

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Periode oktober 2010 ten opzichte van 1 januari 2010



**Uitgebracht door EVO-Ledenservice
Zoetermeer, november 2010**

Inhoud

1. Toelichting vastgestelde gemiddelde kostenontwikkelingen.....	3
2. Toelichting op de bijlagen 2 t/m 6	6
3. Ontwikkeling totale kosten (loon- en materiaalkosten vanaf 2000)	8
4. Vrachtprijzen	9
5. Ontwikkelingen in het wegvervoer	10
6. Indexcijfers	15
Bijlage 1: Ontwikkeling loon- en prijsniveau in het wegvervoer per kostenpost	16
Bijlage 2: Totale kostenontwikkeling.....	17
Bijlage 4: Kostenniveaus per oktober 2010.....	21
Bijlage 5: Kostenaandelen per oktober 2010.....	22
Bijlage 6: Ontwikkeling dieselolieprijs in 2010.....	23
Bijlage 7: NEA cijfers	24

1. Toelichting vastgestelde gemiddelde kostenontwikkelingen

Dit overzicht geeft de gemiddelde kostenontwikkeling weer in het wegvervoer per oktober 2010 ten opzichte van 1 januari 2010. De cijfers kunnen als hulpmiddel dienen bij het beoordelen van kostenontwikkelingen in het eigen bedrijf of kunnen als richtlijn fungeren bij de onderhandelingen met beroepsvervoerders over vrachtprijsaanpassingen voor een volgend contractjaar.

De in dit overzicht geschetste kostenontwikkeling heeft alleen betrekking op het vervoer; de kostenontwikkeling voor andere, uitbestede activiteiten zoals inslag, opslag, orderpicken, uitslag en verpakken kan een heel ander beeld geven, zie ook het onderdeel **Warehousing**.

De diverse ontwikkelingen worden hieronder toegelicht.

Rente

Gezien de zeer grote verscheidenheid in mogelijkheden van financiering van de voertuigen is het bijzonder moeilijk om de ontwikkeling van de gemiddelde rentevoet te bepalen.

Voor de ontwikkeling van de rente is uitgegaan van het rendement op staatsleningen met een looptijd van 5 tot 8 jaar. Dit rendement bedroeg:

- per oktober 2009: **2,96%**.
- per oktober 2010: **2,9%**

Verder is voor de ontwikkeling van de post rente het verloop van de aanschafprijzen bepalend, waarvoor is uitgegaan van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. Gemiddeld genomen zijn deze gedaald. In combinatie met de daling van de rente resulteert dit in een daling van de rentekosten met **1,6%**

Motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting werden per 1 januari 2010 aangepast met **1,9%** (door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie). Omdat dit reeds ultimo 2009 bekend was is deze post in de vorige verslag periode verrekend. Dus voor deze periode **0%**

Eurovignet

De tarieven van het Eurovignet zijn niet veranderd.

De tarieven voor een jaarkaart per 1 januari 2010 zijn:

- € 750,00 voor een voertuig met drie of minder assen;
- € 1.250,00 voor een voertuig met vier of meer assen.

Verzekering

Het niveau van de verzekeringspremie is afhankelijk van een tweetal factoren, namelijk de ontwikkeling van de eerder genoemde catalogusprijzen, alsmede van de ontwikkeling van de verzekeringspremie zelf.

Voor wat betreft de catalogusprijzen kan worden gesteld dat een daling of stijging hiervan over het algemeen pas in de premie tot uitdrukking komt op het moment dat het bestaande voertuig door een nieuwe wordt vervangen. Volgens door derden verstrekte informatie zijn er met betrekking tot de premie geen wijzigingen geweest. De daling van de aanschafprijzen resulteert in een gemiddelde **verlaging** van de verzekeringskosten met **3,3%**.

Stalling/overhead

Stallingkosten en kosten voor overhead kunnen per bedrijf aanzienlijk verschillen. Ook een ontwikkeling van deze kosten is bijzonder moeilijk aan te geven. Vandaar dat deze post als P.M. is opgenomen.

Onderhoud

De vaste kosten voor onderhoud hebben betrekking op de opbouw van de vrachtauto's (laadbakken, laadkleppen en dergelijke). Voor de berekening van de ontwikkeling van de vaste onderhoudskosten is van de volgende verdeling uitgegaan:

- circa 70% werkplaatstarief (lonen, overhead werkplaats);
- circa 30% materiaalkosten.

Voor wat betreft de werkplaatstarieven is vanaf 1 januari 2010 een toename gerealiseerd van circa **2 %**.

De ontwikkeling van de 'materiaalkosten' is gebaseerd op het CBS-cijfer 'ontwikkeling algemeen prijsniveau', periode oktober 2010 ten opzichte van januari 2010 (**1,6 %**).

Afschrijving

De ontwikkeling van deze kosten is bepaald aan de hand van het verloop van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. Dit geeft een zeer wisselend beeld. Gemiddeld genomen zijn de catalogusprijzen iets gestegen. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de aan te houden restwaarden. Een stijging van **0,45 %** is vastgesteld.

