

LINJA-AUTOLIIKENTEEEN KUSTANNUSINDEKSI 2010 = 100

SISÄLTÖ

1 TAUSTAA	2
2 INDEKSIIN MÄÄRITELMÄ JA KÄYTTÖ	2
3 LIIKENNETYYPPIEN OMINAISUUKSIA	3
Sopimusliikenne	3
Kaupunkiliikenne.....	3
Vakiovuoroliikenne	3
Pikavuoroliikenne.....	4
Tilausliikenne	4
4 PAINORAKENTEET	4
5 KUSTANNUSTEKIJÄT JA HINTASEURANTA.....	7
5.1 Palkat	8
5.2 Välilliset palkat.....	8
5.3 Poltto- ja voiteluaineet.....	8
5.4 Renkaat ja muut varaosat.....	8
5.5 Korjaus ja huolto	10
5.6 Pääoman poisto.....	10
5.7 Korot.....	10
5.8 Vakuutukset.....	10
5.9 Yleiskustannukset.....	11
6 INDEKSIIN LASKEMINEN	11
7 ESIMERKKEJÄ INDEKSEILLÄ LASKEMISESTA	12
7.1 Muutosten laskeminen.....	12
7.2 Hinnanmuutoksen vaikutus kokonaisindeksiin.....	12
7.3 Vanhojen indeksien ketjuttaminen.....	13
7.4 Esimerkki indeksiin sidotun sopimuksen hinnantarkistuksesta	14
8 JULKAISEMINEN, TULOSTEET JA INDEKSIEN SAATAVUUS	15

1 Taustaa

Linja-autoliikenteen kustannusindeksi on uudistettu painorakenteeltaan ja hintanimikkeiltään. Samalla on muutettu indeksin perusvuodeksi 2010. Indeksien uudistaminen on tapahtunut tiiviissä yhteistyössä keskeisten käyttäjätahojen kanssa. Uudistustyötä valvovassa työryhmässä ovat olleet käyttäjien asiantuntijoina Risto Palonen Suomen Paikallisliikenneliitosta, Mikko Saavola Linja-autoliitosta, Reijo Mäkinen ja Jukka Kaikko Helsingin seudun liikenteestä, Riikka Järvenpää Nobina Finland Oy:stä sekä Harri Uusnäkki Liikenne- ja viestintäministeriöstä. Tilastokeskuksesta työskentelyyn ovat osallistuneet Ilkka Lehtinen, Pirkko Hemmilä ja Mattias Kemppainen. Taustaselvityksistä on vastannut Mikko Saavola.

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin tuotanto aloitettiin Tilastokeskuksessa vuoden 1992 alussa. Ensimmäiset pisteluvut koskivat tammikuuta 1990. Indeksia on uudistettu tämän jälkeen neljä kertaa siten, että perusvuosiksi on muutettu 1995, 2000, 2005 ja 2010.

Viimeisimmässä 2010=100 -uudistuksessa luovuttiin liikennelaitosten osaindeksin laadinnasta. Kokonaisindeksin lisäksi Tilastokeskus tuottaa nyt omaa indeksiä sopimus-, kaupunki-, vakiovuoro-, pikavuoro- sekä tilausliikenteestä. Pistelukuja tuotetaan myös kustannustekijöittäin kaikille liikennetyypeille sekä palkkoihin, muutuviin kustannuksiin ja kiinteisiin kustannuksiin ryhmiteltynä koko linja-autoliikenteelle.

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

2 Indeksien määrittely ja käyttö

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

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

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

Linja-autoliikenteen kustannusindeksi palvelee osaltaan alan yrittäjiä ja julkishal- lintoa tarjoamalla vertailevaa informaatiota kustannuskehityksen seuraamiseen sekä taustainformaatiota korvausten tarkistuksiin, taksojen määrittelyyn sekä tukikysy- myksiin. Indeksillä on hyödyllinen myös talous- ja kustannusarvioiden laadinnassa.

3 Liikennetyyppien ominaisuuksia

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

Sopimusliikenne

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

Sopimusliikenne on eräällä tavalla bussin vuokraamista kuljettajineen tilausliikenteen tavalla yhteiskunnan käyttöön. Sopimusliikennettä harjoitetaan tällä hetkellä pääkaupunkiseudulla, Turussa ja Tampereella.

