inngår som en av kostnadskomponentene i administrasjonskostnadsindeksene (se pkt. 4.5).

I første driftsår ble det kun foretatt endringer av lønnskomponentene i lastebilkostnadsindeksene i forbindelse med lønnsoppgjøret våren 1998. Fra og med 1999 har lønnsindeksene fulgt utviklingen i den nye kvartalsvise lønnsstatistikken til Statistisk sentralbyrå.

Sosiale kostnader beregnes om en viss prosentsats av bruttolønn, og oppdateres etter behov (se pkt. 4.1.2).

4.1.1 Kvartalsvis lønnsstatistikk

Statistisk sentralbyrå har publisert kvartalsvis lønnsstatistikk fra og med 1. kvartal 1999. Måletidspunktet er utgangen av hvert kvartal og indeksen blir publisert tre måneder etter måletidspunkt. Hovedtellingen hver høst gir årlige nivå tall for lønnsstatistikken, mens kvartalsstatistikken gir endringstall og publiseres som en indeks. Utviklingen i lønnskostnadene som inngår i lastebilkostnadsindeksene bestemmes av utviklingen i lønnsindeksen for ansatte tilknyttet næringen godstransport på vei.

I den kvartalsvise lønnsstatistikken er det definert to lønnsbegreper for statistikkformål, avtalt lønn og månedsfortjeneste i alt. Avtalt lønn omfatter regulativlønn pluss avtalt akkordtillegg, utbetalt i en lønnsperiode per måledato. Månedsfortjeneste i alt består av avtalt lønn pluss uregelmessige tillegg, bonuser, provisjoner og gratiale.

Opprinnelig tok delindeksene for lønn og sosiale kostnader utgangspunkt i månedsfortjeneste i alt, et valg som ble tatt i samråd med Norges Lastebileier-Forbund. Senere er det blitt vurdert som mer hensiktsmessig å bruke avtalt lønn som utgangspunkt. Dette for å unngå en endring i indeksene fra et kvartal med store bonusutbetalinger til et kvartal med lite eller ingen bonusutbetalinger - eller omvendt.

Som nevnt måler den kvartalsvise lønnsindeksen endringen i avtalt lønn ved utgangen av hvert kvartal med etterslep på tre måneder. Vi har valgt å legge tallene fra den kvartalsvise lønnsindeksen inn i lastebilkostnadsindeksene den måneden hvor publisering av lønnsindeksen finner sted. Dette gir altså noe etterslep i forhold til f.eks. sentrale lønnsoppgjør.

Tidligere ble lønnsindeksene justert for resultatet av lønnsoppgjøret med en gang forhandlingsresultatet forelå. I praksis viste dette seg om en problematisk framgangsmåte på grunn av usikkerhet omkring innslagtidspunktene for de sentrale lønnsoppgjørene i hvert enkelt foretak, antall fagorganiserte o.l.

Av hensyn til brukerne har vi derfor valgt å prioritere en aktuell lastebilkostnadsindeks med faseforskjøvet lønnsbilde, framfor en sterkt forsinket indeks med korrekt lønnsbilde. Dette er for øvrig samme framgangsmåte som benyttes i Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for boliger.

For mer informasjon om Kvartalsvis lønnsstatistikk, se: <http://www.ssb.no/emner/06/05/lonnkvalt/>

4.1.2 Beregning av lønn og sosiale kostnader

Opprinnelig ble det beregnet en lønnsindeks for sjåfører som inngår i kjøretøygrupper med fastlønnsordning (dvs. kjøretøygruppene 1 til 9) og en for sjåfører med timelønn og kilometersatser (kjøretøygruppe 10). Etter overgangen til Kvartalsvis lønnsstatistikk, beregnes lønnsutviklingen imidlertid likt for alle ti kjøretøygruppene.

Delindeksen for sjåfører tilknyttet langtransport (kjøretøygruppe 10) vil fortsatt avvike fra de ni andre, dels på grunn ulikt nivå før skiftet og dels på grunn av ulike modeller for beregning av sosiale kostnader.

Sosiale kostnader består av utgifter som arbeidsgiveravgift, feriepenge, diett og andre sosiale kostnader, og blir beregnet som en bestemt prosent av bruttolønn etter samråd med Norges Lastebileier-Forbund. Ved endringer i arbeidsgivernes sosiale forpliktelser, f.eks. innføring av nye satser for arbeidsgiveravgift eller nye feriedager, blir prosentsatsen for sosiale kostnader endret tilsvarende.

Lønn og sosiale kostnaders vektandeler i totalkostnadsindeksene ble beregnet ved hjelp av kostnadsundersøkelsen for lastebilnæringen i 1997. Lønnskostnadenes andel av totalutgiftene er størst for renovasjonsbiler, og har minst vektandel for tankbiler med henger.

Tabell 4.1 Lønnskostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene. Andeler i prosent

Kjøretøygrupper	Lønnskostnadenes vektandeler
Tømmerbil m/henger	30,4
Trekkebil m/henger	33,1
Tankbil u/henger	34,8
Tankbil m/henger	26,1
Renovasjonsbil	45,0
Nærtransport	42,0
Kranbil	37,7
Anleggstransport u/henger	40,5
Anleggstransport m/henger	35,6
Langtransport m/henger	30,9

4.2 Reparasjons- og servicekostnader

Utviklingen i delindeksene for reparasjon og service er basert på prisutviklingen for åtte typer reparasjoner og service hos de største merkeverkstedene. Ved valg av merkeverksteder ble det tatt hensyn regionale variasjoner.

4.2.1 Reparasjonstyper og vektandeler

Etter drøftinger med fagfolk kom vi fram til at det er nødvendig (og forsvarlig) å aggregere fra ti til tre kjøretøygrupper som grunnlag for reparasjonsindeksen. Etter samråd med verkstedbransjen endte vi opp med de tre aggregerte kjøretøygruppene som vist i tabell 4.2.

Tabell 4.2 Reparasjoner og service. Aggregerte kjøretøygrupper etter opprinnelige kjøretøygrupper

Opprinnelige kjøretøygrupper	Aggregerte kjøretøygrupper
Langtransport m/henger	Langtransport
Trekkbil m/henger	Langtransport
Tanktransport m/henger	Langtransport
Tømmerbil m/henger	Anleggstransport
Anleggstransport u/henger	Anleggstransport
Anleggstransport m/henger	Anleggstransport
Tanktransport u/henger	Distribusjon
Renovasjonsbil u/henger	Distribusjon
Nærtransport u/henger	Distribusjon
Kranbil u/henger	Distribusjon

Valg av reparasjonstyper ble bestemt ved hjelp av markedsundersøkelser hos de største merkeverkstedene i landet. Vi ba verkstedene liste opp de reparasjons- og servicetyperne med størst omsetning, og også oppgi disse reparasjonenes prosentvise andel av total omsetning.

Følgende reparasjonstyper inngår i indeksene:

1. Girkasse
2. Fjæring, skifte av fjær (bil og henger)
3. Fjæring, skifte av luftbelg (bil og henger)
4. Bremsbånd per aksling
5. Støtdemper per aksling
6. Clutch komplett inkl. lamell
7. Bremsband, tromler og ompakking av nav, per aksling (henger)
8. Service, pris på utførelse av minimumskrav i henhold til fabrikkantens krav

Det innhentes prisdata for den totale kostnaden for hver reparasjonstype, ikke for lønn og reparasjonsdeler separat. Dette innebærer at vi henter inn den prisen kunden faktisk må betale for eksempel ved skifte av girkasse, fordelt på de aggregerte kjøretøygruppene. Tilsvarende gjelder for de øvrige sju reparasjonstypene, men reparasjonstype 7 inngår naturlig nok ikke i kjøretøygruppen distribusjon.

Vi opererer altså med åtte reparasjonstyper i to av kjøretøygruppene og sju reparasjonstyper i den tredje gruppen, og totalt blir det innhentet 23 prisopplysninger i måneden fra hvert av merkeverkstedene som rapporterer. Prisene hentes inn uten merverdiavgift og spesialrabatter til store kunder. Rabatter som ikke er avhengig av størrelsen på kundens kjøp skal derimot være med.

Representantvarenes (reparasjonstypenes) vektandeler i reparasjonsindeksene er beregnet ut fra markedsandeler basert på verkstedenes omsetningstall.

Reparasjonskostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene ble beregnet ved hjelp av kostnadsundersøkelsen for lastebilnæringen i 1997. Lønnskostnadenes andel av totalutgiftene er størst for tankbiler med henger og kranbiler, og har minst vektandel for renovasjonsbiler.

Tabell 4.3 Reparasjonskostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene. Andeler i prosent

Kjøretøygrupper	Reparasjonskostnadenes vektandeler
Tømmerbil m/henger	12,3
Trekkbil m/henger	10,1
Tankbil u/henger	11,0
Tankbil m/henger	13,0
Renovasjonsbil	9,3
Nærtransport	10,9
Kranbil	13,0
Anleggstransport u/henger	10,4
Anleggstransport m/henger	11,6
Langtransport m/henger	9,5

4.2.2 Beregning av reparasjonsindeksene

Reparasjonsindeksene tar utgangspunkt i en Laspeyre-indeks for hver reparasjonstype i hver av de tre aggregerte kjøretøygruppene. Disse prisindeksene vektet så sammen til reparasjonsindeks som gir uttrykk for den samlede prisutviklingen for alle reparasjonstypene innenfor hver kjøretøygruppe.

En Laspeyre-indeks for reparasjonstype j ($j = 1, \dots, 7$ eller 8) innenfor aggregert kjøretøygruppe a ($a = 1, 2, 3$) er gitt ved:

$$(8) \quad P_j^a = \sum_{i=1}^N w_{ij}^a \frac{P_{ij}^{at}}{P_{ij}^{a0}}, \text{ der } \sum_{i=1}^N w_{ij}^a = 1$$

P_j^a = prisindeks for reparasjonstype j innenfor kjøretøygruppe a .

w_{ij}^a = verksted i 's vekt for reparasjonstype j innenfor kjøretøygruppe a .

P_{ij}^{a0} = pris på reparasjonstype j for verksted i for kjøretøygruppe a på basistidspunktet 0 .

P_{ij}^{at} = pris på reparasjonstype j for verksted i for kjøretøygruppe a på måletidspunktet t .

N = antall prisleverandører (verksteder).

Totalkostnadsindeksene for reparasjon beregnes så ved hjelp av reparasjonstypeindeksene og deres tilhørende vekter. For kjøretøygruppe a er den gitt ved:

$$(9) \quad P_a = \sum_{j=1}^n w_j^a P_j^a, \text{ der } \sum_{j=1}^n w_j^a = 1$$

P_a = Totalkostnadsindeks for reparasjon for kjøretøygruppe a .

n = antall reparasjonstyper (7 eller 8 avhengig av kjøretøygruppe).

w_j^a = reparasjonstype j 's vekt innenfor kjøretøygruppe a (gitt ved samlet omsetning for reparasjonstype j innenfor kjøretøygruppe a summert over alle verkstedene, delt på summen av verkstedenes totale omsetning av de sju eller åtte reparasjonstypene innenfor samme kjøretøygruppe).

4.3 Drivstoffkostnader

Drivstoffindeksen er felles for alle kjøretøygruppene, men drivstoffkostnadenes betydning for totalindeksene varierer mellom kjøretøygruppene.

Kostnadsundersøkelsen for lastebilnæringen i 1997 viste naturlig nok at drivstoffkostnadene utgjør en betydelig andel av de samlede kostnadene for de forskjellige kjøretøygruppene. Størst betydning har drivstoffkostnadene for tømmertransport med henger, mens den inngår med minst vekt for renovasjonstransport.

Tabell 4.4 Drivstoffkostnadenes vektandeler i total-kostnadsindeksene. Andeler i prosent

Kjøretøygrupper	Drivstoffkostnadenes vektandeler
Tømmerbil m/henger	24,0
Trekkebil m/henger	19,0
Tankbil u/henger	20,0
Tankbil m/henger	19,5
Renovasjonsbil	9,8
Nærtransport	13,6
Kranbil	14,8
Anleggstransport u/henger	15,1
Anleggstransport m/henger	18,4
Langtransport m/henger	20,7

Gjennom drøftinger med Norsk Petroleumsinstitutt kom vi fram til at det er tilfredsstillende å benytte utviklingen i dieselpriis fra pumpe som grunnlag for drivstoffindeksen. Alternativet var å benytte to delindekser, en for tankleveranser og en for pumpepriser, men selv om det kan være avvikende prisnivå mellom disse to leveringsformene, avviker ikke selve prisutviklingen i nevneverdig grad.

Av hensyn til mulige regionale variasjoner blir det hentet inn priser fra hele landet. I utgangspunktet er landet delt opp i fem soner. I tillegg er Oslo, Bergen og Trondheim tatt ut som egne områder, noe som gir åtte markeder i alt:

1. Akershus
2. Oslo
3. Resten av Østlandet
4. Sørlandet/Vestlandet
5. Bergen
6. Møre/Trøndelag
7. Trondheim
8. Nord-Norge

Innenfor hvert marked blir det innhentet priser fra et representativt antall prisleverandører, til sammen rundt 40 stykker. Den månedlige dieselindeksen for hele landet blir beregnet ved å veie prisendringene i hvert område sammen med områdets relative andel av totalomsetningen slik den framgår av den årlige varehandelsstatistikken. Innenfor hvert marked blir utviklingen i dieselpriis beregnet ved at en tar et likeveid gjennomsnitt av endringene for alle prisrapporteringene. Prismaterialet er de faktiske utsalgsprisene den 15. i hver måned.