Banden

De ontwikkeling van deze kosten is vastgesteld aan de hand van het prijsverloop van een representatief aantal merken en typen. Een wisselend beeld is geconstateerd.

Een gemiddelde stijging van de prijzen van **4 %** is vastgesteld.

Brandstof

De ontwikkeling van de kosten van dieselolie is vastgesteld op basis van het gemiddeld prijsverloop over de periode 1 december 2009 ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. Uitgegaan is van de bruto prijzen af pomp (zelfbediening). De gemiddelde prijzen bedroegen (exclusief btw) per liter:

- 01-01-2009 t/m 01-12-2009: **88,60 ct**
- 01-12-2009 t/m 20-09-2010: **101,2 ct**

Er is geen rekening gehouden met eventuele kortingen, die door de verschillende maatschappijen c.q. pomphouders worden verleend. In de grafiek (**bijlage 6**) is de ontwikkeling van de dieselolieprijs over 2010 aangegeven. Op 20 september 2010 bedraagt de prijs **103,70 ct** per liter).

Voor bedrijven die met hun vervoerder een brandstofclausule hanteren is de kostenontwikkeling exclusief brandstof van toepassing.

Wijzigingen in de brandstofprijzen kunnen grote invloed hebben op de vrachtprijzen. In de **bijlagen 3.1 t/m 3.3** is hiervan een overzicht gegeven.

Reparatie en onderhoud

Onder de variabele kosten worden reparatie- en onderhoudskosten opgenomen die betrekking hebben op het motorische en draaiende gedeelte van het voertuig. Daarvan is de

verdeling: circa 50% werkplaatskosten en circa 50% materiaalkosten. Een stijging van **2 %** is vastgesteld.

Lonen/loonkosten

Als indicatie voor de lonen is uitgegaan van de CAO voor het beroepsgoederenvervoer over de weg. Toegepast is klasse D chauffeur binnenlands vervoer, ingeschaald op het maximum aantal dienstjaren, te weten 5 (D 5).

De CAO voor het beroepsgoederenvervoer had als einddatum 1 januari 2010. Op het moment van samenstellen van deze brochure was er door de werkgevers- en werknemersorganisaties nog geen nieuwe CAO afgesloten. De loonkostenstijging is ook afhankelijk van de ontwikkeling van het werkgeversaandeel in de sociale lasten alsmede het resultaat van de onderhandelingen tussen werkgevers- en werknemersorganisaties over specifiek branchegerichte aspecten, zoals pensioenpremie. De eisen van de werkgevers en datgene wat werkgevers willen geven, liggen ver uiteen. Gezien de huidige situatie is aangenomen dat de loonkosten in 2010 minmaal zullen stijgen. Uitgegaan is van circa **1,0%** met terugwerkende kracht tot 1 januari 2010

Overige kosten

Gezien de grote verscheidenheid in en de zeer uiteenlopende samenstelling van de groep 'overige kosten' is voor deze kosten als basis genomen de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau (**1,6 %**), zoals door het CBS is vastgesteld over de periode september 2010 ten opzichte van oktober 2009.

De effecten van de bovengenoemde ontwikkelingen met betrekking tot de afzonderlijke kostencomponenten zijn in **bijlage 1** aangegeven.

2. Toelichting op de bijlagen 2 t/m 6

Op basis van de gemiddelde kostenstijgingen (**bijlage 1**) zijn voor een viertal voertuigen met verschillend laadvermogen de kosten per oktober 2010 berekend (zie **bijlage 4**).

De stijgingspercentages bij jaarkilometrages van respectievelijk 30.000, 60.000 en 100.000 zijn weergegeven in bijlage 2.

Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de kostenontwikkeling **exclusief** brandstof en de kostenontwikkeling **inclusief** brandstof.

Hoewel er bij de diverse kilometrages ongetwijfeld verschil zal zijn in het niveau van de loonkosten (gebaseerd op de CAO voor het beroepsgoederen over de weg, loonschaal D met 5 dienstjaren), is van hetzelfde bedrag uitgegaan. Voor het berekenen van de kostenontwikkeling is dit namelijk van weinig invloed. In de totale kosten is nog geen rekening gehouden met stallingkosten en een toeslag voor overhead.

Op basis van **bijlage 4** kan van elke kostenpost het aandeel in de totale kosten worden bepaald. Daarmee kan onder meer worden aangegeven welke invloed een mutatie in een bepaalde kostenpost op de totale kosten (c.q. vrachtprijs) heeft. Deze informatie is van belang wanneer met een open kostencalculatie wordt gewerkt. Let wel, bij deze berekening is het percentage voor overhead en winst buiten beschouwing gelaten. De aandelen van de genoemde kostencomponenten kunnen lager uitvallen als dit percentage wordt meegenomen in het tarief.