Sopimusliikenne tarkoittaa liikennöintisopimusta, jonka mukaan saadut lipputulot tilitetään kaupungille niiden vaikuttamatta bussiyrityksen liikennesuoritteen myynnistä saamaan korvaukseen (bruttoperiaate). Liikennöintisopimukset perustuvat yritysten kilpailuttamiseen.

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

Kaupunkiliikenne

Kaupunkiliikenteeseen luetaan sekä kaupunkien että taajamien sisäisiä matkustustarpeita palveleva bussiliikenne. Sen toiminta on käsitettävä laajemmin kuin vain kaupunkien hallinnollisten rajojen sisällä tapahtuvana liikenteenä, koska kaupunki-seudut ja taajama-alueet ovat usein levittäytyneet naapurikuntien puolelle. Tämä liikenne on myös paikallisliikennettä.

Kaupunkiliikenne eroaa sopimusliikenteestä siinä, että sen toiminta perustuu lähes kokonaan matkustajilta saataviin lipputuloihin. Kaupungit kuitenkin rahoittavat kaupunkiliikennettä. Tämä rahoitus on voitu kohdistaa joko matkustajien lipunhinnan alentamiseen tai riittävän palvelutason säilyttämiseen. Julkista rahoitusta käytetään myös erilaisiin kokeiluhankkeisiin.

Paikallisliikenteen kustannuksia ajokilometriä kohden nostavat hidas ja kuluttava liikennöinti sekä vuorotyö. Paikallisliikenne on väylien ahtaudesta johtuen myös vahinkoherkempää kuin vakiovuoro- ja lähiliikenne, mikä osaltaan lisää vakuutus- kustannuksia sekä korjaus- ja huoltokustannuksia.

Vakiovuoroliikenne

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

Suurin osa vakiovuoroliikenteestä on edelleen matkustajilta saatavilla lipputuloilla hoidettua liikennettä. Osa vakiovuoroliikenteestä on ELY -keskusten tai kuntien ostamaa lipputuloilla hoidettua liikennettä täydentävää runkoliikennettä (ostoliikenne). ELY -keskukset tai kunnat ostavat liikenteen pääsääntöisesti nettoperiaatteella eli bussiyritys saa pitää lipputulot. Ostoliikenne hankitaan kilpailuttamalla liikennöintikohteet. Vakiovuoroliikenne on toistaiseksi siis lipputulojen varassa hoidettua liikennettä tai ELY -keskusten tai kuntien ostamaa ostoliikennettä.

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

Kyseisen osaindeksin nimi vaihdettiin syksyllä 2007 maaseutuliikenteestä vakiovuoroliikenteeksi. Indeksien sisältö ja laadintamenetelmä säilyivät nimenmuutoksesta huolimatta ennallaan.

Pikavuoroliikenne

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

Tilausliikenne

Tilausliikenteellä tarkoitetaan markkinaehtoista liikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla. Tilausliikenne voi olla lyhyitä paikallisia kiertoajeluja ja pitkäkestoisia pitempiä ajomatkoja.

4 Painorakenteet

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin 2010=100 painorakenne perustuu Linja-autoliiton jäsenyritysten ja liikennelaitosten tilinpäätöstietoihin vuodelta 2009. Indeksiuudistuksen taustatyö tehtiin loppuvuodesta 2010 ja uusimmat lähtötiedot olivat vuodelta 2009. Vuoden 2009 lukuja on korjattu vuoden 2010 linja-autoliikenteen kustannusindeksin kehityksen mukaisesti edustamaan perusvuotta 2010.

Tärkeimpänä kriteerinä yritysten jakautumisessa liikennetyyppeihin on ajokilometreillä mitattu osuus yrityksen koko ajosuoritteesta. Myös liikennetyypin tuottojen osuutta yrityksen kokonaisliikevaihdosta on käytetty kriteerinä arvioitaessa mihin liikennetyyppiin yritys kuuluu. Ajosuorite ajoneuvoa kohden on suurin pikavuoroliikenteessä. Muiden liikennetyyppien välillä ei ole suurta eroa ajosuoritteessa.