Drivstoffindeksen er tilnærmet identisk med dieselindeksen som inngår i konsumprisindeksen, i den forstand at hovedgrunnlaget blir utarbeidet av Seksjon for økonomiske indikatorer i Statistisk sentralbyrå mens eventuelle justeringer for endringer i merverdiavgift blir foretatt i ettertid av Seksjon for samferdsel og reiseliv.

4.4 Dekkostnader

Dekkindeksene er basert på prisutviklingen for 47 ulike dekktyper. De mest representative modellene innenfor hvert dekkmerke er blitt valgt ut i samråd med representanter fra dekkbransjen, og det innhentes priser for både nye og regummierte dekk.

4.4.1 Dekktyper og vektandeler

Etter samråd med bransjen kom vi fram til at det er nødvendig (og tilstrekkelig) med fem dekkindekser for å følge kostnadsutviklingen i alle kjøretøygruppene. Fordelingen av de ti kjøretøygruppene på aggregerte dekkindeksgrupper er som vist i tabell 4.5.

Tabell 4.5 Dekkostnader. Aggregert indeksgruppe etter kjøretøygruppe, kjøretøytype og dekkdimensjon

Indeksgruppe	Kjøretøygruppe	Kjøretøytype	Dekkdimensjon
A	1, 8, 9	Tømmerbil, Anleggstilbil	315/80 R 22,5
B	2	Trekkebil med henger	315/80 R 22,5 (1/5) og 295/80 R 22, 5 (4,5)
C	3, 4, 10	Tankbil, Langtransport	315/80 R 22,5
D	5	Renovasjonsbil	295/80 R 22,5
E	6, 7	Nærtransport, Kranbil	9,5 R 17,5

Prisleverandørene er fire merkeforhandlere av nye dekk og to merkeforhandlere av regummierte dekk. Etter drøftinger med representanter for dekkbransjen valgte vi de mest representative dekkmodellene innenfor hvert enkelt dekkmerke.

Modellene er valgt ut fra hvilken dekkdimensjon og hvilket dekkmønster som er mest aktuelt for hver kjøretøygruppe. Valg av dekkmønster avhenger for eksempel både av kjøremønster og hvilken dekktype som er best egnet for det enkelte kjøretøyets styreaksel og drivaksel.

Totalt rapporterer prisleverandørene priser på til sammen 47 dekkmodeller fordelt på seks dekkmerker. 13 av modellene er regummierte dekk og prisene rapporteres uten eventuelle rabatter.

Dekkostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene ble beregnet ved hjelp av kostnadsundersøkelsen for lastebilnæringen i 1997 som viste at dekk utgjør en relativt liten andel av samlede kostnader for alle kjøretøygruppene. Størst betydning har dekkkostnadene for tømmertransport og anleggstransport, mens vektandelen er minst for renovasjonsbiler.

Tabell 4.6 Dekkostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene. Andeler i prosent

Kjøretøygrupper	Dekkostnadenes vektandeler
Tømmerbil m/henger	3,5
Trekkebil m/henger	2,9
Tankbil u/henger	2,8
Tankbil m/henger	3,0
Renovasjonsbil	1,9
Nærtransport	2,0
Kranbil	2,0
Anleggstransport u/henger	3,2
Anleggstransport m/henger	3,5
Langtransport m/henger	2,9

4.4.2 Beregning av dekkindeksene

Laspeyre-prisindeks for de fem dekkindeksene er gitt ved :

$$(10) \quad P_j = \sum_{i=1}^N w_{ij} \frac{P_{ij}^t}{P_{ij}^0}, \text{ der } \sum_{i=1}^N w_{ij} = 1$$

P_j = prisindeks for dekkindeks j ($j=A,B,C,D,E$).

w_{ij} = dekkmerke i 's vekt i dekkindeks j .

P_{ij}^0 = pris på dekkmerke i i dekkindeks j på basistidspunktet 0 .

P_{ij}^t = pris på dekkmerke i i dekkindeks j på måletidspunktet t .

N = antall dekkmerker (prisleverandører).

Vektene som hvert dekkmerke har i indeksene er en funksjon av dekkmerkens relative andel av omsetningen. Dekkindeksene for hver kjøretøygruppe beregnes altså ved å veie dekkmerkens prisendringer sammen med markedsandelen.

For hvert enkelt dekkmerke blir prisen beregnet ved å ta et likeveid (aritmetisk) gjennomsnitt av prisene for de dekkmodellene som inngår. Pris for dekkmerke i i dekkindeks j på tidspunkt t er dermed gitt ved:

$$(11) \quad P_{ij}^t = \frac{\sum_{k=1}^{n_{ij}} P_{ijk}^t}{n_{ij}}$$

P_{ijk}^t = pris på dekkmodell k av dekkmerke i i dekkindeks j på tidspunkt t .

n_{ij} = antall dekkmodeller av dekkmerke i i dekkindeks j .

4.5 Administrasjonskostnader

Administrasjonskostnadene består av de fire kostnadskomponentene "lønn til administrativt ansatte", "kontorrekvisita og trykksaker", "porto og telefon" og "leiekostnader".

4.5.1 Administrasjonstyper og vektandeler

Administrasjonskostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene ble beregnet ved hjelp av kostnadsundersøkelsen for lastebilnæringen i 1997. Størst betydning har administrasjonskostnadene for renovasjonsbiler, mens vektandelen er lavest innen tømmertransport.

Tabell 4.7 Administrasjonskostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene. Andeler i prosent

Kjøretøygrupper	Administrasjonskostnadenes vektandeler
Tømmerbil m/henger	4,6
Trekkbil m/henger	8,7
Tankbil u/henger	8,4
Tankbil m/henger	7,8
Renovasjonsbil	11,0
Nærtransport	10,3
Kranbil	9,2
Anleggstransport u/henger	9,1
Anleggstransport m/henger	7,6
Langtransport m/henger	9,7

Grovt sett kan administrasjonskostnadene deles opp i "materialkostnader knyttet til administrasjon" og "lønn til administrativt ansatte". Utviklingen i lønnsandelen av administrasjonskostnadene følges som nevnt under pkt. 4.1.1., ved hjelp av den kvartalsvise lønnsstatistikken til Statistisk sentralbyrå.

Utviklingen i de øvrige administrative kostnadene er gitt ved utviklingen i egne delindekser for "kontorrekvisita og trykksaker", "porto og telefon" og "leiekostnader". Disse komponentene inngår som egne delindekser i Konsumprisindeksen. Ferdig beregnede tall innhentes derfra og justeres eventuelt for endringer i merverdiavgiften.

Kostnadsundersøkelsen gjorde det mulig å beregne et forholdstall mellom disse komponentgruppene for hver kjøretøygruppe som vist i tabell 4.8. Disse vektandelene ligger til grunn når de fire administrative kostnadskomponentene veies sammen til administrasjonsindekser for hver kjøretøygruppe.

Tabell 4.8 Administrasjonskostnader. Kostnadskomponentenes vektorer etter kjøretøygruppe. Andeler i prosent.

Kjøretøygrupper	Leiekostnader	Kontorrekvisita- og trykksakskostnader	Porto og telefonkostnader	Lønn til administrativt ansatte
Tømmerbil m/henger	19,5	6,9	24,6	49,0
Trekkbil m/henger	18,8	6,6	23,5	51,1
Tankbil u/henger	18,0	6,4	22,7	52,9
Tankbilt m/henger	17,9	6,4	22,6	53,1
Renovasjonsbil	17,6	6,2	22,1	54,1
Nærtransport	18,4	6,5	23,2	51,9
Kranbil	18,4	6,5	23,2	51,9
Anleggstransport u/henger	15,3	5,4	19,3	60,0
Anleggstransport m/henger	17,4	6,2	21,9	54,5
Langtransport m/henger	15,3	5,4	19,3	60,0

4.5.2 Beregning av administrasjonskostnadsindeksene

Administrasjonsindeksene er kjedete Laspeyre-indekser, gitt ved:

$$(12) \quad I_i = w_{i1}P_{i1} + w_{i2}P_{i2} + w_{i3}P_{i3} + w_{i4}P_{i4} \quad , \quad \text{der} \quad \sum_{j=1}^4 w_{ij} = 1$$

I_j = administrasjonsindeks for kjøretøygruppe i ($i = 1, 2, \dots, 10$).

P_{i1} = delkostnadsindeks for "lønn til funksjonærer" for kjøretøygruppe i .

P_{i2} = delkostnadsindeks for "leiekostnader" for kjøretøygruppe i .

P_{i3} = delkostnadsindeks for "kontorrekvisita og trykksaker" for kjøretøygruppe i .

P_{i4} = delkostnadsindeks for "porto og telefon" for kjøretøygruppe i .

w_{ij} = vekt for delkostnadsindeksen j ($j = 1, 2, 3, 4$) for kjøretøygruppe i .

4.6 Forsikringskostnader

Delkostnadsindeksene for forsikring er basert på prisutviklingen hos de tre forsikringsselskapene som er størst innen lastebilforsikringer. Det er utviklet egne forsikringsindekser for alle de ti kjøretøygruppene, og prisrapporteringen er knyttet opp til kravspesifikasjoner som gjør det mulig å følge utviklingen i forsikringspremie for samme type kjøretøy hver måned.

4.6.1 Kravspesifikasjoner og vektandeler

For å få sammenlignbare priser er det nødvendig at forsikringsselskapene oppgir premier for samme typer kjøretøy og samme typer forsikring hver måned. I samarbeid med de aktuelle forsikringsselskapene er det derfor innført visse krav til de enkelte kjøretøygruppene som skal gjøre det mulig å følge prisutviklingen på identiske forsikringsprodukter.

Alle kjøretøytypene har for eksempel ansvars- og kaskoforsikring, men egenandelene varierer ut fra hvilken kjøretøygruppe vi ser på. Alle hengere er beregnet med samme egenandel som tilhørende kjøretøy. Noen kjøretøygrupper har i tillegg fått godsansvar. Dette gjelder trekkbil med henger, tankbil uten henger, tankbil med henger, nærtransport, kranbil og langtransport med henger.

For åtte av kjøretøygruppene er premien beregnet med kjøresone innenfor Norden. Unntakene er gruppene trekkbil og langtransport, der det også er regnet med kjøring utenfor Norden.

Kjørelengden er annet moment ved beregning av forsikringspremiene, og vi har tatt hensyn til dette ved utforming av kravspesifikasjonene for hver enkelt kjøretøygruppe. Kjørelengdene i indeksene varierer fra 30.000 kilometer i året for anleggsbiler til ubegrenset kjørelengde for langtransportbiler.

Forsikringspremiene varierer også med prisen på kjøretøyet. I samråd med forsikringsselskapene har vi valgt å følge nyanskaffelsespriser per 01.01.1998 for de utvalgte lastebilmodellene.

Type påbygg varierer innenfor enkelte av kjøretøygruppene, og i tre tilfeller har vi valgt å samle inn forsikringspremier for biler med flere påbyggsvarianter. For hver av kjøretøygruppene trekkbil med henger, nærtransport og langtransport med henger henter vi derfor inn prisopplysninger for biler med alternative påbygg som vist i tabell 4.9.

Tabell 4.9 Påbyggtyper etter kjøretøygruppe

Kjøretøygruppe	Påbygg
1. Tømmertransport, 3 - akslet bil med 3-akslet henger	Tømmerpåbygg
2. Trekkbil, 3 - akslet bil med 3-akslet henger	a. Kapell b. Termopåbygg med fryseaggregat c. Godsskap
3. Tanktransport, 3-akslet bil	Tankpåbygg
4. Tanktransport, 3-akslet bil med 3-akslet henger	Tankpåbygg på bil og henger
5. Renovasjonstransport, 3-akslet bil	Renovasjonspåbygg med komprimator
6. Nærtransport	a. Kapell b. Termopåbygg med fryseaggregat c. Godsskap
7. Kranbil, 3-akslet bil	Plan flatvogn med tipp
8. Anleggstil, 3-akslet bil	Dumperkasse
9. Anleggstil, 3-akslet bil med henger	Dumperkasse og boggikjerre
10. Langtransport, 3-akslet bil med 3-akslet henger	a. Kapell b. Termopåbygg med fryseaggregat c. Godsskap

Forsikringselskapene oppgir ikke priser individuelt, men ut fra et generelt prispåslag ved prisrapportering. Det vil si at indeksen ikke fanger opp spesielle kunderabatter, kun generelle sikkerhetsrabatter. Sikkerhetsrabattene defineres ut fra tekniske kravspesifikasjoner som ekstra bremsesystem, alarm, sentrallås, startspærre og varslingssystem for rygging. I samråd med bransjen er det fastsatt en representativ bonus for hver av kjøretøytypene.

Forsikringskostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene ble beregnet ved hjelp av kostnadsundersøkelsen for lastebilnæringen i 1997. Forsikringskostnadenes andel av totalutgiftene er størst for kranbiler, og har minst vektandel for renovasjonsbiler og anleggstransport uten henger.

Tabell 4.10 Forsikringskostnadenes(*) vektandeler i totalkostnadsindeksene. Andeler i prosent

Kjøretøygrupper	Forsikringskostnadenes vektandeler
Tømmerbil m/henger	3,2
Trekkbil m/henger	2,9
Tankbil u/henger	2,6
Tankbil m/henger	3,2
Renovasjonsbil	2,4
Nærtransport	3,1
Kranbil	3,5
Anleggstransport u/henger	2,4
Anleggstransport m/henger	3,1
Langtransport m/henger	2,9

* Kun forsikringskostnader knyttet til kjøretøy

4.6.2 Beregning av forsikringsindeksene

Forsikringsindeksene er Laspeyre-indeks, gitt ved:

$$(13) \quad P_j = \sum_{i=1}^N w_{ij} \frac{P_{ij}^t}{P_{ij}^0}, \text{ der } \sum_{i=1}^N w_{ij} = 1$$

P_j = forsikringsindeks for kjøretøygruppe j .

w_{ij} = forsikringsselskap i 's vekt i forsikringsindeksen for kjøretøygruppe j ($j = 1, \dots, 10$). Vektene er beregnet ut fra markedsandeler målt i antall forsikringstakere innenfor næringen.

P_{ij}^0 = pris på forsikring fra forsikringsselskap i for kjøretøygruppe j på basistidspunktet 0 .

P_{ij}^t = pris på forsikring fra forsikringsselskap i for kjøretøygruppe j på måletidspunktet t .

N = antall forsikringsselskaper (prisleverandører).

For kjøretøygruppene med tre forskjellige typer påbygg blir det beregnet et veid gjennomsnitt av de tre aktuelle forsikringsprisene fra hver prisleverandør som legges inn i formel (13). Det vil si at P_{ij}^0 og

P_{ij}^t er veide gjennomsnittsverdier i disse tilfellene, gitt ved:

$$(14) \quad P_{ij}^t = \sum_{q=1}^3 w_{qij} P_{qij}^t$$

og

$$(15) \quad P_{ij}^0 = \sum_{q=1}^3 w_{qij} P_{qij}^0, \text{ der } \sum_{q=1}^3 w_{qij} = 1 \text{ i begge tilfellene}$$

w_{qij} = Bil med påbyggtype q 's vekt i beregning av gjennomsnittspris fra forsikringsselskap i for kjøretøygruppe j ($j = 2, 6, 10$).

P_{qij}^0 = pris fra forsikringsselskap i for bil med påbyggtype q i kjøretøygruppe j på basistidspunktet 0 .

P_{qij}^t = pris fra forsikringsselskap i for bil med påbyggtype q i kjøretøygruppe j på måletidspunktet t .

4.7 Fergekostnader og bompenger

Det er utviklet to indekser for bom- og fergekostnader, en for innenlandsk transport og en for langtransport. De mest brukte fergestrekningene og bomstasjonene på Østlandet, Sørlandet, Vestlandet og i Nord-Norge ble valgt ut som prisleverandører.

4.7.1 Priser og vektandeler

For alle kjøretøygruppene, med unntak av trekkbil for semitrailer og langtransport, produseres en felles bom- og fergekostnadsindeks bestående av prisinformasjon fra fem fergestrekninger og tre bomstasjoner. For kjøretøygruppene trekkbil for semitrailer og langtransport, produseres en egen bom- og fergekostnadsindeks som tar hensyn til kjøring på utlandet ved at det hentes inn priser for fergestrekninger mellom Norge og Sverige, Norge og Danmark og Norge og Tyskland.

Vektingen mellom bom- og fergeselskaper i de to delkostnadsindeksene er beregnet ved hjelp av omsetningstall. Stort sett er formelen billettpris multiplisert med trafikk tall for lastebil benyttet, men enkelte selskaper hadde også egne omsetningsverdier for lastebil tilgjengelig.

Hvert bomselskap leverer kun en pris per passering for lastebiler hver måned. De innenlandske fergeselskapene leverer flere transportpriser. Forklaringen er at bomselskapene opererer med en fast pris for lastebilpasseringer, mens billettprisene på fergestrekningene varierer ut fra lengden på kjøretøyet.

De fem innenlandske fergestrekningene rapporterer priser for lengdeklassene 8-10 meter, 14-17 meter og 17-19 meter. For å komme fram til en felles prisutvikling per fergestrekning, beregnes et veid gjennomsnitt av transportprisene i de tre lengdeklassene, der vektene er beregnet ut fra trafikk tall per lengdeklasse på de enkelte fergestrekningene. Datagrunnlaget er Vegdirektoratets fergestatistikk.

Med unntak av en fergestrekning, rapporterer fergene til utlandet faste meterpriser i stedet for pris basert på lengdeintervaller. Fra disse fergeselskapene er det derfor kun nødvendig å samle inn en pris per fergestrekning, fordi den prosentuelle prisendringen er den samme for alle meterverdiene. Den ene fergestrekningen til utenlandsk havn som ikke bruker meterpris, rapporterer en gjennomsnittspris for prisklassene 12,5-16,9 meter og 17-19 meter.

Til sammen blir det dermed innhentet 18 priser hver måned til bom- og fergekostnadsindeksen som bare omfatter innenlandsk kjøring, og 23 priser til indeksen som også omfatter ferger til utlandet.

Bom- og fergekostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene ble beregnet ved hjelp av kostnadsundersøkelsen for lastebilmøringen i 1997. Bom- og fergekostnadene har størst betydning for kjøretøygruppene trekkbil med henger og langtransport, men utgjør en liten vektandel for tømmerbiler, renovasjonsbiler, kranbiler og anleggstransport.

Tabell 4.11 Bom- og fergekostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene. Andeler i prosent

Kjøretøygrupper	Bom- og fergekostnadenes vektandeler
Tømmerbil m/henger	1,3
Trekkbil m/henger	6,1
Tankbil u/henger	2,8
Tankbilt m/henger	5,2
Renovasjonsbil	1,0
Nærtransport	2,4
Kranbil	1,5
Anleggstransport u/henger	1,5
Anleggstransport m/henger	0,5
Langtransport m/henger	5,7

4.7.2 Beregning av bom- og fergekostnadsindeksene

Bom- og fergekostnadsindeksene er Laspeyre-indeks, gitt ved:

$$(16) \quad P_j = \sum_{i=1}^N w_{ij} \frac{P_i^t}{P_i^0}, \text{ der } \sum_{i=1}^N w_{ij} = 1$$

P_j = bom- og fergekostnadsindeks j ($j=1,2$).

W_{ij} = bomselskap eller fergestrekning i 's vekt i bom- og fergekostnadsindeks j .

P_i^0 = billettpris for bomselskap eller fergestrekning i på basistidspunktet 0 .

P_i^t = billettpris for bomselskap eller fergestrekning i på måletidspunkt t .

N = antall bomselskap og fergestrekninger. Indeksen som omfatter både innenlandsk og utenlandsk kjøring har $N = 14$, indeksen som kun omfatter innenlandsk kjøring har $N = 10$.

For fergeselskapene som rapporterer tre priser per fergestrekning, er P_i^0 og P_i^t et veid gjennomsnitt av de tre prisene. Det vil si:

$$(17) \quad P_i^t = \sum_{q=1}^3 w_{qi} P_{qi}^t$$

og

$$(18) \quad P_i^0 = \sum_{q=1}^3 w_{qi} P_{qi}^0, \text{ der } \sum_{q=1}^3 w_{qi} = 1 \text{ i begge tilfellene}$$

w_{qi} = lengdeklasse q 's vekt i beregning av pris for fergestrekning i ($i = 1,2,\dots,5$).

P_{qi}^0 = billettpris for lengdeklasse q på fergestrekning i på basistidspunktet 0 .

P_{qi}^t = billettpris for lengdeklasse q på fergestrekning i på måletidspunktet t .

4.8 Kapitalkostnader

Innen lastebiltransport består produksjonskapitalen av lastebiler og vogntog. Selv om bilen står stille, gir dette grunnlag for tre typer kostnader: Avskrivninger, avgifter og rentekostnader. Kapitalkostnadene er summen av disse tre kostnadskomponentene.

4.8.1 Kapitalkostnader og vektandeler

En tolkning av kapitalkostnader er å si at billån gjennomsnittlig skal være forrentet og nedbetalt når bilen er utslitt. En annen at kapitalkostnadene skal gjenspeile kostnadene ved fornying av bilparken.

I Sveriges kostnadsindekser for lastebiltransport (og Transportøkonomisk institutts tidligere indekser i Norge) har man valgt å la kapitalkostnadsindeksene gjenspeile endringer i kostnadene ved fornying av bilparken. Vi gjør det samme i våre indekser, noe som innebærer at avskrivningene beregnes ut fra gjenanskaffelsesprisen for kjøretøyet.

Rentekostnaden beregnes ved en inflasjonsjustert estimert markedsrente (realrente) basert på konsumprisindeksen og 3-måneders NIBOR-rente fra Norges Bank.

Vi har valgt å definere årsavgift og vektårsavgift som en del av kapitalkostnadene fordi disse avgiftene knytter seg direkte til det å eie produksjonskapital. Eventuelle endringer i disse avgiftene vil altså gi utslag i kapitalkostnadsindeksene.

Årsavgift pålegges kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 12 tonn. Tyngre kjøretøy betalte tidligere vektårsavgift basert på tolv ulike vektclasser. 1. juli 2000 ble imidlertid den gamle vektårsavgiften lagt om slik at strukturen ble lik den avgiftsordningen som gjelder for tyngre kjøretøy innen EU.

Dette innebar overgang til en avgift basert på tillatt totalvekt, antall aksler og hvorvidt drivende aksel/aksler har luftfjæring eller ikke. I tillegg ble det for dieseldrevne kjøretøy innført en ikke ubetydelig miljøkomponent basert på hvilke utslippskrav kjøretøyet oppfyller, målt etter gjeldende EURO-normer.

Fra og med juli 2000 blir det derfor beregnet en ny miljødifferensiert vektårsavgift for hver av kjøretøygruppene, basert på representative kriterier for de ulike kjøretøygruppene slik de framgår av Kjøretøyregisteret, Lastebiltellingene og tilbakemeldinger fra bransjen.

Det er utviklet egne kapitalkostnadsindekser for hver av de ti kjøretøygruppene, og dette innebærer at det er nødvendig å hente inn priser fra chassisforhandlere og påbyggere som dekker alle typer kjøretøy for å få beregnet avskrivningskostnadene mest mulig korrekt.

I tre av kjøretøygruppene er det nødvendig å samle inn priser for flere typer påbygg. Påbyggtypenes vekter i indeksene er beregnet ut fra markedsandeler i hvert tilfelle, og er de samme som brukes i forsikringsindeksene (se tabell 4.9). De til sammen 21 prisleverandørene er markedsdominerende chassisforhandlerne og påbyggere innen lastebiltransport.

I kostnadsundersøkelsen i 1997 ba vi om spesifisering av kapitalkostnadene per kjøretøy, fordelt på avskrivningskostnader, rentekostnader og årsavgift/vektårsavgift. Dette ga grunnlag for å beregne komponentenes vektandeler i kapitalindeksene for hver kjøretøygruppe, som vist i tabell 4.12.

Tabell 4.12 Kapitalkostnader. Intern vektfordeling i kapitalindeksene. Andeler i prosent

Kjøretøygrupper	Avskrivnings- kostnadenes vektandel	Rente- kostnadenes vektandel	Avgiftenes vektandel
Tømmerbil m/henger	83,0	11,8	5,2
Trekkbil m/semitrailer	74,0	20,2	5,8
Tankbil u/henger	75,9	18,5	5,6
Tankbil m/henger	75,2	20,4	4,4
Renovasjonsbil	73,6	23,4	3,0
Nærtransport	78,0	17,0	5,0
Kranbil	74,7	20,4	4,9
Anleggstransport u/henger	72,9	21,0	6,1
Anleggstransport m/henger	79,9	13,6	6,5
Langtransport m/henger	69,1	25,8	5,1

Kostnadsundersøkelsen viste også at kapitalkostnadene utgjør en relativt stor andel av de samlede kostnadene i alle kjøretøygruppene. Størst betydning har kapitalkostnadene for tankbil med henger og tømmerbil med henger, mens denne typen kostnader inngår med minst vekt for nærtransport.

Tabell 4.13 Kapitalkostnadenes vektandeler i totalkostnadsindeksene. Andeler i prosent

Kjøretøygrupper	Kapitalkostnadenes vektandeler
Tømmerbil m/henger	20,7
Trekkbil m/semitrailer	17,2
Tankbil u/henger	17,6
Tankbil m/henger	22,2
Renovasjonsbil	19,6
Nærtransport	15,7
Kranbil	18,3
Anleggstransport u/henger	17,8
Anleggstransport m/henger	19,7
Langtransport m/henger	17,7

4.8.2 Beregning av kapitalkostnadsindeksene

Kapitalkostnadsindeksene er kjedete Laspeyre-indeks, gitt ved:

$$(19) \quad I_i = w_{i1}L_{i1} + w_{i2}L_{i2} + w_{i3}L_{i3}, \text{ der } \sum_{k=1}^3 w_{ik} = 1$$

I_i = kapitalkostnadsindeks for kjøretøygruppe i ($i = 1, 2, \dots, 10$).