Voorbeeld: bij een 23-tons combinatie en een jaarkilometrage van 100.000 is het aandeel van de brandstofkosten in de totale **kostprijs** circa 22,9%. Zou de brandstofprijs met 5,0% wijzigen, dan zullen de totale kosten derhalve wijzigen met $0,05 \times 22,9\% =$ circa **1,14%**.

In **bijlage 5** zijn de kostenaandelen (van de **kosten** en niet van de **vrachtprijzen**) grafisch weergegeven voor een 6-tons vrachtauto bij 30.000 kilometer per jaar en voor een 23-tons combinatie bij 100.000 kilometer per jaar.

Grensoverschrijdend vervoer

De kostenontwikkelingen in het grensoverschrijdend wegvervoer (vanuit Nederland door Nederlandse vervoerders) zullen over het algemeen niet zoveel afwijken van de kostenontwikkelingen in het binnenlands wegvervoer. De enige kostensoorten die mogelijk een andere ontwikkeling laten zien zijn de brandstofkosten en de kosten voor tol alsmede de ferrykosten. In totaliteit zal veelal sprake zijn van een verschil van tienden van procenten ten opzichte van de kostenontwikkeling in het binnenlands wegvervoer.

Nederlandse vervoerders maken in toenemende mate gebruik van buitenlandse vestigingen / chauffeurs. Bij het maken van tariefafspraken een gegeven om rekening mee te houden.

Warehousing

De kosten van het warehouse worden gevormd door diverse kostensoorten, zoals rente en afschrijving gebouw (of huur), intern transportmiddelen, stellingen en dergelijke, energiekosten en loonkosten personeel. Het aandeel loonkosten is onder meer afhankelijk van de mechaniserings- en automatiseringsgraad binnen het warehouse. Het is dan ook van belang dat verladers, ingeval van tariefsaanpassing, aan hun logistieke dienstverleners het aandeel van de loonkosten in het warehouse-tarief vragen. De aanpassing van de overige kosten wordt nogal eens gebaseerd op het CBS cijfer 'ontwikkeling algemeen prijsniveau'.

Indien de verdeling in aandeel tussen loonkosten en overige kosten bekend is, kan de kostenontwikkeling worden berekend. In onderstaand voorbeeld is een en ander aangegeven.

Voorbeeld

stel aandeel loonkosten = 60%

stel aandeel overige kosten = 40%

stijging loonkosten 1,0% (zie bijlage 1)

stijging overige kosten 1,6% (zie bijlage 1)

Berekening: $1\% \text{ van } 60\% + 1,6\% \text{ van } 40\% = 1,24\%$

NEA cijfers

Vervoerders en logistieke dienstverleners baseren hun prijsaanpassingen veelal op cijfers die door de NEA zijn samengesteld. Deze cijfers bestaan voor een deel uit prognoses voor het volgende jaar die naderhand worden bijgesteld. De NEA prognoses voor 2011 vindt u in **bijlage 7**, evenals de realisatie 2010 ten opzichte van de prognoses 2009.

3. Ontwikkeling totale kosten (loon- en materiaalkosten vanaf 2000)

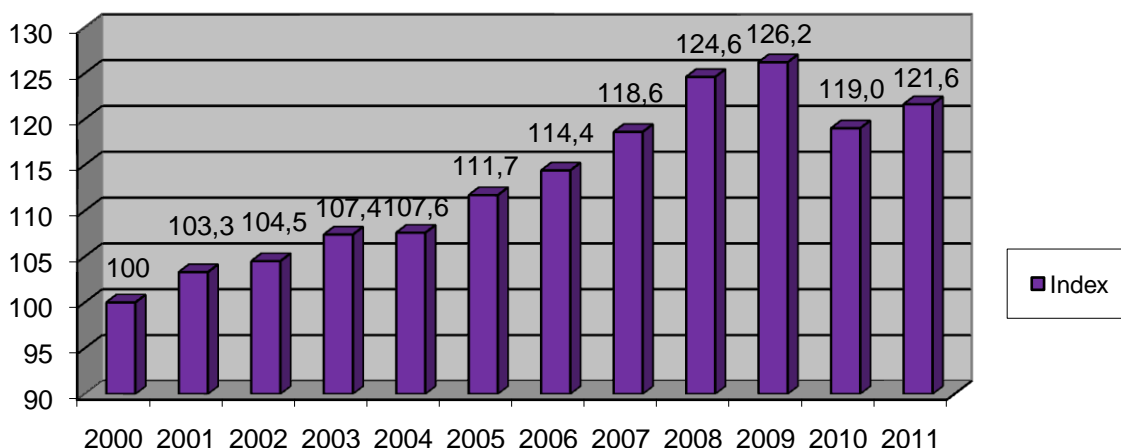
In onderstaande grafieken is de ontwikkeling van de totale kostenposten in het wegvervoer vanaf 1 januari 2000 (=100) aangegeven.