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

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

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

tannukset on ryhmitelty myös kaikkiin palkkakustannuksiin, muuttuviin kustannuksiin sekä kiinteisiin kustannuksiin:

- **Palkkakustannuksiin yhteensä** sisältyvät kuljettajien, auton asentajien sekä joh-to- ja toimistohenkilökunnan palkat välillisine palkkoineen.

- **Muuttuvissa kustannuksissa** ovat mukana poltto- ja voiteluaineet, renkaat ja muut varaosat, ulkopuolelta ostetut korjaus- ja huoltopalvelut, matka-, majoitus- ja edustuskulut sekä leasing-vuokrat ja vieraat kuljetuspalvelut.

- **Kiinteissä kustannuksissa** ovat pääoman poisto, korot, vakuutukset, vuokrat ja vastikkeet, liike- ja toimistokulut, muut poistot, muut korko- ja vieraan pääoman kulut sekä muut kulut.

Taulukossa 1 on esitetty Linja-autoliikenteen kustannusindeksin 2010=100 paino-rakenne. Taulukossa 2 on uuden 2010=100 ja edellisen 2005=100 indeksin paino-rakenteiden erotukset.

Suurin muutos 2010=100 indeksissä on liikennelaitosten poistuminen liikennetyy-peistä ja sen liittäminen sopimusliikenteen yhteyteen. Muutoksen myötä sopimus-liikenteen paino nousi 30,9 prosentista 41,4 prosenttiin. Liikennelaitoksia on yhtiöi-tetty, eikä omalle indeksille nähty olevan enää tarvetta. Muiden liikennetyyppien paino-osuudet pienenevät: vakiovuoro- ja pikavuoroliikenteen 1,7 prosenttiyksik-köä, kaupunki- ja tilausliikenteen 1,5 prosenttiyksikköä.

Kustannustekijöiden paino-osuuksissa suurimmat muutokset olivat palkkoissa ja pääoman poistossa. Palkkojen osuus nousi kokonaisindeksissä 29,4 prosenttiin 27,6 prosentista. Palkkojen paino-osuus nousi myös kaikissa liikennetyypeissä.

Pääoman poiston osuus laski kokonaisindeksissä ollen nykyisin 8,1 prosenttia, kun aiemmin se oli 9,5 prosenttia. Erityisesti laski pääomapoiston osuus tilausliiken-teessä, mutta myös sopimus- ja vakiovuoroliikenteessä. Pääomien poistojen osuu-den pienentyminen selittyy osittain sillä, että yritysten investoinnit uuteen kalus-toon ovat pienentyneet verrattuna aikaisempiin vuosiin. Lisäksi aikaisemmin pois-toihin kirjattiin leasingmaksut korkoineen, nyt ainoastaan poistojen osuus leasing-maksuista, mikä selittää osaltaan sopimusliikenteen pääoman poisto-osuuden pie-nenemistä.

Muiden kustannuserien paino-osuudet kokonaisindeksissä muuttuivat melko vähän. Liikennetyyppien sisällä muutokset ovat voineet olla suurempiakin.

Kokonaisindeksissä vakuutusten osuus kasvoi 0,4 prosenttiyksikköä 1,7 prosenttiin. Vakuutusten paino-osuudet kasvoivat kaikissa muissa liikennetyypeissä paitsi kau-punkiliikenteessä. Eniten kasvoi sopimusliikenteessä vakuutusten paino-osuus.

Poltto- ja voiteluaineiden osuus kokonaisindeksissä aleni 15,5 prosenttiin 15,8 pro-sentista. Poltto- ja voiteluaineiden osuus pieneni muissa liikennetyypeissä paitsi pi-kavuoroliikenteessä.

Korkojen osuus aleni 1,1 prosenttiin 1,2 prosentista. Korkojen osuuden pieneni-miseen kaupunki-, vakiovuoro- ja pikavuoroliikenteessä on osaltaan vaikuttanut ylei-sen korkotason aleneminen vuosina 2005 - 2010. Sopimusliikenteen koroissa on nyt mukana myös linja-autojen leasingmaksujen korko-osuus.