L_{i1} = delindeks for avskrivningskostnader for kjøretøygruppe i .

L_{i2} = rentenivå på måletidspunktet t dividert med rentenivået på basistidspunktet 0 .

L_{i3} = avgifter på måletidspunktet t for kjøretøygruppe i dividert med avgifter på basistidspunktet 0 for kjøretøygruppe i .

w_{ik} = vekt for delindeksene k ($k = 1, 2, 3$) for kjøretøygruppe i .

Avskrivningskostnadsindeksene i (19) er Laspeyre-indeks, gitt ved:

$$(20) \quad L_{i1} = \sum_{j=1}^N q_{ij} \frac{P_{ij}^t}{P_{ij}^0}, \text{ der } \sum_{j=1}^N q_{ij} = 1$$

L_{i1} = avskrivningskostnadsindeks for kjøretøygruppe i ($i=1, 2, \dots, 10$).

q_{ij} = vekt for kjøretøymerke j i kjøretøygruppe i .

P_{ij}^t = pris på chassis og påbygg for kjøretøymerke j i kjøretøygruppe i på måletidspunktet t .

P_{ij}^0 = pris på chassis og påbygg for kjøretøymerke j i kjøretøygruppe i på basistidspunktet 0 .

N = antall prisleverandører.

For kjøretøygruppene med tre forskjellige typer påbygg blir det beregnet et veid gjennomsnitt av de tre aktuelle påbyggprisene fra hver prisleverandør. Det vil si at P_{ij}^0 og P_{ij}^t er basert på veide gjennomsnittsverdier i disse tilfellene (se 4.6.2).

5. Feilkilder og kvalitet

5.1 Feilkilder

5.1.1 Utvalgsfeil

Når man baserer datagrunnlaget på et utvalg og ikke en fulltelling, vil det normalt være et avvik mellom utvalget man har foretatt og populasjonen som helhet. Denne utvalgsfeilen reduseres normalt når størrelsen på utvalget øker.

I lastebilkostnadsindeksene kan dette gi skjevhet på to områder. For det første er det benyttet et utvalg av lastebileiere som grunnlag for vektandelene til hver av kostnadskomponentene. For det andre baserer indeksen seg på et utvalg av prisrapportører.

Det er ikke gjort beregninger av disse utvalgskjevhetene i lastebilkostnadsindeksene, men få prisleverandører og oversiktlige markedsforhold gjør at dette ikke antas å være noen stor feilkilde i tilfelle nummer to.

5.1.2 Modellfeil

Over tid skjer det endringer i kostnadsstrukturen i lastebilbedriftene, og vektgrunlaget foreldes tilsvarende. For å sikre riktig vektning av prisendringer i lastebilindeksene, må vektene derfor revideres med jevne mellomrom.

5.1.3 Målefeil

Ved endringer i produkter, regelverk eller andre bransjeforhold, må grunnlaget for utarbeiding av lastebilkostnadsindeksene endres tilsvarende. Slike tilpasninger gjøres normalt i samråd med bransjen. Ved mistanke om målefeil som følge av feil utfylling av skjema, kontaktes oppgavegiver.

5.1.4 Frafall

Ved fristenes utløp ligger svarprosenten på mellom 85 og 90 prosent. Etter puring ligger svarprosenten på 100 prosent. Ved partielle frafall, det vil si manglende svar på et eller flere spørsmål i skjemaet, kontaktes oppgavegiver. Vi tar også kontakt ved andre feil eller avvik av betydning. I noen tilfeller imputerer vi tall (se 5.2).

5.2 Kvalitet

For å sikre god kvalitet kontrolleres de innkomne skjemaene manuelt før dataregistrering.

Ved partielle frafall, andre feil eller avvik av betydning blir oppgavegiver kontaktet. I noen tilfeller imputeres en verdi enten med gjennomsnittlig prisendring for den aktuelle varen eller ved kopiering av forrige måneds priser dersom det gir bedre mening.

Prisoppgavene sammenliknes med tilsvarende oppgaver fra måneden før. I tilfeller der en pris står uendret over lengre tid, blir prisleverandøren kontaktet. Også priser som viser stor forandring fra en periode til en annen blir undersøkt nærmere.

Prisleverandørene skal melde fra om eventuelle produktendringer. Likevel kan det forekomme at oppgavegiver rapporterer pris på en annen vare enn tidligere. Ved mistanke om slike produktendringer, blir den aktuelle prisleverandøren kontaktet.

6. Lagring og formidling

Statistikken offentliggjøres på Internett første torsdag etter den 15. i hver måned, adressen er: <http://www.ssb.no/kilt/>. Detaljerte indekstall publiseres også i abonnementsheftet Aktuell lastebilstatistikk.

Aktuell lastebilstatistikk utgis hver måned og inneholder oppdatert statistikk på ulike emneområder innenfor lastebiltransport. Forespørsel om abonnement kan rettes til: Statistisk sentralbyrå, Salg- og abonnementservice. 2225 Kongsvinger, tlf. 62 88 55 00, faks: 62 88 55 95, e-post: Salg-abonnement@ssb.no

Produksjonsdata lagres som SAS- og ASCII-format på UNIX.

Referanser

Alnes, Per Kr. og Svendby, Ann Kristin (2000/2001): Dokumentasjon av kostnadsindekser for lastebiltransport, artikkelserie publisert i Aktuell lastebilstatistikk 12/2000 - 6/2001, Statistisk sentralbyrå.

Seliussen, I. og Sørensen, E. (1997): Samledokumentasjon av konjunkturindikatorer i Statistisk sentralbyrå, Notater 97/17, Statistisk sentralbyrå.

Solheim, Leiv (2001): Kvartalsvis lønnsindeks. Definisjon av parametre, beregning av estimater og overvåkning av kvaliteten, Notater 2001/53, Statistisk sentralbyrå.

Statistisk sentralbyrå (2001): Lønnsstatistikk 1999, NOS C 630.

Thomassen, Arild (2000): Byggekostnadsindeks for boliger. Definisjoner og beregningsmetode. Vekter og representantvarer, Rapporter 2000/28, Statistisk sentralbyrå.

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

1. Tømmertransport, 3-akslet bil med henger. Januar 1998=100

	Kostnadstyper								
	Total- indeks	Lønn og sosiale kostnader	Reparasjons/ service kostnader	Drivstoff- kostnader	Dekk- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Forsikrings- kostnader	Ferge- kostnader og bompenger	Kapital- kostnader
2000									
Januar	112,7	109,8	111,0	121,4	107,1	101,7	117,8	111,8	110,7
Februar	112,7	109,8	111,9	120,3	107,1	101,7	117,8	111,8	111,1
Mars	113,1	109,8	112,8	121,4	107,4	101,8	117,8	112,2	111,3
April	112,8	109,8	112,8	118,9	107,4	101,9	125,9	112,2	111,7
Mai	113,2	109,8	112,7	119,9	107,4	101,8	125,9	113,8	112,2
Juni	114,8	112,8	112,8	122,5	107,4	103,3	125,9	113,8	112,2
Juli	115,0	112,8	112,8	121,1	107,4	103,4	128,3	113,8	114,2
August	115,0	112,8	112,8	121,0	107,4	103,5	128,3	113,8	114,4
September	117,0	112,8	112,8	129,2	107,4	103,6	128,3	112,4	114,7
Oktober	117,1	112,8	114,4	128,9	108,0	103,6	128,3	112,2	114,7
November	117,2	112,8	114,1	128,8	108,8	103,7	128,3	112,2	115,0
Desember	117,1	112,8	114,3	126,9	108,8	103,7	129,5	112,2	116,6
2001									
Januar	115,4	115,1	116,5	114,4	110,1	104,4	135,6	115,6	116,3
Februar	115,7	115,1	116,5	116,1	110,1	104,4	135,6	117,6	116,0
Mars	114,7	115,4	115,2	112,0	110,9	104,7	135,6	117,6	115,9
April	114,6	115,4	115,2	111,1	111,4	104,9	135,6	117,6	116,3
Mai	114,9	115,4	115,8	111,7	111,4	104,8	135,6	118,8	116,6
Juni	114,9	115,6	115,9	110,9	111,4	104,9	135,6	118,8	117,3
Juli	115,0	115,6	120,7	106,3	111,4	105,1	137,8	118,8	119,7
August	114,7	115,6	121,3	104,2	111,6	105,2	139,3	118,8	120,2
September	115,7	117,2	123,0	106,0	111,6	106,1	139,3	118,8	119,5
Oktober	115,1	117,2	123,0	105,0	111,6	105,2	139,3	118,3	117,7
November	114,5	117,2	123,0	101,3	111,9	106,2	139,3	131,3	118,1

2. Trekkbil med semitrailer, 3-akslet bil med henger. Januar 1998=100

	Kostnadstyper								
	Total- indeks	Lønn og sosiale kostnader	Reparasjons/ service kostnader	Drivstoff- kostnader	Dekk- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Forsikrings- kostnader	Ferge- kostnader og bompenger	Kapital- kostnader
2000									
Januar	112,9	109,8	114,7	121,4	107,5	101,9	120,2	107,9	113,8
Februar	112,7	109,8	115,5	120,3	107,5	101,9	120,2	107,9	113,7
Mars	113,1	109,8	116,3	121,4	107,8	102,0	120,2	108,0	113,8
April	112,9	109,8	116,7	118,9	107,8	102,1	125,5	110,0	114,4
Mai	113,3	109,8	116,6	119,9	107,8	102,0	125,5	110,7	115,3
Juni	115,0	112,8	116,5	122,5	107,8	103,6	125,5	110,7	115,5
Juli	115,3	112,8	116,6	121,1	107,8	103,6	127,8	110,7	118,4
August	115,3	112,8	116,6	121,0	107,8	103,8	127,8	110,7	118,8
September	116,9	112,8	116,6	129,2	107,8	103,9	127,8	110,5	119,1
Oktober	116,9	112,8	117,8	128,9	108,4	103,8	127,8	110,4	119,1
November	117,0	112,8	117,8	128,8	109,2	103,9	127,8	110,4	119,7
Desember	117,1	112,8	117,9	126,9	109,2	103,9	128,9	110,4	121,7
2001									
Januar	116,0	115,1	120,1	114,4	109,3	104,7	136,3	111,0	120,8
Februar	116,4	115,1	120,1	116,1	109,3	104,7	136,6	111,9	120,5
Mars	115,6	115,4	118,9	112,0	110,0	105,0	136,3	111,9	120,0
April	115,6	115,4	118,9	111,1	110,7	105,2	136,3	111,9	120,8
Mai	115,9	115,4	119,5	111,7	110,7	105,1	136,3	112,7	121,3
Juni	115,9	115,6	119,5	110,9	110,7	105,2	136,3	112,7	121,8
Juli	115,9	115,6	119,6	106,3	110,7	105,4	141,8	112,7	125,6
August	115,8	115,6	120,3	104,2	111,4	105,5	143,2	112,7	126,7
September	116,7	117,2	122,3	106,0	111,4	106,4	143,2	112,7	125,4
Oktober	115,9	117,2	122,3	105,0	111,4	105,5	143,2	112,7	122,5
November	116,1	117,2	122,3	101,3	111,7	106,5	143,2	118,5	122,6

3. Tankbil, 3-akslet bil uten henger. Januar 1998=100

	Kostnadstyper								
	Total- indeks	Lønn og sosiale kostnader	Reparasjons/ service kostnader	Drivstoff- kostnader	Dekk- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Forsikrings- kostnader	Ferge- kostnader og bompenger	Kapital- kostnader
2000									
Januar	112,6	109,8	112,2	121,4	107,6	102,1	122,0	111,8	113,1
Februar	112,5	109,8	112,9	120,3	107,6	102,1	122,0	111,8	113,3
Mars	113,0	109,8	113,8	121,4	108,0	102,1	122,0	112,2	113,9
April	112,5	109,8	113,7	118,9	108,0	102,3	120,2	112,2	114,5
Mai	112,9	109,8	113,9	119,9	108,0	102,1	120,2	113,8	115,3
Juni	114,6	112,8	113,9	122,5	108,0	103,8	120,2	113,8	115,3
Juli	114,9	112,8	114,0	121,1	108,0	103,8	122,7	113,8	117,9
August	114,9	112,8	114,0	121,0	108,0	104,0	122,7	113,8	118,2
September	116,6	112,8	114,0	129,2	108,0	104,1	122,7	112,4	118,5
Oktober	116,5	112,8	113,1	128,9	108,6	104,0	122,7	112,2	118,5
November	116,6	112,8	113,2	128,8	109,4	104,1	122,7	112,2	119,1
Desember	116,6	112,8	113,4	126,9	109,4	104,1	123,8	112,2	120,9
2001									
Januar	115,2	115,1	115,5	114,4	110,0	104,9	127,2	115,6	119,9
Februar	115,5	115,1	115,5	116,1	110,0	105,0	127,2	117,6	119,4
Mars	114,8	115,4	116,0	112,0	110,7	105,2	127,2	117,6	119,1
April	114,8	115,4	116,0	111,1	111,3	105,4	127,2	117,6	119,7
Mai	115,1	115,4	116,7	111,7	111,3	105,4	127,2	118,8	120,1
Juni	115,0	115,6	116,7	110,9	111,3	105,5	127,2	118,8	120,4
Juli	115,1	115,6	117,0	106,3	111,3	105,7	139,3	118,8	123,8
August	115,0	115,6	117,9	104,2	112,2	105,7	140,7	118,8	124,7
September	115,8	117,2	118,3	106,0	112,2	106,6	140,7	118,8	123,5
Oktober	115,1	117,2	118,3	105,0	112,2	105,8	140,7	118,3	120,8
November	114,8	117,2	118,3	101,3	112,4	106,8	140,7	131,3	120,9