Opgemerkt wordt dat in deze ontwikkelingen **geen** rekening is gehouden met verbeteringen die zich bij voertuigen voordoen, zoals een langere levensduur van voertuigen en banden, minder brandstofverbruik en lagere onderhoudskosten (langere onderhoudsintervallen).

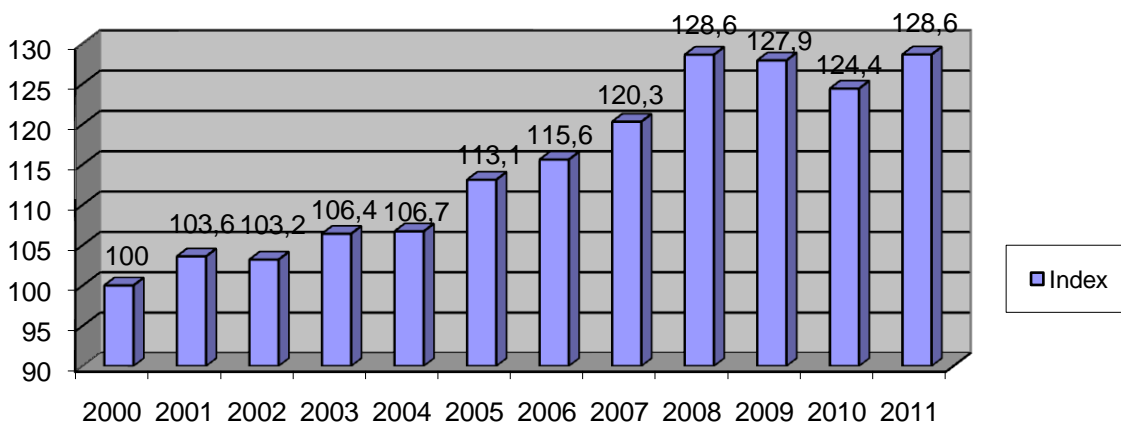
Ook is geen rekening gehouden met volumeontwikkelingen, markt en dergelijke.

De aangegeven kostenontwikkelingen kunnen worden vergeleken met de tariefontwikkelingen. Op deze wijze ontstaat een beeld voor wat betreft de redelijkheid van de **ontwikkeling** van de door de vervoerder(s) in rekening gebrachte c.q. te brengen tarieven.

Ontwikkeling totale kosten 9 tonner 60.000 km/jr



Ontwikkeling totale kosten 23 tons combinatie 100.000 km/jr



4. Vrachtprijzen

Bij de jaarlijkse onderhandelingen rond de vrachtprijsaanpassingen spelen de kostenontwikkelingen een belangrijke rol.

Door beroepsvervoerders worden veelvuldig argumenten aangedragen op basis waarvan een hogere vrachtprijsaanpassing dan de geconstateerde kostenontwikkelingen gerechtvaardigd zou zijn.

Deze argumenten zijn onder andere toenemende verkeersdruk, verslechterde bereikbaarheid van binnensteden en toenemende klanteneisen. Een en ander kan leiden tot bijvoorbeeld minder afleveringen per voertuig per dag. Dit heeft uiteraard invloed op de kosten per aflevering.

Waar beroepsvervoerders vaak aan voorbijgaan is, dat naast **negatieve** ontwikkelingen er ook ontwikkelingen zijn die het kostenniveau in **positieve** zin beïnvloeden. Zo kennen voertuigen een steeds langere levensduur, is er een duidelijke tendens van langere onderhoudsintervallen c.q. lagere onderhoudskosten en verbruiken voertuigen steeds minder brandstof. Ook een **verbetering van de productiviteit** binnen de organisatie van de vervoerder is een factor waarmee rekening moet worden gehouden. Daarnaast is het een gegeven is, dat Nederlandse vervoerders in toenemende mate gebruik maken van buitenlandse vestigingen/chauffeurs. Dit leidt dan weer tot lagere loonkosten.

Maatgevend voor een eventuele aanpassing van de vrachtprijs is een combinatie van factoren, die voor elke verlader anders kan zijn. De markt (concurrentie), vervoersaanbod en individuele omstandigheden bepalen uiteindelijk of en in welke mate de prijs moet worden aangepast.

Het zal dan ook duidelijk zijn, dat de in dit overzicht vermelde uitkomsten geen adviespercentages zijn maar uitsluitend als indicatie dienen bij de onderhandelingen met de beroepsvervoerder. Hierbij dient lijdend te zijn dat ieder krijgt wat hem toekomt en dat onderhandelingen moeten leiden tot een wederzijdse tevredenheid. Immers u als verlader bent gebaat bij een kwalitatief goede vervoersprestatie en een tevreden klant, tegen een acceptabele vergoeding