Yleiskustannusten osuus kokonaiskustannuksista pieneni 0,3 prosenttiyksiköllä ol-len nyt 14,2 prosenttia. Yleiskustannusten paino pieneni kaupunki- ja pikavuorolii-kenteessä ja kasvoi sopimus-, vakiovuoro- ja tilausliikenteessä. Yleiskustannusten pienemiseen vaikuttavat yritysten pyrkimykset tehostaa omia toimintojaan. Toi-saalta uusina asioina ovat nousseet muut henkilöstökustannukset ja ostetut palvelut, kuten ATK-, IT- ja lakiasiainpalvelut.

Taulukko 2. Linja-autoliikenteen kustannusindeksien 2010=100 ja 2005=100 painorakenteiden erot

Kustannustekijät	Sopimusliikenne	Kaupunki-liikenne	Vakiovuoliikenne	Pikavuoliikenne	Tilausliikenne	Kokonaisindeksi
Liikennetyyppien painot	10,5	-1,5	-1,7	-1,7	-1,5	
1 Palkat	1,0	2,6	1,4	2,2	0,5	1,8
2 Välilliset palkat	-0,7	0,5	-0,6	0,3	-1,0	-0,1
3 Poltto- ja voiteluaineet	-0,1	-0,9	-0,3	0,5	-1,1	-0,3
Dieselöljy	-0,6	-0,9	-0,3	0,5	-1,1	-0,6
Maakaasu	0,5					0,3
Voiteluaineet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4 Renkaat ja varaosat	0,2	-0,7	-0,3	1,3	-0,4	-0,1
Renkaat	0,0	-0,3	-0,1	0,1	-0,1	-0,1
Varaosat	0,2	-0,3	-0,2	1,2	-0,3	0,0
5 Korjaus- ja huolto	0,0	-0,3	0,7	-0,9	2,8	0,2
Ulkopuolinen	0,1	-1,5	1,1	-0,3	2,6	0,3
Oma korjaus ja huolto	-0,1	1,2	-0,5	-0,6	0,2	-0,2
6 Pääoman poisto	-1,9	0,7	-0,8	0,0	-4,7	-1,4
7 Korot	0,3	-0,6	-0,4	-0,5	0,1	-0,1
8 Vakuutukset	0,9	-0,3	0,2	0,1	0,2	0,4
Liikennevakuutus	0,9	-0,1	0,3	0,2	0,4	0,5
Autovakuutus	0,0	-0,2	-0,1	-0,1	-0,2	-0,1
9 Yleiskustannukset	0,3	-1,2	0,1	-3,2	3,7	-0,3
Johdon ja toimih. palkat (sivukuluineen)	0,0	-1,2	-0,7	-1,9	-0,6	-0,7
Toimitilojen vuokrat ja vastikkeet	-0,7	0,0	0,9	-0,6	1,3	0,0
Matka-, majoitus- ja edustuskulut	-0,1	-1,3	-1,6	-0,2	-0,3	-0,7
Viestintä	-1,6	-2,2	-2,3	-2,1	-2,3	-2,0
Poistot rakennuksista	0,0	0,4	-0,4	0,0	0,1	-0,1
Poistot koneista	-0,2	0,1	-0,1	-0,1	0,0	-0,1
Poistot muusta kalustosta	0,2	0,3	-0,2	0,1	0,1	0,0
Muut korko- ja vieraan pääoman kulut	-0,4	-0,1	-0,1	-0,1	0,2	-0,1
Leasingvuokrat	0,6	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3
Koulutus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Terminaalimaksu			-0,5	-1,0		-0,2
Tekijänoikeusmaksu			0,0	0,0	-0,1	0,0
Painotuotteet	-0,5	-0,1	-0,2	0,1	1,0	-0,1
Linja-auton katsastusmaksu	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2	-0,1
Muut liike- ja toimistokulut	1,8	1,5	3,7	1,4	2,2	2,1
Muut henkilöstökustannukset	1,2	1,5	1,7	1,3	2,0	1,4

5 Kustannustekijät ja hintaseuranta

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

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

5.1 Palkat

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

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

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

5.2 Välilliset palkat

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

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

Välillisten palkkojen hintaseurannassa ovat em. sosiaalipalkat ja sosiaalivakuutusmaksut. Sosiaalipalkat määräytyvät prosentteina palkoista ja sosiaalivakuutusmaksut prosentteina palkkasummasta (palkat + sosiaalipalkat). Välillisten palkkojen kehitykseen vaikuttavat siten paitsi välillisten palkkojen perusteissa tapahtuvat muutokset myös palkoissa tapahtuvat muutokset.