4. Tankbil, 3-akslet bil med henger. Januar 1998=100

	Kostnadstyper								
	Total- indeks	Lønn og sosiale kostnader	Reparasjons/ service kostnader	Drivstoff- kostnader	Dekk- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Forsikrings- kostnader	Ferge- kostnader og bompenger	Kapital- kostnader
2000									
Januar	113,6	109,8	114,7	121,4	107,6	102,1	120,3	111,8	114,8
Februar	113,4	109,8	115,5	120,3	107,6	102,1	120,3	111,8	114,6
Mars	113,8	109,8	116,3	121,4	108,0	102,2	120,3	112,2	114,7
April	113,5	109,8	116,7	118,9	108,0	102,3	120,4	112,2	115,3
Mai	114,0	109,8	116,6	119,9	108,0	102,2	120,4	113,8	116,3
Juni	115,4	112,8	116,5	122,5	108,0	103,8	120,4	113,8	116,2
Juli	115,6	112,8	116,6	121,1	108,0	103,9	122,7	113,8	118,0
August	115,7	112,8	116,6	121,0	108,0	104,0	122,7	113,8	118,4
September	117,3	112,8	116,6	129,2	108,0	104,1	122,7	112,4	118,7
Oktober	117,4	112,8	117,8	128,9	108,6	104,1	122,7	112,2	118,7
November	117,5	112,8	117,8	128,8	109,4	104,2	122,7	112,2	119,3
Desember	117,6	112,8	117,9	126,9	109,4	104,2	123,8	112,2	121,3
2001									
Januar	116,1	115,1	120,1	114,4	110,0	105,0	123,8	115,6	120,1
Februar	116,4	115,1	120,1	116,1	110,0	105,0	123,8	117,6	119,5
Mars	115,4	115,4	118,9	112,0	110,7	105,3	123,8	117,6	119,1
April	115,5	115,4	118,9	111,1	111,3	105,5	123,8	117,6	119,7
Mai	115,8	115,4	119,5	111,7	111,3	105,4	123,8	118,8	120,3
Juni	115,8	115,6	119,5	110,9	111,3	105,5	123,8	118,8	120,5
Juli	116,1	115,6	119,6	106,3	111,3	105,7	134,9	118,8	124,2
August	116,1	115,6	120,3	104,2	112,2	105,8	136,2	118,8	125,2
September	116,9	117,2	122,3	106,0	112,2	106,7	136,2	118,8	123,9
Oktober	115,9	117,2	122,3	105,0	112,2	105,8	136,2	118,3	120,9
November	115,9	117,2	122,3	101,3	112,4	106,9	136,2	131,3	120,4

Kostnadsindekser for lastebiltransport

5. Renovasjonsbil, 2-akslet bil. Januar 1998=100

	Kostnadstyper								
	Total- indeks	Lønn og sosiale kostnader	Reparasjons-/ service kostnader	Drivstoff- kostnader	Dekk- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Forsikrings- kostnader	Ferge- kostnader og bompenger	Kapital- kostnader
2000									
Januar	112,5	109,8	112,2	121,4	106,6	102,2	121,0	111,8	119,8
Februar	112,5	109,8	112,9	120,3	106,6	102,2	121,0	111,8	120,2
Mars	112,9	109,8	113,8	121,4	106,9	102,2	121,0	112,2	120,7
April	112,7	109,8	113,7	118,9	106,9	102,4	115,2	112,2	122,1
Mai	113,3	109,8	113,9	119,9	106,9	102,3	115,2	113,8	124,1
Juni	115,2	112,8	113,9	122,5	106,9	103,9	115,2	113,8	124,8
Juli	115,8	112,8	114,0	121,1	106,9	104,0	117,8	113,8	128,4
August	115,9	112,8	114,0	121,0	106,9	104,1	117,8	113,8	128,8
September	116,8	112,8	114,0	129,2	106,9	104,2	117,8	112,4	129,2
Oktober	116,7	112,8	113,1	128,9	107,5	104,2	117,8	112,2	129,5
November	116,9	112,8	113,2	128,8	108,2	104,3	117,8	112,2	130,2
Desember	117,2	112,8	113,4	126,9	108,2	104,3	118,9	112,2	132,5
2001									
Januar	117,2	115,1	115,5	114,4	108,9	105,1	125,4	115,6	131,0
Februar	117,6	115,1	115,5	116,1	108,9	105,2	125,4	117,6	131,8
Mars	117,3	115,4	116,0	112,0	109,7	105,4	125,4	117,6	131,2
April	117,4	115,4	116,0	111,1	110,3	105,6	125,4	117,6	131,9
Mai	117,6	115,4	116,7	111,7	110,3	105,6	125,4	118,8	132,6
Juni	117,7	115,6	116,7	110,9	110,3	105,6	125,4	118,8	132,8
Juli	118,4	115,6	117,0	106,3	110,3	105,8	136,5	118,8	137,0
August	118,5	115,6	117,9	104,2	111,3	105,9	138,0	118,8	138,1
September	119,3	117,2	118,3	106,0	111,3	106,8	138,0	118,8	136,7
Oktober	118,4	117,2	118,3	105,0	111,3	105,9	138,0	118,3	133,2
November	118,1	117,2	118,3	101,3	111,5	107,0	138,0	131,3	132,2

6. Nærtransport, 2-akslet bil. Januar 1998=100

	Kostnadstyper								
	Total- indeks	Lønn og sosiale kostnader	Reparasjons-/ service kostnader	Drivstoff- kostnader	Dekk- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Forsikrings- kostnader	Ferge- kostnader og bompenger	Kapital- kostnader
2000									
Januar	111,6	109,8	112,2	121,4	107,4	102,0	123,9	111,8	111,8
Februar	111,5	109,8	112,9	120,3	107,4	102,0	123,9	111,8	111,3
Mars	111,7	109,8	113,8	121,4	107,7	102,0	123,9	112,2	111,5
April	111,5	109,8	113,7	118,9	107,7	102,2	120,7	112,2	112,7
Mai	111,8	109,8	113,9	119,9	107,7	102,1	120,7	113,8	113,5
Juni	113,7	112,8	113,9	122,5	107,7	103,7	120,7	113,8	114,5
Juli	114,0	112,8	114,0	121,1	107,7	103,7	123,2	113,8	116,9
August	114,1	112,8	114,0	121,0	107,7	103,9	123,2	113,8	117,2
September	115,2	112,8	114,0	129,2	107,7	104,0	123,2	112,4	117,5
Oktober	115,1	112,8	113,1	128,9	108,3	103,9	123,2	112,2	117,5
November	115,2	112,8	113,2	128,8	109,1	104,0	123,2	112,2	118,0
Desember	115,2	112,8	113,4	126,9	109,1	104,0	124,3	112,2	119,7
2001									
Januar	115,0	115,1	115,5	114,4	110,0	104,8	130,7	115,6	118,9
Februar	115,2	115,1	115,5	116,1	110,0	104,8	130,7	117,6	118,5
Mars	114,8	115,4	116,0	112,0	110,9	105,1	130,7	117,6	118,1
April	114,9	115,4	116,0	111,1	112,1	105,3	130,7	117,6	119,1
Mai	115,1	115,4	116,7	111,7	112,3	105,3	130,7	118,8	119,6
Juni	115,1	115,6	116,7	110,9	112,3	105,3	130,7	118,8	119,8
Juli	115,1	115,6	117,0	106,3	112,3	105,5	130,7	118,8	123,2
August	115,1	115,6	117,9	104,2	113,3	105,6	132,0	118,8	124,0
September	116,0	117,2	118,3	106,0	113,3	106,5	132,0	118,8	122,9
Oktober	115,4	117,2	118,3	105,0	113,3	105,6	132,0	118,3	120,4
November	115,2	117,2	118,3	101,3	113,6	106,6	132,0	131,3	119,7

7. Kranbil, 3-akslet bil. Januar 1998=100

	Kostnadstyper								
	Total- indeks	Lønn og sosiale kostnader	Reparasjons/ service kostnader	Drivstoff- kostnader	Dekk- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Forsikrings- kostnader	Ferge- kostnader og bompenger	Kapital- kostnader
2000									
Januar	112,3	109,8	112,2	121,4	107,4	101,7	122,3	111,8	114,2
Februar	112,2	109,8	112,9	120,3	107,4	101,8	122,3	111,8	114,1
Mars	112,7	109,8	113,8	121,4	107,7	101,8	122,3	112,2	115,3
April	112,6	109,8	113,7	118,9	107,7	101,9	124,5	112,2	115,9
Mai	112,9	109,8	113,9	119,9	107,7	101,8	124,5	113,8	116,9
Juni	114,6	112,8	113,9	122,5	107,7	103,3	124,5	113,8	116,8
Juli	115,2	112,8	114,0	121,1	107,7	103,4	127,0	113,8	121,0
August	115,3	112,8	114,0	121,0	107,7	103,6	127,0	113,8	121,4
September	116,6	112,8	114,0	129,2	107,7	103,7	127,0	112,4	121,8
Oktober	116,4	112,8	113,1	128,9	108,3	103,6	127,0	112,2	121,8
November	116,5	112,8	113,2	128,8	109,1	103,7	127,0	112,2	122,3
Desember	116,8	112,8	113,4	126,9	109,1	103,7	128,1	112,2	124,7
2001									
Januar	116,2	115,1	115,5	114,4	110,0	104,4	132,9	115,6	123,8
Februar	116,4	115,1	115,5	116,1	110,0	104,5	132,9	117,6	123,3
Mars	115,9	115,4	116,0	112,0	110,9	104,7	132,9	117,6	123,0
April	116,0	115,4	116,0	111,1	112,1	104,9	132,9	117,6	123,7
Mai	116,3	115,4	116,7	111,7	112,3	104,9	132,9	118,8	124,2
Juni	116,4	115,6	116,7	110,9	112,3	104,9	132,9	118,8	124,9
Juli	116,5	115,6	117,0	106,3	112,3	105,2	135,1	118,8	128,7
August	116,6	115,6	117,9	104,2	113,3	105,2	136,4	118,8	129,7
September	117,3	117,2	118,3	106,0	113,3	106,1	136,4	118,8	128,4
Oktober	116,6	117,2	118,3	105,0	113,3	105,3	136,4	118,3	125,4
November	116,3	117,2	118,3	101,3	113,6	106,3	136,4	131,3	125,5

8. Anleggstransport, 3-akslet bil uten henger. Januar 1998=100

	Kostnadstyper								
	Total- indeks	Lønn og sosiale kostnader	Reparasjons/ service kostnader	Drivstoff- kostnader	Dekk- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Forsikrings- kostnader	Ferge- kostnader og bompenger	Kapital- kostnader
2000									
Januar	111,7	109,8	111,0	121,4	106,3	102,8	121,5	111,8	112,2
Februar	111,6	109,8	111,9	120,3	106,3	102,8	121,5	111,8	112,2
Mars	112,0	109,8	112,8	121,4	106,6	102,8	121,5	112,2	113,1
April	112,1	109,8	112,8	118,9	106,6	102,9	133,5	112,2	113,7
Mai	112,4	109,8	112,7	119,9	106,6	102,8	133,5	113,8	114,7
Juni	114,2	112,8	112,8	122,5	106,6	104,7	133,5	113,8	114,7
Juli	115,1	112,8	112,8	121,1	106,6	104,7	136,0	113,8	120,8
August	115,2	112,8	112,8	121,0	106,6	104,9	136,0	113,8	121,2
September	116,5	112,8	112,8	129,2	106,6	104,9	136,0	112,4	121,6
Oktober	116,6	112,8	114,4	128,9	107,2	104,9	136,0	112,2	121,6
November	116,7	112,8	114,1	128,8	108,0	105,0	136,0	112,2	122,2
Desember	116,8	112,8	114,3	126,9	108,0	105,0	137,2	112,2	124,3
2001									
Januar	116,3	115,1	116,5	114,4	109,3	106,0	142,5	115,6	123,4
Februar	116,5	115,1	116,5	116,1	109,3	106,0	142,5	117,6	122,9
Mars	115,8	115,4	115,2	112,0	110,0	106,3	142,5	117,6	122,5
April	115,8	115,4	115,2	111,1	110,6	106,4	142,5	117,6	123,1
Mai	116,1	115,4	115,8	111,7	110,6	106,4	142,5	118,8	123,7
Juni	116,2	115,6	115,9	110,9	110,6	106,5	142,5	118,8	124,4
Juli	116,8	115,6	120,7	106,3	110,6	106,7	147,7	118,8	128,4
August	116,8	115,6	121,3	104,2	110,8	106,7	149,1	118,8	129,4
September	117,8	117,2	123,0	106,0	110,8	107,7	149,1	118,8	128,1
Oktober	117,0	117,2	123,0	105,0	110,8	106,7	149,1	118,3	125,0
November	116,7	117,2	123,0	101,3	111,0	107,9	149,1	131,3	125,2