5. Ontwikkelingen in het wegvervoer

48 urige werkweek chauffeurs

Op 11 april 2007 is de zogenaamde Arbeidstijdenrichtlijn voor mobiele werknemers in de Nederlandse wet opgenomen. Door discussie over het wel of niet meetellen van vakantie/ziekte dagen en over het opvangen van de negatieve gevolgen heeft de invoering vertraging opgelopen. Het besluit is genomen om vakantie en ziekte dagen mee te tellen als arbeidstijd. De regeling houdt in dat in één enkele week maximaal 60 uur arbeidstijd mag worden gemaakt, mits er over 26 weken gemeten niet meer dan 48 uur per week gemiddeld aan arbeidstijd wordt gemaakt. Arbeidstijd is werktijd exclusief pauzes, rusttijden en voorziene beschikbaarheidstijden, zoals tijd doorgebracht naast een andere rijdende chauffeur, tijd op treinen en boten en wachttijden bij grenzen of laad/loslocaties. Wordt er in de nacht gewerkt (tussen 01:00 uur en 05:00 uur) dan mag de totale arbeidstijd van die dienst maximaal 12 uur bedragen.

Digitale tachograaf

Op 1 mei 2006 is na jaren van uitstel de digitale tachograaf ingevoerd. Alle voertuigen die op of na 1 mei op kenteken zijn gesteld moeten verplicht met een digitale tachograaf zijn uitgerust. De digitale tachograaf werkt anders dan de analoge tachograaf. In plaats van tachograafschijven moet gewerkt worden met bestuurderskaarten en bedrijfskaarten. Deze moeten worden aangevraagd bij de Kiwa (www.kiwaregister.nl). Verder moeten de gegevens die op de chip van de



bestuurderskaart en in het geheugen van de digitale tachograaf worden opgeslagen tijdig worden gekopieerd en op een centrale plaats in het bedrijf worden opgeslagen. De gegevens van de bestuurderskaart moeten elke 21 dagen worden gedownload en de gegevens uit de digitale tachograaf in het voertuig elke 3 maanden. Dit downloaden kan onder andere met behulp van een memorystick of kaartleesstation worden gedownload. De gegevens moeten ten minste 1 jaar op het bedrijf worden bewaard om een controle op naleving van het Arbeidstijdenbesluit vervoer mogelijk te maken. Voor fiscale wetgeving kan een bewaartermijn van 7 jaar gelden. Onderweg moet de bestuurder zijn rij- en rusttijdgegevens over een langere periode kunnen tonen. Sinds 1 januari 2008 moeten de schijf of gegevens van de dag waarop wordt gereden worden getoond + alle gegevens van de daaraan voorafgaande 28 kalenderdagen.

Rij en rusttijdenverordening

Op 11 april 2007 zijn de nieuwe rij en rusttijdregels in werking getreden. Bestuurders mogen dan nog steeds maximaal 9 uur rijtijd (2 x per week is 10 uur toegestaan) per dag maken. In een enkele week mogen 56 rituren worden gemaakt, mits gemiddeld over 2 weken niet meer dan 90 rituren worden gemaakt. De pauzetijden en rusttijden zijn gewijzigd.

Vanaf 11 april 2007 is alleen nog toegestaan driekwartier pauze ineens na 4,5 uur rijtijd of opgedeeld in een periode van een kwartier gevolgd door een pauze van een half uur (vaste volgorde) in 4,5 uur rijtijd. De dagelijkse rust blijft 11 uur die 3 x per week mag worden verkort tot 9 uur.

De rusttijd mag ook worden gesplitst, in dat geval wordt de rusttijd in totaal 1 uur langer. De gesplitste rusttijd van 12 uur moet worden gesplitst in een periode van 3 uur gevolgd door een periode van 9 uur (vaste volgorde). Tenslotte wordt ook de wekelijkse rust gewijzigd. In de nieuwe regeling moet de rusttijd 45 uur bedragen en mag deze eens per 2 weken worden bekort tot 24 uur. Ook weer met de voorwaarde dat deze verkorting binnen 3 weken wordt gecompenseerd.

Verplichte nascholing chauffeurs

Voor beroepsbestuurders van bussen en vrachtauto's gelden vanaf 10 september 2008 respectievelijk 10 september 2009 gewijzigde regels voor de vakbekwaamheid. Nieuwe chauffeurs moeten de basiskwalificatie vakbekwaamheid behalen. Zij krijgen in plaats van het papieren chauffeursdiploma een zogenoemde code vakbekwaamheid op het rijbewijs.

De code vakbekwaamheid is 5 jaar geldig. Verlenging kan alleen als chauffeurs in een periode van 5 jaar minimaal 35 uur gecertificeerde nascholingscursussen volgen. Chauffeurs die al voor 10 september 2008 respectievelijk 10 september 2009 een groot rijbewijs hadden, hoeven de basiskwalificatie niet te halen. Zij moeten wel de nascholing volgen zodat ook zij voldoen aan de gewijzigde regels. Daar geldt in eerste instantie een periode van 7 jaar voor. Dat betekent dat deze groep uiterlijk 10 september 2015 respectievelijk 10 september 2016 een geldige code vakbekwaamheid op het rijbewijs moet hebben. Zoals er nu vrijstellingsmogelijkheden voor het chauffeursdiploma bestaan, blijven deze ook van toepassing voor de nascholing.