5.3 Poltto- ja voiteluaineet

Voiteluaineiden osuus poltto- ja voiteluainekustannuksista on noin 2 prosenttia liikennetyypistä riippuen.

Polttoaineiden hintaseurannassa on sama dieselöljyn hinta kuin Kuorma-autoliikenteen kustannusindeksissä. Kyseessä on öljy-yhtiöiden myynnin mukainen ns. kylmien asemien D-mittarihinta. Sopimusliikenteessä seurataan lisäksi maakaasun hintaan. Sen osuus on noin seitsemän prosenttia sopimusliikenteen poltto- ja voiteluaineiden kustannuksista.

5.4 Renkaat ja muut varaosat

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

Taulukko 3. Renkaiden ja muiden varaosien kustannusjakautuma, %

	Sopimus- liikenne	Kaupunki- liikenne	Vakiovuoro- liikenne	Pikavuoro- liikenne	Tilaus- liikenne
Renkaat	14,8	15	14	14	14
Muut varaosat	85,2	85	86	86	86

Varaosat koostuvat alustan ja korin varaosista sekä sähkö- ja elektroniikkaosista. Taulukossa 4 on esitetty varaosien kustannusjakautumat liikennetyypeittäin. Alustan varaosien osuus varaosat -ryhmästä vaihtelee liikennetyypeittäin 68 prosentista 72 prosenttiin. Korin varaosien osuus vaihtelee 16 prosentista 20 prosenttiin. Sähkö- ja elektroniikkaosien osuus on kaikissa liikennetyypeissä 12 prosenttia.

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

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

Taulukko 4. Varaosien kustannusjakautumat liikennetyypeittäin

	Sopimus- liikenne	Kaupunki- liikenne	Vakiovuoro- roliikenne	Pikavuoro- roliikenne	Tilaus- liikenne
ALUSTAN VARAOSAT	72%	72%	68%	68%	68%
Moottori	21	21	20	20	20
Polttoaine- ja poistojärjestelmä	20	20	20	20	20
Voimansiirto	18	18	19	19	19
Jarru- ja paineilmajärjestelmä	23	23	24	24	24
Akselisto ja jousitus	18	18	17	17	17
Yhteensä	100	100	100	100	100
KORIN VARAOSAT	16%	16%	20%	20%	20%
Puskuri etu/taka	15	15	10	10	10
Tuulilasi	20	20	20	20	20
Kaasujousi	10	10	10	10	10
Valonheitin	5	5	10	10	10
Suuntavalo	5	5	5	5	5
Etulämmityslaitteen puhallin	5	5	5	5	5
Ilmastointilaitteen puhallin	10	10	10	10	10
Kylmäaine	10	10	10	10	10
Kuivapanos, kuivainsuodatin	10	10	10	10	10
Korin kiertovesipumppu	10	10	10	10	10
Yhteensä	100	100	100	100	100
SÄHKÖ JA ELEKTRONIIKKA	12%	12%	12%	12%	12%
Moottorielektronikan ohjausyksikkö	40	40	40	40	40
Lämmitysjärjestelmän ohjausventtiili	60	60	60	60	60
Yhteensä	100	100	100	100	100

5.5 Korjaus ja huolto

Korjaus- ja huoltokustannukset koostuvat ulkopuolelta ostetuista korjaus- ja huoltopalveluista sekä itse suoritetuista korjaus- ja huoltotöistä. Ostettujen ja itse suoritettujen töiden kustannusosuudet vaihtelevat eri liikennetyypeissä (Taulukko 5). Kaupunkiliikenteessä ulkopuolelta ostetut palvelut ovat noin 33 prosenttia korjaus- ja huoltokustannuksista ja tilausliikenteessä ne muodostavat 80 prosenttia.