Kostnadsindekser for lastebiltransport

9. Anleggstransport, 3-akslet bil med henger. Januar 1998=100

	Kostnadstyper								
	Total- indeks	Lønn og sosiale kostnader	Reparasjons-/ service kostnader	Drivstoff- kostnader	Dekk- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Forsikrings- kostnader	Ferge- kostnader og bompenger	Kapital- kostnader
2000									
Januar	111,4	109,8	111,0	121,4	106,3	102,2	119,4	111,8	108,5
Februar	111,4	109,8	111,9	120,3	106,3	102,3	119,4	111,8	108,6
Mars	111,8	109,8	112,8	121,4	106,6	102,3	119,4	112,2	109,4
April	111,8	109,8	112,8	118,9	106,6	102,4	129,7	112,2	109,8
Mai	112,1	109,8	112,7	119,9	106,6	102,3	129,7	113,8	110,4
Juni	113,7	112,8	112,8	122,5	106,6	104,0	129,7	113,8	110,4
Juli	114,9	112,8	112,8	121,1	106,6	104,0	131,9	113,8	117,3
August	115,0	112,8	112,8	121,0	106,6	104,2	131,9	113,8	117,5
September	116,5	112,8	112,8	129,2	106,6	104,3	131,9	112,4	117,8
Oktober	116,7	112,8	114,4	128,9	107,2	104,2	131,9	112,2	117,8
November	116,7	112,8	114,1	128,8	108,0	104,3	131,9	112,2	118,2
Desember	116,7	112,8	114,3	126,9	108,0	104,3	133,0	112,2	119,6
2001									
Januar	115,7	115,1	116,5	114,4	109,3	105,2	138,4	115,6	119,2
Februar	116,0	115,1	116,5	116,1	109,3	105,2	138,4	117,6	118,9
Mars	115,2	115,4	115,2	112,0	110,0	105,5	138,4	117,6	118,7
April	115,1	115,4	115,2	111,1	110,6	105,6	138,4	117,6	119,1
Mai	115,4	115,4	115,8	111,7	110,6	105,6	138,4	118,8	119,5
Juni	115,5	115,6	115,9	110,9	110,6	105,7	138,4	118,8	120,2
Juli	115,9	115,6	120,7	106,3	110,6	105,9	144,0	118,8	122,9
August	115,8	115,6	121,3	104,2	110,8	105,9	145,4	118,8	123,5
September	116,8	117,2	123,0	106,0	110,8	106,9	145,4	118,8	122,7
Oktober	116,1	117,2	123,0	105,0	110,8	106,0	145,4	118,3	120,6
November	115,6	117,2	123,0	101,3	111,0	107,0	145,4	131,3	121,0

10. Langtransport, 3-akslet bil med henger. Januar 1998=100

	Kostnadstyper								
	Total- indeks	Lønn og sosiale kostnader	Reparasjons-/ service kostnader	Drivstoff- kostnader	Dekk- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Forsikrings- kostnader	Ferge- kostnader og bompenger	Kapital- kostnader
2000									
Januar	112,5	107,4	114,7	121,4	107,6	102,8	120,9	107,9	116,2
Februar	112,3	107,4	115,5	120,3	107,6	102,8	120,9	107,9	115,9
Mars	112,6	107,4	116,3	121,4	108,0	102,8	120,9	108,0	115,9
April	112,3	107,4	116,7	118,9	108,0	102,9	115,7	110,0	116,7
Mai	112,7	107,4	116,6	119,9	108,0	102,8	115,7	110,7	117,9
Juni	114,5	110,7	116,5	122,5	108,0	104,7	115,7	110,7	118,0
Juli	115,0	110,7	116,6	121,1	108,0	104,7	118,1	110,7	122,3
August	115,1	110,7	116,6	121,0	108,0	104,9	118,1	110,7	122,8
September	116,8	110,7	116,6	129,2	108,0	104,9	118,1	110,5	123,1
Oktober	116,9	110,7	117,8	128,9	108,6	104,9	118,1	110,4	123,3
November	117,1	110,7	117,8	128,8	109,4	105,0	118,1	110,4	124,0
Desember	117,2	110,7	117,9	126,9	109,4	105,0	119,2	110,4	126,6
2001									
Januar	115,5	112,7	120,1	114,4	110,0	106,0	126,3	111,0	125,1
Februar	115,8	112,7	120,1	116,1	110,0	106,0	126,3	111,9	124,6
Mars	114,9	113,0	118,9	112,0	110,7	106,3	126,3	111,9	124,1
April	115,0	113,0	118,9	111,1	111,3	106,4	126,3	111,9	125,4
Mai	115,3	113,0	119,5	111,7	111,3	106,4	126,3	112,7	126,1
Juni	115,3	113,1	119,5	110,9	111,3	106,5	126,3	112,7	126,5
Juli	115,4	113,1	119,6	106,3	111,3	106,7	134,7	112,7	131,1
August	115,3	113,1	120,3	104,2	112,2	106,7	136,0	112,7	132,3
September	116,2	114,7	122,3	106,0	112,2	107,7	136,0	112,7	130,7
Oktober	115,2	114,7	122,3	105,0	112,2	106,7	136,0	112,7	126,9
November	114,8	114,7	122,3	101,3	112,4	107,9	136,0	118,5	126,4



Månedlig lastebilkostnadsindeks. 2001

Delindeks: Reparasjon og service

Undergitt
taushetsplikt
Oppgaveplikt

Kontaktperson i firmaet: _____

Telefon: _____ Telefaks: _____

Rettledning

Denne undersøkelsen gjennomføres for å utarbeide en oppdatert indeks over lastebilkostnader fra måned til måned. Slik statistikk er av stor samfunnsmessig betydning og er også viktig for bransjeorganisasjonene, den enkelte bedrift/lastebiltransportør og for transportbrukere. Bedriften har plikt til å gi oppgave med hjemmel i lov. Den fullstendige lovhjemmelen er tatt inn nedenfor.

Valg av prisleverandør

Indeksen vil bestå av flere delindekser for ulike lastebilgrupper og kostnadslag. En regnskapsundersøkelse blant drøyt 500 lastebilbedrifter viste at reparasjons- og servicekostnader stod for om lag 10 prosent av bedriftenes totale kostnader i 1996 i gjennomsnitt. Som prisleverandører er det viktig å velge de store verkstedbedriftene samtidig som det blir tatt hensyn til geografisk beliggenhet. Deres bedrift er valgt ut til å gi månedlige oppgaver til delindeksen verksted og reparasjon. Vi sender Dem derfor hver måned et skjema for utfylling av gitte reparasjonskostnader, som bes utfylt og returnert i vedlagte frankerte svarkonvolutt.

Fristen for innsending av oppgaven er den 20 i hver måned.

Pris og prisdefinisjon

Det er nødvendig at det gis pris for nøyaktig samme produkt fra måned til måned. Dersom et produkt De har gitt pris på utgår, må denne erstattes med tilsvarende nytt produkt. Gi da beskjed om dette i merknadsfeltet på neste side. Prisene som oppgis skal reflektere det kunden må betale for den konkrete reparasjon og service. Prisene skal være eksklusive merverdiavgift. Det skal ikke tas hensyn til spesialrabatter til større kunder. Derimot skal rabatter som ikke er avhengig av størrelsen på kundens kjøp, trekkes fra i prisene.

Lovhjemmel

Oppgavene samles inn av Statistisk sentralbyrå med hjemmel i § 2-2 (1) i lov om offisiell statistikk og Statistisk sentralbyrå av 16. juni 1989 nr. 54 og Finansdepartementets delegasjonsbrev av 13. februar 1990. Dersom De mener at De ikke har plikt eller lovlig adgang til å gi oppgaver, kan De klage over pålegget innen 3 uker. Klageretten gjelder ikke spørsmålet om oppgaveplikten er rimelig eller nødvendig.

Oppgavene er undergitt taushetsplikt etter statistikklovens § 2-4. Statistisk sentralbyrå vil bruke opplysningene til å utarbeide offisiell statistikk, og til statistisk bruk for forskning og offentlig planlegging. Bruk av innsamlede data vil skje i samsvar med krav stilt av Datatilsynet. Opplysningene vil bli oppbevart og eventuelt tilintetgjort på en betryggende måte.

Spørsmål kan rettes til:

Klara Skarnes, tlf.: 62 88 54 16
Asbjørn Willy Wethal, tlf.: 62 88 54 15

Reparasjon og service

Bilia Last og Buss AS

Type reparasjon (skifte av)	FH 12	Pris ¹ Langtransport	FL 10	Pris ¹ Anlegg	FL 7	Pris ¹ Distribusjon
Gearkasse	SRO 2400		SR 1900		R 1000	
Bladfjær	5 blads parabelfjær		5 blads parabelfjær		3 blads parabelfjær	
Luftbelg	Til FH 12		Til FL 10		Til FL 7	
Clutch kompl. inkl. lamell	Tilsvarende geark. SRO 2400		Tilsv. geark. SR 1900		Tilsv. geark. R 1000	
Bremseband på drivaksling	Til FH 12		Til FL 10		Til FL 7	
Støtdemper på drivaksling	Til FH 12		Til FL 10		Til FL 7	
Br.band og tromler og ompakk. av nav (henger)						
Hovedservice	Til FH 12		Til FL 10		Til FL 7	

¹ Både arbeids- og delekostnader. Prisen oppgis i hele kroner ekskl. spesialrabatter og MVA.

Eventuelle merknader/opplysninger:



Månedlig lastebilkostnadsindeks. 2001

Priser på lastebilchassis

Svarfrist: Den 20. i oppgavemåneden

Kontaktperson i firmaet: _____

Telefon: _____ Telefaks: _____

Undersøkelsen gjennomføres av Statistisk sentralbyrå på oppdrag fra Norges Lastebileier-Forbund. Takk for Deres medvirkning i denne undersøkelsen.

Rettledning

Pris og prisdefinisjon

Det er nødvendig at det gis pris for nøyaktig samme produkt fra måned til måned. Dersom et produkt De har gitt pris på utgår, må denne erstattes med tilsvarende nytt produkt. Kryss av for dette i skjemaet og kommenter det i merknadsfeltet. Hvis det ikke er mulig å erstatte produktet med et tilsvarende produkt, skal det også krysses av for dette i skjemaet.

Prisene som oppgis skal reflektere det kunden må betale for det konkrete produktet. Prisene skal være eksklusive merverdiavgift. Det skal ikke tas hensyn til spesialrabatter til større kunder. Derimot skal rabatter som ikke er avhengig av størrelsen på kundens kjøp, trekkes fra i prisene. Måletidspunkt skal alltid være den 15. i den aktuelle måneden.

Lovhjemmel

Opgavene samles inn av Statistisk sentralbyrå med hjemmel i § 2-2 (1) i lov om offisiell statistikk og Statistisk sentralbyrå av 16. juni 1989 nr. 54 og Finansdepartementets delegasjonsbrev av 13. februar 1990. Dersom De mener at De ikke har plikt eller lovlig adgang til å gi oppgaver, kan De klage over pålegget innen 3 uker. Klageretten gjelder ikke spørsmålet om oppgaveplikten er rimelig eller nødvendig.

Opgavene er undergitt taushetsplikt etter statistikklovens § 2-4. Statistisk sentralbyrå vil bruke opplysningene til å utarbeide offisiell statistikk, og til statistisk bruk for forskning og offentlig planlegging. Bruk av innsamlede data vil skje i samsvar med krav stilt av Datatilsynet. Opplysningene vil bli oppbevart og eventuelt tilintetgjort på en betryggende måte.

Spørsmål kan rettes til:

Klara Skarnes, tlf.: 62 88 54 16
Asbjørn Willy Wethal, tlf.: 62 88 54 15

Chassispriser pr. _____

Norsk Scania AS

Gr.	Chassis	Motor	Fjær	Hytte	Annet utstyr	Pris forrige måned	Chassispris Prisen oppgis i hele kroner ekskl. spesialrabatter og MVA	Sett kryss hvis pro- duktet er utgått og ikke erstattet med noe tilsva- rende	Sett kryss hvis produktet er erstattet med et tilsvarende produkt. Spesifiser i merkna- dset
1	R164GB 6x2	580	Blad	Lang	Retarder AC ABS Motor-/kupé- varmer Basis utstyrspakke	Kr	Kr		
2	R164LA 6x2	480	Luft	Lang	Retarder AC ABS Motor-/ kupévarmer Basis utstyrspakke	Kr	Kr		
3	R124 GB 6x2	420	Blad	Lang	Retarder AC ABS Motor-/ kupévarmer Basis utstyrspakke	Kr	Kr		
4	R164GB 6x2	480	Blad	Lang	Retarder AC ABS Motor-/ kupévarmer Basis utstyrspakke	Kr	Kr		
5	P94 GB 4x2	260	Blad	Kort	ABS Basis utstyrspakke	Kr	Kr		
6	P94 DB 4x2	230	Luft	Kort	ABS Basis utstyrspakke	Kr	Kr		
7	P94 GB 6x2	300	Blad	Kort	ABS Basis utstyrspakke	Kr	Kr		
8	P124 CB 6x4	420	Blad	Lang	Retarder ABS Motor-/kupé- varmer. Basis utstyrspakke	Kr	Kr		
9	P124 CB 6x4	420	Blad	Lang	Retarder ABS Motor-/kupé- varmer Basis utstyrspakke	Kr	Kr		
10	R164LB 6x2	480	Helluft	Lang	Retarder AC ABS Motor-/ kupévarmer Basis utstyrspakke	Kr	Kr		

Basis utstyrspakke inneholder følgende: sentrallås, fargede ruter, komfort førerstol, elektrisk vindusheis, ekstra lys i støtfanger.