De richtlijn beoogt de verkeersveiligheid te verbeteren en de veiligheid van de bestuurders te verhogen.

Inzet buitenlandse chauffeurs

Binnen de Europese Unie geldt vrij verkeer van werknemerschap. Dit betekent dat een werknemer zijn diensten mag aanbieden in elk land van de Europese Unie. Voor de in 2007 toegetreden nieuwe lidstaten Roemenië en Bulgarije geldt een overgangsfase. Vanwege de grote inkomensverschillen was de vrees dat door een grote toestroom aan goedkope arbeidskrachten de arbeidsmarkt in de 'oude' lidstaten zou worden verstoord. Het is alleen mogelijk een chauffeur uit één van de bovengenoemde landen in te zetten als er een tewerkstellingsvergunning is afgegeven. Voorwaarde voor afgifte is dat aangetoond wordt dat in Nederland zelf geen chauffeur te vinden is (arbeidsmarkttoets) en dat er minimaal de hier geldende CAO voorwaarden van toepassing zijn. Deze overgangsregeling duurt 2 jaar en kan daarna nog met 1 jaar worden verlengd.

Een tewerkstellingsvergunning is nodig voor:

- werknemers van buiten de Europese Economische Ruimte (EER). De EER bestaat uit de landen van de Europese Unie plus IJsland, Liechtenstein en Noorwegen;
- werknemers uit de lidstaten die op 1 januari 2007 zijn toegetreden tot de Europese Unie, Bulgarije en Roemenië;
- voor medewerkers uit Zwitserland is geen tewerkstellingsvergunning nodig.

Milieuzones

Als gevolg van de inspanningen voor een verbetering van de luchtkwaliteit in stedelijke omgeving is op 24 maart 2006 een convenant ondertekend door een aantal gemeenten, ministeries en brancheorganisaties. In dit convenant zijn partijen overeengekomen te zullen streven naar toename van de inzet van schone en stille voertuigen en slimme stadsdistributie. Hierbij kan worden gedacht extra stopplaatsen voor laden/lossen, gebruik busbaan, verruiming van venstertijden en dergelijke. Op dit moment zijn er in de steden Amsterdam, Breda, Delft, Den Bosch, Den Haag, Eindhoven, Leiden, Maastricht, Rotterdam, Tilburg en Utrecht milieuzones voor vrachtverkeer ingesteld.

In deze gemeenten wordt actief gecontroleerd op het voldoen van de vrachtauto's aan de toegangseisen.

Ook de gemeente Rijswijk (Zuid-Holland) voert een milieuzone in, die op en rond de Haagweg gesitueerd is. Vanaf 1 februari 2011 zal gestart worden met de werkelijke handhaving van de milieuzone.

Vooralsnog zijn er op dit moment verder geen gemeenten die op korte termijn een milieuzone zullen instellen.

De consequenties van een milieuzone zijn (in grote lijnen):

Van 1 januari 2010 tot juli 2013 mogen alleen vrachtauto's een milieuzone binnen die voldoen aan de volgende eisen:

- de motor voldoet minimaal aan Euronorm 4;
- de motor voldoet minimaal aan Euronorm 3 en, te rekenen vanaf de datum van eerste toelating, niet meer dan 8 jaar zijn verstreken, en
 - a) is uitgerust met een gecertificeerd roetfilter met een typegoedkeuring, of;
 - b) waarvoor geen gecertificeerd roetfilter met een typegoedkeuring beschikbaar is, of;
 - c) waarvoor een gecertificeerd roetfilter met een typegoedkeuring beschikbaar is maar minder dan 5 maanden zijn verstreken sinds de afgifte van de typegoedkeuring voor dit type roetfilter;
- de vrachtauto wordt aangemerkt als bijzonder voertuig. Daarbij geldt wel de voorwaarde dat het voertuig niet ouder mag zijn dan 13 jaar, te rekenen vanaf de datum van eerste toelating;
- de vrachtauto wordt niet aangedreven door een dieselmotor.

Als bijzonder voertuig worden bijvoorbeeld aangemerkt brandweerauto's, kraanwagens, hoogwerkers, reinigungsauto's, betonmixers en verhuisauto's. Voor voertuigen die niet aan de gestelde eisen voldoen mogen gemeenten dagontheffingen verlenen. Handhaving zal plaatsvinden via Bijzondere Opsporings Ambtenaren (BOA's) of door middel van camera's.

Na 1 juli 2013 mogen alleen nog vrachtauto's met een motor die minimaal voldoet aan de Euronorm 4 de milieuzone in.

Voertuigen die niet voldoen aan de bovengenoemde eisen kunnen per gemeente jaarlijks 12 maal gebruik maken van een dagontheffing. De dagontheffing kost ca. 25 euro per keer.

De boete voor de milieuzone is per 1 januari 2010 met 10 euro omhoog gegaan naar 160 euro (exclusief 6 euro administratiekosten).