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

	Sopimusliikenne	Kaupunkiliikenne	Vakiovuoroliikenne	Pikavuoroliikenne	Tilausliikenne
Ulkopuolelta ostetut palvelut	48	33	53	45	80
Oma korjaus ja huolto	52	67	47	55	20

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

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

5.6 Pääoman poisto

Pääoman poistossa seurataan eri valmistajien kokonaisten autojen ohjehintoja.

5.7 Korot

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

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

5.8 Vakuutukset

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

Taulukko 6. Liikenne- ja autovakuutuksen kustannusjakautuma, %

	Sopimusliikenne	Kaupunkiliikenne	Vakiovuoroliikenne	Pikavuoroliikenne	Tilausliikenne
Liikennevakuutus	95	85	80	70	80
Autovakuutus	5	15	20	30	20

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

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

5.9 Yleiskustannukset

Johto- ja toimistohenkilöstön palkkakustannuksissa seurataan toimihenkilöiden palkkasopimuksen II paikkakuntakalleusluokan mukaista ohjepalkkaa 9–11 vuoden kokemuksella ja koulutustasolla 3A sekä Helsingin Bussiliikenteen hallinnon palkkoja.

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

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

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

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

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

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

6 Indeksien laskeminen

Linja-autoliikenteen kustannusindeksi lasketaan Laspeyres'n indeksikaavalla. Indeksipisteluvut kuvaavat ko. ajankohtana hintojen muutosta verrattuna perusajankohtaan, tässä tapauksessa vuoteen 2010. Indeksit lasketaan kaavalla

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

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

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

7 Esimerkkejä indekseillä laskemisesta

7.1 Muutosten laskeminen

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

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

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

Seuraavassa esimerkissä lasketaan Linja-autoliikenteen kustannusindeksin kokonaisindeksin 2010=100 vuosi- ja kuukausimuutos maaliskuussa 2011:

Pisteluku maaliskuussa 2010: 99,1

Pisteluku helmikuussa 2011: 104,5

Pisteluku maaliskuussa 2011: 105,3

$$\text{Vuosimuutos} = \frac{105,3 - 99,1}{99,1} * 100\% \approx 6,256 \text{ eli noin } 6,3 \text{ prosenttia}$$

$$\text{Kuukausimuutos} = \frac{105,3 - 104,5}{104,5} * 100\% \approx 0,766 \text{ eli noin } 0,8 \text{ prosenttia}$$

Indeksin perusvuoden vaihtuessa vanhan ja uuden perusvuoden indeksit eivät heti kehity samalla tavalla. Ensimmäinen ajankohta, josta lähtien vuosimuutokset ovat samat 2005=100- ja 2010=100 -indekseillä on tammikuu 2012. Tämä johtuu siitä, että molempien perusvuosien vuoden 2011 indeksejä on laskettu omilla painorakenteillaan. Kun siis verrataan vuoden 2011 lukuja vuoden 2010 lukuihin, saadaan vuodelle 2011 erilaisia vuosimuutosprosentteja eri perusvuosien indekseille, koska vertailulukuina ovat omilla painorakenteillaan lasketut vuoden 2010 luvut.

Vanhaa 2005=100 -indeksiä lasketaan ketjuttamalla sitä uudella 2010=100 -indeksillä. Ketjutuskuukausi on joulukuu 2010. Tammikuusta 2011 alkaen kuukausimuutokset ovat samat sekä 2005=100- että 2010=100 -indekseillä.

7.2 Hinnanmuutoksen vaikutus kokonaisindeksiin

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin vuosimuutoksia tarkasteltaessa tapahtuneet hinnanmuutokset on suhteutettava kustannustekijän/tuotteen painoon. Kustannuste-

kijän/tuotteen, jonka paino on suuri, kuten esimerkiksi poltto- ja voiteluaineiden, pienikin hinnanmuutos aiheuttaa merkittävän vaikutuksen kokonaisindeksiin.