Eventuelle merknader/opplysninger:



Månedlig lastebilkostnadsindeks. 2001

Priser på lastebilpåbygg

Svarfrist: Den 20. i oppgavemåneden

Kontaktperson i firmaet: _____

Telefon: _____ Telefaks: _____

Undersøkelsen gjennomføres av Statistisk sentralbyrå på oppdrag fra Norges Lastebileier-Forbund. Takk for deres medvirkning i denne undersøkelsen.

Rettledning

Pris og prisdefinisjon

Det er nødvendig at det gis pris for nøyaktig samme produkt fra måned til måned. Dersom et produkt De har gitt pris på utgår, må denne erstattes med et tilsvarende nytt produkt. Kryss av for dette i skjemaet og kommenter det i merknadsfeltet. Hvis det ikke er mulig å erstatte produktet med et tilsvarende produkt, skal det også krysses av for dette i skjemaet.

Prisene som oppgis skal reflektere det kunden må betale for det konkrete produktet. Prisene skal være eksklusive merverdiavgift. Det skal ikke tas hensyn til spesialrabatter til større kunder. Derimot skal rabatter som ikke er avhengig av størrelsen på kundens kjøp, trekkes fra i prisene. Måletidspunkt skal alltid være den 15. i den aktuelle måneden.

Lovhjemmel

Oppgavene samles inn av Statistisk sentralbyrå med hjemmel i § 2-2 (1) i lov om offisiell statistikk og Statistisk sentralbyrå av 16. juni 1989 nr. 54 og Finansdepartementets delegasjonsbrev av 13. februar 1990. Dersom De mener at De ikke har plikt eller lovlig adgang til å gi oppgaver, kan De klage over pålegget innen 3 uker. Klageretten gjelder ikke spørsmålet om oppgaveplikten er rimelig eller nødvendig.

Oppgavene er undergitt taushetsplikt etter statistikklovens § 2-4. Statistisk sentralbyrå vil bruke opplysningene til å utarbeide offisiell statistikk, og til statistisk bruk for forskning og offentlig planlegging. Bruk av innsamlede data vil skje i samsvar med krav stilt av Datatilsynet. Opplysningene vil bli oppbevart og eventuelt tilintetgjort på en betryggende måte.

Spørsmål kan rettes til:

Klara Skarnes, tlf.: 62 88 54 16
Asbjørn Willy Wethal, tlf.: 62 88 54 15

Pris på påbygg pr. _____

Busbygg A/S

Type kjøretøy	Type påbygg	Pris forrige måned		Pris påbygg på bil Prisene oppgis i hele kroner ekskl. spesialrabatter og MVA	Pris påbygg på henger Prisene oppgis i hele kroner ekskl. spesialrabatter og MVA	Sett kryss hvis produktet er utgått og ikke erstattet med noe tilsvarende	Sett kryss hvis produktet er erstattet med et tilsvarende produkt
		Bil	Henger				
Trekkebil med henger (semitrailer) 3-akslet bil med 3-akslet henger	a. Termoskap med fryseaggregat ATP-FRC godkjent, 10 stk. sidedører Merke: Thermo-max med standard ekstrautstyr				Kr		
	b. Godsskap TP-FNA godkjent, 10 stk. sidedører Merke: Euromax med standard ekstrautstyr				Kr		
Nærtransport (distribusjonsbil) 2-akslet bil uten henger	a. Termoskap med fryseaggregat ATP-FRC godkjent Merke: Citymax med standard Standard ekstrautstyr			Kr			
	b. Godsskap med kjøleaggregat ATP-FNA godkjent Merke: Citymax med standard ekstrautstyr			Kr			
Langtransport 3-akslet bil med 3-akslet henger	a. Termoskap med fryseaggregat ATP-FRC godkjent, 6 stk. sidedører Merke: Thermo-max med standard ekstrautstyr			Kr	Kr		
	b. Godsskap ATP-FNA godkjent, 6 stk. sidedører Merke: Euromax med standard ekstrautstyr			Kr	Kr		

Eventuelle merknader/opplysninger:



Månedlig lastebilkostnadsindeks. 2001

Priser på lastebilforsikringer

Svarfrist: Den 20. i oppgavemåned

Kontaktperson i firmaet: _____ Tlf.: _____ Faks: _____

Undersøkelsen gjennomføres av Statistisk sentralbyrå på oppdrag fra Norges Lastebileier-Forbund. Takk for Deres medvirkning i denne undersøkelsen.

Rettledning

Priser og kravspesifikasjoner

Det er nødvendig at det gis pris for samme type forsikringer hver måned. Vi har derfor laget kravspesifikasjoner som skal følge de enkelte kjøretøytyper. *Kravspesifikasjoner for bilmerke, type påbygg, nyanskaffelsesverdi og kjørelengde i året inngår i skjemaet for prisregistrering.* De øvrige kravspesifikasjonene er listet opp nedenfor.

Det skal ikke tas hensyn til spesialrabatter til større kunder. Derimot skal rabatter som ikke er avhengig av størrelsen på kundens kjøp, trekkes fra i prisene. Måletidspunkt skal alltid være den 15. i den aktuelle måneden.

Tekniske kravspesifikasjoner (gjelder alle kjøretøytyper):

- Ekstra bremsesystem, inkl. ABS-bremser på både bil og henger
- Retarder
- Alarm
- Sentrallås
- Startspærre
- Varslingssystem for rygging

Nyanskaffelsesverdiene i skjemaet er inklusive de tekniske kravspesifikasjonene.

Regionale kravspesifikasjoner

- Registreringsdistrikt = Oppland (gjelder alle kjøretøytyper)
- Kjøresone er innenfor Norden for alle kjøretøytypene, med unntak av trekkbil og langtransportbil, der det også kjøres utenfor Norden.

Øvrige kravspesifikasjoner

- Bonus = 50 prosent (gjelder alle kjøretøytyper)
- Egenandel:
 - Tømmerbil, kranbil og anleggsbil har 12 000 kroner i egenandel
 - Nærtransportbil (distribusjonskjøring) har 6 000 kroner i egenandel
 - Trekkbil, tankbil, renovasjonsbil og langtransportbil har 18 000 kroner i egenandelAlle hengere har samme egenandel som tilhørende kjøretøy.
- Godsansvar:
Følgende kjøretøytyper har godsansvar: Trekkbil + henger, tankbil + henger, nærtransportbil, kranbil og langtransportbil + henger. De øvrige kjøretøytypene har ikke godsansvar.

Alder på fører:

Følgende kjøretøytyper har førere *under 25 år*: Tømmerbil + henger, renovasjonsbil, nærtransportbil og langtransportbil + henger. De øvrige kjøretøytypene har kun førere over 25 år.

Lovhjemmel

Oppgavene samles inn av Statistisk sentralbyrå med hjemmel i § 2-2 (1) i lov om offisiell statistikk og Statistisk sentralbyrå av 16. juni 1989 nr. 54 og Finansdepartementets delegasjonsbrev av 13. februar 1990. Dersom De mener at De ikke har plikt eller lovlig adgang til å gi oppgaver, kan De klage over pålegget innen 3 uker. Klageretten gjelder ikke spørsmålet om oppgaveplikten er rimelig eller nødvendig.

Oppgavene er undergitt taushetsplikt etter statistikklovens § 2-4. Statistisk sentralbyrå vil bruke opplysningene til å utarbeide offisiell statistikk, og til statistisk bruk for forskning og offentlig planlegging. Bruk av innsamlede data vil skje i samsvar med krav stilt av Datatilsynet. Opplysningene vil bli oppbevart og eventuelt tilintetgjort på en betryggende måte.

Spørsmål kan rettes til:

Klara Skarnes, tlf.: 62 88 54 16
Asbjørn Willy Wethal, tlf.: 62 88 54 15
RA-0374d 08.2001

Forsikringspriser

Vesta Forsikring

Kjøretøytype	Merke	Påbygg	Nyanskaffelsesverdi i 1 000 kr	Km pr. år	Premie pr.
1. Tømmertransport 3-akslet bil + 3-akslet henger	Volvo FH 16 6x2	Tømmerpåbygg på bil og henger Tømmerkran på bil	Totalt: 1 800	70 000	Bil: Kr
			Bil: 1 450		Henger: Kr
2. Trekkbil 3-akslet bil + 3-akslet henger	Volvo FH 16 6x2	i. Kapell	Totalt: 1 200	70 000	Bil: Kr
			Bil: 900		Henger: Kr
		ii. Termopåbygg m/ fryseaggregat	Totalt: 1 600	70 000	Bil: Kr
			Bil: 900 Henger: 700		Henger: Kr
iii. Godsskap	Totalt: 1 400	70 000	Bil: Kr		
	Bil: 900 Henger: 500		Henger: Kr		
3. Tanktransport 3-akslet bil + 3-akslet henger	Volvo FH 16 6x2	Tankpåbygg for transport av farlig gods på bil og henger (ADR)	Totalt: 1 800 Bil: 1 350 Henger: 450	60 000	Bil: Kr Henger: Kr
4. Renovasjon 2-akslet bil uten henger	MAN 8163 L 4x2	Renovasjonspåbygg med komprimator	Totalt: 800	40 000	Bil: Kr
5. Nærtransport 2-akslet bil u/henger(distribusjonsbil)	Mercedes Actros 1835 L 4x2	i. Kapell	Totalt: 450	40 000	Bil: Kr
		ii. Termoskap m/ bakløfter og fryseaggregat	Totalt: 750	40 000	Bil: Kr
		iii. Godsskap m/ bakløfter	Totalt: 650	40 000	Bil: Kr
6. Kranbil 3-akslet bil uten henger	Volvo FL 7 6x2	Plan flatvogn med kran	Totalt: 750	40 000	Bil: Kr
7. Anleggsbil 3-akslet bil + 2-akslet henger	Volvo FL 12 6x2	Bil: Dumperkasse Henger: Boggikjerre	Totalt: 1 200	30 000	Bil: Kr
			Bil: 950 Henger: 250		Henger: Kr
8. Langtransport 3-akslet bil + 3-akslet henger	Volvo FL 12 6x2	i. Kapell på bil og henger	Totalt: 1 250	Ubegrenset	Bil: Kr
			Bil: 950 Henger: 300		Henger: Kr
		ii. Termopåbygg m/ fryseaggregat på bil og henger	Totalt: 1 950	Ubegrenset	Bil: Kr
			Bil: 1 450 Henger: 500		Henger: Kr
iii. Godsskap	Totalt: 1 600	Ubegrenset	Bil: Kr		
	Bil: 1 200 Henger: 400		Henger: Kr		



Månedlig lastebilkostnadsindeks. 2001

Priser på lastebildekk

Svarfrist: Den 20. i oppgavemåneden

Kontaktperson i firmaet: _____

Telefon: _____ Telefaks: _____

Undersøkelsen gjennomføres av Statistisk sentralbyrå på oppdrag fra Norges Lastebileier-Forbund. Takk for Deres medvirkning i denne undersøkelsen.

Rettledning

Pris og prisdefinisjon

Det er nødvendig at det gis pris for nøyaktig samme produkt fra måned til måned. Dersom et produkt De har gitt pris på utgår, må denne erstattes med tilsvarende nytt produkt. Kryss av for dette i skjemaet og kommenter det i merknadsfeltet.

Prisene som oppgis skal reflektere det kunden må betale for det konkrete produktet. Prisene skal være eksklusive merverdiavgift. Det skal ikke tas hensyn til spesialrabatter til større kunder. Derimot skal rabatter som ikke er avhengig av størrelsen på kundens kjøp, trekkes fra i prisene. Måletidspunkt skal alltid være den 15. i den aktuelle måneden.

Lovhjemmel

Oppgavene samles inn av Statistisk sentralbyrå med hjemmel i § 2-2 (1) i lov om offisiell statistikk og Statistisk sentralbyrå av 16. juni 1989 nr. 54 og Finansdepartementets delegasjonsbrev av 13. februar 1990. Dersom De mener at De ikke har plikt eller lovlig adgang til å gi oppgaver, kan De klage over pålegget innen 3 uker. Klageretten gjelder ikke spørsmålet om oppgaveplikten er rimelig eller nødvendig.