Hardheidsclausule ten behoeve van milieuzones

Sommige (met name kleine) ondernemers geven aan dat zij door deze regelgeving in de problemen komen. Zij worden met het maximaal gestelde aantal dagontheffingen belemmerd in de uitvoering van hun bedrijf en beschikken niet over voldoende middelen om aan de toelatingseisen van de milieuzone te voldoen. Voor een aantal ondernemers is het aantal gereden kilometers te gering om te kunnen investeren in de aanschaf van een nieuwe vrachtauto of het plaatsen van een roetfilter. Ook zijn er ondernemers die ervoor kiezen om binnen afzienbare tijd hun bedrijf te beëindigen vanwege een op handen zijnde pensionering of om een andere reden. Voor deze (beperkte) categorie van ondernemers is een zogenaamde hardheidsclausule ingevoerd.

Deze is dus echt bedoeld voor uitzonderingsgevallen. De gemeenten kunnen besluiten om de betreffende ondernemers voor een redelijke termijn een tijdelijke ontheffing te geven. Binnen deze termijn moet de ondernemer dan wel een nieuwe vrachtauto aanschaffen dan wel andere maatregelen treffen om aan de toelatingseisen te voldoen dan wel middels een plan van aanpak aantonen wanneer hij mogelijk wel in staat zou zijn om te investeren.

Om een beroep te doen op de hardheidsclausule moet een ondernemer zich bij de gemeente waarin hij een ontheffing wil melden. Mocht de ondernemer binnen meerdere gemeenten een beroep willen doen op de hardheidsclausule dan zal hij zich bij elke afzonderlijke gemeente moeten melden.

Subsidiereregeling ongebruikte voertuigen met EEV of EEV+ motor

De Subsidiereregeling ongebruikte voertuigen met EEV of EEV+ motor stimuleert de aanschaf van nieuwe, ongebruikte vrachtwagens, bussen en als vrachtwagen gekeurde bestelwagens (2.800 kg -3.500 kg) met een motor die voldoet aan de EEV of EEV+ norm.

De subsidiereregeling loopt vanaf 1 oktober 2006 tot en met 31 december 2010. Het moment waarop het voertuig definitief op naam van de eerste kentekhouder is gezet is leidend voor de bepaling van het subsidiebedrag.

Aanvragen voor subsidie moeten worden gedaan door de 1^e kentekhouder **binnen** 3 maanden na afgifte van het definitieve kentekenbewijs.

Per 1 oktober 2009 is de nieuwe vrachtauto met een Euro 5 motor verplicht gesteld en wordt er derhalve geen subsidie meer op verleend na 1 oktober 2009. Wel blijft de subsidie beschikbaar vanaf 1 oktober 2009 voor vrachtauto's die voldoen aan de EEV-norm. Het subsidiebedrag is verlaagd naar € 1.000,-, ongeacht de vermogensklasse.

Subsidiebedrag

Eigenaren kunnen u een tegemoetkoming in de kosten krijgen als men een gesloten roetfilter in een bestaand voertuig laat inbouwen door een APK-station. Het subsidiebedrag is afhankelijk van het type roetfilter dat ingebouwd wordt en het motorvermogen en het gewicht van het voertuig.

Subsidie is alleen nog mogelijk voor Euro 3 voertuigen met een vermogen onder 225 kW.

Subsidiebedragen voor Euro 3 voertuigen onder 225 kW

	Zware bestelauto (vanaf 2800 kg ≤ 5000 kg)	< 150 KW > 5000 kg	150-<225 KW > 5000 kg
Half open filter 50% reductie	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Gesloten filter Continu regenererend 90% reductie	€ 2.000	€ 5.000	€ 5.500
Gesloten filter Periodiek regenererend 90 % reductie	€ 2.500	€ 6.000	€ 6.000

De genoemde subsidiebedragen zijn gepubliceerd tot en met 31 december 2010.

De verwachting is dat in 2011 de regeling voortgezet zal worden, echter hier is op dit moment nog geen duidelijkheid over.

Langere en Zwaardere Voertuigen (LZV's)

Op 1 november 2007 is de ervaringsfase voor de LZV, ook wel Ecombi genaamd, ingegaan. Deze fase zal een aantal jaren duren. In de ervaringsfase kan iedere vervoerder op basis van een ontheffing in Nederland rijden met een langere combinatie. Het aantal deelnemers is niet beperkt.

De combinatie mag een maximale lengte hebben van 25,25 meter bij een minimum laadlengte van 18 meter of 3 teu. De laadlengte mag niet meer zijn dan 21,82 meter. De toegestane maximum massa van de geladen combinatie mag niet meer zijn dan 60 ton.

Verschillende concepten

Er zijn tal van verschillende LZV-concepten ontwikkeld. Veel bedrijven zoeken samen met de leverancier het ideale concept voor hun bedrijfsvoering. De wettelijke eisen staan toe dat er verschillende concepten ontwikkeld worden, mits het concept voldoet aan veiligheids- en andere criteria die door het RDW worden getoetst.