Seuraavassa on esimerkki poltto- ja voiteluaineiden hinnanmuutoksen vaikutuksesta linja-autoliikenteen kustannusindeksin vuosimuutokseen maaliskuussa 2011. Laskelmaan tarvitaan:

- poltto- ja voiteluaineiden paino kokonaisindeksistä: 15,476 %

- poltto- ja voiteluaineiden maaliskuun 2010 pisteluku: 98,0

- poltto- ja voiteluaineiden maaliskuun 2011 pisteluku: 119,3

- linja-autoliikenteen kustannusindeksin 2010=100 kokonaispisteluku maaliskuussa 2010: 99,1. Maaliskuussa 2011 pisteluku oli 105,3.

Linja-autoliikenteen kustannusindeksin vuosimuutos on täten

$$\frac{105,3 - 99,1}{99,1} * 100\% \approx 6,256\%$$

Käytännössä joidenkin tuotteiden hinnat saattoivat nousta ja joidenkin laskea, mutta vuositasolla linja-autoliikenteen kustannusindeksin laskennassa käytettävät hinnat nousivat keskimäärin 6,3 prosenttia. Tämä muutos halutaan hajottaa additiivisiin komponentteihin eli prosenttiyksiköihin ja selvittää, kuinka paljon 6,256 prosentin muutoksesta johtui poltto- ja voiteluaineiden kallistumisesta.

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

$$\frac{15,476 \cdot (119,3 - 98,0)}{99,1} \approx 3,326 \text{ prosenttiyksikköä eli } 6,256 \text{ prosentin noususta}$$

3,326 prosenttiyksikköä johtui poltto- ja voiteluaineiden kallistumisesta ja loput 2,929 prosenttiyksikköä muiden hintojen kallistumisesta.

Indeksilaskennasta löytyy lisää tietoa esimerkiksi Tilastokeskuksen verkkokoulusta.

7.3 Vanhojen indeksien ketjuttaminen

Vanhojen 1990=100- ja 2005=100-indeksien tuotantoa jatketaan ketjuttamalla. Ketjutuskertoimet on muodostettu joulukuun 2010 pistelukujen avulla. Vanhoja 2000=100 liikennetyypeittäisiä pistelukuja ei enää tuoteta. Tarvittaessa ne voidaan kuitenkin laskea ketjuttamalla. Alla on kertoimet, jolla 2010=100-indeksin pisteluku kerrotaan ketjutetun 2000=100-indeksin saamiseksi.

Sopimusliikenne	1,39255
Kaupunkiliikenne	1,39726
Vakiovuoroliikenne	1,40783
Pikavuoroliikenne	1,38740
Tilausliikenne	1,35927
Kokonaisindeksi	1,38481

Esimerkki 1. Halutaan tietää, mikä on linja-autoliikenteen kustannusindeksin 2000=100 ketjutettu kokonaisindeksin pisteluku maaliskuussa 2011. Poimitaan kokonaisindeksin ketjutuskerroin (1,38481) yllä olevasta taulukosta ja kerrotaan tällä luvulla 2010=100 kokonaisindeksin maaliskuun 2011 pisteluku 105,3 ketjutetun 2000=100-pisteluvun saamiseksi: $1,38481 \times 105,3 \approx 145,8$.

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

Esimerkki 2. Halutaan laskea 2005=100 indeksin Poltto- ja voiteluaineet -ryhmän maaliskuun 2011 pisteluku. Valitaan kyseisen ryhmän perusvuoden 2005=100 joulukuun 2010 pisteluku (133,5) ja jaetaan se vastaavalla 2010=100 joulukuun 2010 pisteluvulla (109,3): $133,5/109,3=1,22140$ (katkaisu viiteen desimaaliin). Tällä luvulla kerrotaan 2010=100 -indeksin Poltto- ja voiteluaineet -pääryhmän maaliskuun 2011 pisteluku $=1,22140 \times 119,3 \approx 145,7$.

7.4 Esimerkki indeksiin sidotun sopimuksen hinnantarkistuksesta

Suomessa vallitsevat indeksisidonnaisuudet. Indeksiehdon käyttö on ollut Suomessa lailla rajoitettu vuodesta 1968 lähtien. Nyt voimassa oleva Laki indeksiehdon käytön rajoittamisesta 11.12.2009/1046 on vuodelta 2009. Lakia on täsmennetty useasti ja voimassaoloa on jatkettu vähäisin tarkennuksin vuoden 2012 loppuun. Laki sisältää useita kohtia, joilla se sallii indeksiehdon käytön eri tapauksissa.