Oppgavene er undergitt taushetsplikt etter statistikklovens § 2-4. Statistisk sentralbyrå vil bruke opplysningene til å utarbeide offisiell statistikk, og til statistisk bruk for forskning og offentlig planlegging. Bruk av innsamlede data vil skje i samsvar med krav stilt av Datatilsynet. Opplysningene vil bli oppbevart og eventuelt tilintetgjort på en betryggende måte.

Spørsmål kan rettes til:

Klara Skarnes, tlf.: 62 88 54 16
Asbjørn Willy Wethal, tlf.: 62 88 54 15

Dekkpriser pr. _____

BANDAG

Kjøretype	Dimensjon	Mønster	Pris forrige måned	Pris denne måned Prisen oppgis i hele kroner ekskl. spesialrabatter og MVA	Sett kryss hvis produktet er utgått og ikke erstattet med noe tilsvarende	Sett kryss hvis produktet er erstattet med et tilsvarende produkt. Spesifiser i merkna- feltet
1.	9,5 R 17,5	BZY	Kr	Kr		
		CT/S	Kr	Kr		
		MMD	Kr	Kr		
2.	295/80 R 22,5	BDY	Kr	Kr		
		BMD	Kr	Kr		
3.	315/80 R 22,5	BDY	Kr	Kr		
		BMD	Kr	Kr		

Prisen oppgis i hele kroner ekskl. spesialrabatter og MVA.

Eventuelle merknader/opplysninger:



Svarfrist: 8. september 1997

Undersøkelsen gjennomføres av Statistisk sentralbyrå på oppdrag fra Norges Lastebileier-Forbund, med støtte fra Norges Forskningsråd. Takk for deres medvirkning i denne undersøkelsen.

Rettledning

Firmaopplysninger

5. Type kjøring/anvendelse

De som eier flere typer biler (gruppe 3 i følgebrevet) skal føre opp antall biler i hver gruppe. De øvrige kan hoppe over denne posten.

Kostnadsposter

Kostnadstallene skal omfatte kostnader knyttet til lastebil og ev. tilhørende henger.

12. Lønn og sosiale kostnader

Ta hensyn til at arbeidsgiveravgift, pensjonsforsikring, personalforsikring, livs-, syke- og ulykkesforsikring og arbeidstøy er en del av de sosiale kostnadene.

13. Reparasjons- og servicekostnader

Ved reparasjoner og service ved eget verksted, skal en i tillegg til materiellkostnader ta med lønn til egne verkstedansatte.

16. Administrasjonskostnader

Ta her med telefon/mobiltelefon, fast avgift TS + provisjon, kontingenter, revisjon, regnskapsførsel, kontorrekvisita, aviser/tidsskrifter, porto, gebyrer bank/post, styrehonorarer og bilgodtgjørelse. Lønn til administrasjon føres under post 12.

20. Andre driftskostnader

Her tas med driftskostnader som ikke er tatt med i en av de tidligere postene. Hvis post 20 utgjør over 10 prosent av sum kostnader, ber vi dere kommentere hva det skyldes i rubrikken «merknader til kostnadspostene» (dvs. hvilke vesentlige poster mangler i oppstillingen).

23. Kapitalkostnader

Vær oppmerksom på at bygninger etc. skal holdes utenfor.

Lovhjemmel

Oppgavene samles inn av Statistisk sentralbyrå med hjemmel i § 2-2 (1) i lov om offisiell statistikk og Statistisk sentralbyrå av 16. juni 1989 nr. 54 og Finansdepartementets delegasjonsbrev av 13. februar 1990. Dersom De mener at De ikke har plikt eller lovlig adgang til å gi oppgaver, kan De klage over pålegget innen 3 uker. Klageretten gjelder ikke spørsmålet om oppgaveplikten er rimelig eller nødvendig.

Oppgavene er undergitt taushetsplikt etter statistikklovens § 2-4. Statistisk sentralbyrå vil bruke opplysningene til å utarbeide offisiell statistikk, og til statistisk bruk for forskning og offentlig planlegging. Bruk av innsamlede data vil skje i samsvar med krav stilt av Data-tilsynet. Opplysningene vil bli oppbevart og eventuelt tilintetgjort på en betryggende måte.

Tvangsmulkt

Etter lov om offisiell statistikk for Statistisk sentralbyrå § 2-3, har Statistisk sentralbyrå myndighet til å ilegge tvangsmulkt til oppgavegivere som ikke gir opplysninger innen en oppgitt frist. Merk at plikten til å gi opplysninger ikke faller bort selv om tvangsmulkten blir betalt.

Kontaktperson i Statistisk sentralbyrå: Per Kristian Alnes, tlf. 62 88 55 40.

Foretakets kontaktperson:

RA-0338	06.97	Navn	Telefon	Dato, underskrift
		300	Skjema foreligger i begge målformer	

Firmaopplysninger

1. Er firmaet/bileier tilknyttet en transportsentral? Ja Nei
2. Er firmaet/bileier medlem i Norges Lastebileier-Forbund? Ja Nei
3. Driver firmaet noen annen virksomhet enn lastebiltransport? Ja Nei
- 4.a Antall lastebiler som eies av firmaet/lastebileier, (kan her oppgi gjennomsnittstall for året): _____
- 4.b Antall lastebiler som leases av firmaet/lastebileier, (kan her oppgi gjennomsnittstall for året): _____

5. Type kjøring/anvendelse

Det skal her føres opp hvor mange biler dere har under de ulike transporttypene. Ta også med leasede biler (kan her oppgi gjennomsnittstall for året)

Transporttyper	Antall biler
a. Anleggstransport	_____
b. Tømmertransport	_____
c. Tanktransport	_____
d. Renovasjonsbil	_____
e. Trekkbil for semitrailer	_____
f. Kranbil ¹	_____
g. Nærtransport ² (Distribusjonstransport)	_____
h. Langtransport ³	_____
i. Annen type/anvendelsesområde	_____

Spesifiser: _____

Bilopplysninger

Det er viktig at opplysningene nedenfor knyttes til en bestemt bil, ev. til gjennomsnittsverdier. De som oppgir gjennomsnittsverdier (gruppe 2 og 3 - jf. følgebrevet) krysser av for den typiske bilen ("gjennomsnittsbilen") i punkt 7-11. Med typisk mener vi den type bil som er mest vanlig for firmaet.

6. Oppgis det tall for én enkelt lastebil eller gjennomsnittstall?

- Én bil
- Gjennomsnittstall

7. Biltype

- Lastebil med henger
- Lastebil uten henger

8. Hvis du har krysset av for lastebil med henger; hvor mye brukes hengeren?

- Alltid (100% av kjøretiden)
- Som oftest (70-99 % av kjøretiden)
- Av og til (30 - 69 % av kjøretiden)
- Sjelden (1-29 % av kjøretiden)

9. Antall aksler (hvis dette varierer, sett opp den mest vanlige akselkonfigurasjonen):

- Bil: _____
- Henger: _____

10. Type kjøring/anvendelse (ett kryss).

Hvis bilen passer inn under flere av transporttypene nedenfor (jf. gruppe 3), før den inn under den type transport den går mest i.

- a. Anleggstransport
- b. Tømmertransport
- c. Tanktransport
- d. Renovasjonsbil
- e. Trekkbil for semitrailer
- f. Kranbil¹
- g. Nærtransport² (Distribusjonstransport)
- h. Langtransport³
- i. Annen type/anvendelsesområde

Spesifiser: _____

11. Antall kjørte kilometer i 1996: _____
(For flerbilseiere som oppgir gjennomsnittstall under kostnadspostene, skal det føres opp gjennomsnittlig kjørte kilometer pr. lastebil.)

¹ Kranbil med plan og uten tipp. ² Nærtransport: Hovedsakelig kjøring innenfor en radius på 150 km fra stasjonssted. ³ Langtransport: Hovedsakelig kjøring utover en radius på 150 km fra stasjonssted.

Kostnadsposter

Regnskap 1996

12. Lønn og sosiale kostnader		Kr
Av dette:		.....
12.a Lønninger til sjåførar og hjelpemenn	Kr	.....
12.b Lønninger til administrasjon	Kr	.....
12.c Sosiale kostnader	Kr	.....
13. Reparasjons- /servicekostnader		Kr
Av dette:		.....
13.a Ved leid verksted	Kr	.....
13.b Ved eget verksted	Kr	.....
14. Drivstoff		Kr
15. Dekk/slanger		Kr
16. Administrasjonskostnader		Kr
17. Forsikring		Kr
18. Vektårsavgift/Årsavgift		Kr
19. Fergekostnader og bompenger		Kr
20. Andre driftskostnader		Kr
21. Sum driftskostnader ¹		Kr
22. Leasingkostnader		Kr
23. Kapitalkostnader		Kr
Av dette:		.....
23.a Avskrivning	Kr	.....
23.b Rentekostnader	Kr	.....

¹ Post 21 vil avvike fra sum driftskostnader i Alminnelig næringsoppgave. Dette skyldes at leasingkostnader og avskrivninger inngår i driftskostnadene i Alminnelig næringsoppgave.

Opplysninger vedrørende post 12, 16 og 23.a finnes i Alminnelig næringsoppgave.

Merknader til transporttypene og til kostnadspostene:

De sist utgitte publikasjonene i serien Notater

- 2001/49 L. Vågane: Undersøkelse om fysisk aktivitet blant personer i alderen 55-75 år: Dokumentasjonsrapport. 22s.
- 2001/50 L-C. Zhang: Estimeringsmetode for familie-/husholdningsfordeling. 17s.
- 2001/51 K.I. Bøe og J. Lajord: FD - Trygd: Dokumentasjonsrapport. Statsansatte. 1992-1999. 28s.
- 2001/52 I. Sagelvmo og H. Sjølie: Beregning av næringene jordbruk og skogbruk i nasjonalregnskapet. 51s.
- 2001/53 L.Solheim: Kvartalsvis lønnsindeks - definisjon av parametere, beregning av estimater og overvåking av kvaliteten. 24s.
- 2001/54 O. Klungsøyr: Sesongjustering av tids-serier. Spektralanalyse og filt-rering.47s.
- 2001/55 F. Brunvoll, S. Homstvedt og H. Høie: Mulighetenes marked? SSB-statistikk til regjeringens resultatoppfølging på miljøvernområdet. Potensial og foreløpige prioriteringer. 153s.
- 2001/56 E. Rønning: Trekk ved barn og unges levekår på 1990-tallet. 75s.
- 2001/57 A. Andersen, A.G. Hustoft, A. Rolland, S.T. Vikan: Dokumentasjon av levekårsundersøkelsene. 63s.
- 2001/58 J. Lajord, C. Nordseth: FD - Trygd: Dokumentasjonsrapport. Arbeidssøkere. 1992-1999. 76s.
- 2001/59 A.K. Enge, V. Hansen og B. Tornsjø: Planlegging av et statistikkssystem for energibruk i næringsbygg. 47s.
- 2001/60 G. Daugstad, J. Einarsen, B. Holtet, T. Krokstad og T. Vangen: Dokumentasjonsnotat for FylkesKOSTRA videregående opplæring 2001. 127s.
- 2001/61 J. Epland og M.I. Kirkeberg: Dokumentasjon av inntektsstatistikken for personer og familier 1993-1998: En nærmere beskrivelse av inntektsvariabler for Folke- og bolig tellingen 2001. 51s.
- 2001/62 R.N. Johnsen: Undersøking om foreldrebetaling i barnehagar, august 2001. 39s.
- 2001/63 T. Granseth: Formidling av private hytter gjennom hytteformidler. 30s.
- 2001/64 R. Johannessen: Mikroindeksformel i konsumprisindeksen. 24s.
- 2001/65 S. Lien og C. Nordseth: FD - Trygd: Dokumentasjonsrapport. Fødsels- og sykepengar. 1992-1999. 117s.
- 2001/66 O. Haugen: Utrekning av vekter til inntekts- og formuesundersøkingane 1999. 26s.
- 2001/67 S. Strømsnes og T. Hagen: Datafangst lønnsstatistikk - en systematisk gjennomgang av prosesser fra utsending av skjema til data er ferdig for tabellproduksjon. 20s.
- 2001/68 B. Mathisen: Flyktninger og arbeidsmarkedet 4. kvartal 2000. 33s.
- 2001/69 M. Stålnacke, T. Nøtnæs og G. Haraldsen: Fokusgrupper om husholdningsbegrepet. 35s.
- 2001/70 O. Villund: Automatisk koding av yrke i Arbeidstakerregisteret. 14s.
- 2001/71 L.-R. Sletmoen: Merverdiavgiftsdata i Bedrifts- og foretaksregisteret (BoF). 16s.
- 2001/72 Ø. Kleven: Kultur- og mediebruksundersøkelsen 2000. Dokumentasjonsrapport. 53s.
- 2001/73 L. Vågane: Omnibusundersøkelsen 2000. Dokumentasjonsrapport. 115s.
- 2001/74 A.S. Abrahamsen, G. Olsen: Bedriftspopulasjonen 1998. Registrering av nye og opphørte bedrifter. 58s.
- 2001/76 B. Lie og G. Daugstad : Sammenlignende studie av norsk og finsk kultursektor. 175s.
- 2001/77 G. Haakonsen: Beregninger av utslipp til luft av klimagasser. En gjennomgang av arbeidsprosess og dokumentasjon. 39s.