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

Seuraavassa laskuesimerkissä kuljetuspalvelusopimus on sidottu Linja-autoliikenteen kustannusindeksin Sopimusliikenteen osaindeksiin. Sopimuksessa sovitaan, että palvelun tilaajaosapuoli maksaa tuottajaosapuolelle palvelun tuottamisesta 100 000 euron vuosikorvauksen. Sopimussummaa tarkistetaan vuosittain 1.3. kyseisellä hetkellä tiedossa olevan uusimman pisteluvun (tammikuu) mukaisesti ja indeksimuutos viedään täysimääräisenä sopimuksen hintaan. Sopimus allekirjoitetaan 1.3.2007, jolloin on tiedossa tammikuun 2007 indeksipisteluku 104,4.

Indeksin nimi: Linja-autoliikenteen kustannusindeksi 2010=100, Sopimusliikenteen kokonaisindeksi

Sopimuksen perusajankohta ja sitä vastaava pisteluku: 1.3.2007 ja 104,4

Perusajankohtaa vastaava sopimuksen rahamäärä: 100 000 €

Tarkistusajankohta ja sitä vastaava pisteluku: 1.3.2008/112,4; 1.3.2009/112,4; 1.3.2010/116,7 ja 1.3.2011/124,9

Ajankohta	Pisteluku	Kerroin	Sopimussumma	Indeksimuutos
1.3.2007	104,4	-	100 000	-
1.3.2008	112,4	1,07663	107 663	7,66 %
1.3.2009	112,4	1,07663	107 663	0,00 %
1.3.2010	116,7	1,11782	111 782	3,83 %
1.3.2011	124,9	1,19636	119 636	7,03 %

Kertoimet, joilla perusajankohdan sopimussumma kerrotaan sopimuksen tarkistusajankohtina, saadaan jakamalla tarkistusajankohdan pisteluku perusajankohdan pisteluvulla. Vuoden 2008 maaliskuussa sopimuksen hinta nousee 107 663 euroon. Vuoden päästä samaan aikaan korotusta ei tule, koska indeksipisteluku on pysynyt samana. Vuoden 2010 maaliskuussa sopimuksen hinta nousee 111 782 euroon ja vuoden 2011 maaliskuussa 119 636 euroon.

8 Julkaiseminen, tulosteet ja indeksien saatavuus

Julkaiseminen

Linja-autoliikenteen kustannusindeksi julkaistaan kuukausittain. Tietyn kuukauden indeksi julkaistaan seuraavan kuukauden 17. päivänä. Mikäli 17. päivä osuu viikonloppuun tai arkipyhään, julkaistaan indeksi seuraavana arkipäivänä. Ensimmäisen kerran 2010=100-indeksi julkaistiin helmikuussa 2011.

Indeksistä laaditaan kuukausipaketti, joka sisältää pistelukuja linja-autoliikenteen viidestä liikennetyypistä, sopimus-, kaupunki, vakiovuoro-, pikavuoro- ja tilausliikenteestä pääkustannustekijöittäin eriteltyinä. Kokonaisindeksistä julkaistaan myös pisteluvut palkkakustannuksista, muuttuvista kustannuksista ja kiinteistä kustannuksista. Paketissa julkaistaan lisäksi kokonaisindeksiä koskeva hinnanmuutoksilla korjattu painorakenne. Kuukausipaketti sisältää niin ikään vanhojen 1990=100- ja 2005=100-indeksien ketjutettuja pistelukuja.

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

Tulosteet ja tilaaminen

Kuukausipaketti on ostettavissa paperiversiona tai sähköisenä Excel-tiedostona. Kuukausipaketti tilataan ja toimitetaan Tilastokeskuksen Hinnat ja palkat - yksiköstä. Tilauksen voi tehdä sähköpostiosoitteeseen: kui.tilastokeskus@tilastokeskus.fi. Tilastokeskuksen vaihteen puhelinnumero on 09 - 17341. Hinta- ja kustannusindekseistä löytyy tietoa indeksien omilta kotisivuilta, joille pääsee osoitteesta <http://tilastokeskus.fi/til/hin.html>.