Afbeelding 1 biedt een overzicht met de verschillende concepten. Concept D werd met name in de beginfase door veel bedrijven gebruikt.



Verschillende LZV-concepten.

De verschillende concepten worden continu doorontwikkeld. Bij een concept dat niet in het voorbeeld is opgenomen, zijn achter een trekker twee opleggers van dezelfde afmeting geplaatst. De tweede oplegger wordt met een dolly aan de eerste oplegger verbonden. Dit concept wordt met name in de stedelijke distributie gebruikt.

De keuze van een concept verschilt per bedrijf. Dit heeft alles te maken met de goederen die vervoerd moeten worden en de afleverlocaties. Ook zijn er grote verschillen qua kosten tussen de verschillende concepten. Bij sommige concepten (bijvoorbeeld A) kunnen de huidige opleggers en aanhangwagens gebruikt worden, waardoor er niet extra in materiaal geïnvesteerd hoeft te worden. Zo kan een bedrijf voor een paar duizend euro extra overstappen naar een LZV-combinatie. De chauffeur moet wel gecertificeerd zijn.

LZV Internationaal

Een LZV kan nog niet vrij binnen Europa rondrijden. Momenteel zijn LZV's in Nederland, Zweden, Finland, Noorwegen en Denemarken toegestaan. In Duitsland worden in 2011 ook proeven gestart om met LZV's rond te rijden. Binnen Europa is nog een lobby gaande om LZV's binnen Europa toe te staan. Het is niet toegestaan om met een LZV de grens over te rijden.

Binnen Nederland kunnen LZV's (met RDW ontheffing) gebruik maken van het complete snelwegennet. Daarbuiten moet voor de bestemming (kernegebied) een ontheffing worden aangevraagd. Dit is één ontheffing waarmee men in alle kernegebieden mag komen. Het aantal aan te vragen kernegebieden kent geen beperking. Tijdens de ervaringsfase is het aantal in te zetten LZV's eveneens onbeperkt.

6. Indexcijfers

- bijlage 1: ontwikkeling loon- en prijsniveau per kostenpost
- bijlage 2: totale kostenontwikkeling **exclusief** en **inclusief** brandstof
- bijlage 3: invloed van een veranderende dieselprijs op de totale vrachtprijs
- bijlage 4: kostenniveaus per oktober 2010 van een 4-tal voertuigen met verschillend laadvermogen
- bijlage 5: kostenaandelen per oktober 2010
- bijlage 6: ontwikkeling dieselolieprijs in 2010
- bijlage 7: NEA cijfers

Bijlage 1: Ontwikkeling loon- en prijsniveau in het wegvervoer per kostenpost

Ontwikkeling loon- en prijsniveau in het wegvervoer ¹⁾	
<i>periode oktober 2010 ten opzichte van 1 januari 2010</i>	
Vaste autokosten	
* Rente	98,4
* Motorrijtuigenbelasting	100
* Eurovignet	100
* Verzekering	96,7
* Stalling/overhead	P.M.
* Onderhoud	102
* Afschrijving	100,45
Variabele kosten	
* Banden	104
* Dieselolie	114,2
* Reparatie en onderhoud	102
Kosten rijdend personeel	
* Lonen inclusief sociale lasten en dergelijke (loonkosten)	
-Klasse D	101
* Overige kosten	101,6
<i>¹⁾ 1 januari 2010= 100</i>	

Bijlage 2: Totale kostenontwikkeling

Kostenontwikkeling <u>exclusief</u> brandstofkosten				
Ontwikkeling loon- en materiaalkosten per 1 oktober 2010^{*)}				
<i>(in % t.o.v. 1-1-2010)</i>				
Omschrijving^{**)}	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
<i>Jaarkilometrage</i>	<i>t.o.v. 1-1-2010</i>	<i>t.o.v. 1-1-2010</i>	<i>t.o.v. 1-1-2010</i>	<i>t.o.v. 1-1-2010</i>
* 30.000	0,8	0,7	0,6	0,5
* 60.000	0,8	0,8	0,7	0,5
* 100.000	0,9	0,8	0,8	0,6
^{*)} exclusief stalling/overheadkosten				
^{**)} betreft nuttig laavermogen				

Kostenontwikkeling <u>inclusief</u> brandstofkosten				
Ontwikkeling loon- en materiaalkosten per 1 oktober 2010^{*)}				
<i>(in % t.o.v. 1-1-2010)</i>				
Omschrijving^{**)}	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
<i>Jaarkilometrage</i>	<i>t.o.v. 1-1-2010</i>	<i>t.o.v. 1-1-2010</i>	<i>t.o.v. 1-1-2010</i>	<i>t.o.v. 1-1-2010</i>
* 30.000	1,4	1,5	1,5	1,5
* 60.000	2,1	2,2	2,4	2,5
* 100.000	2,6	2,9	3,3	3,4
^{*)} exclusief stalling/overheadkosten				
^{**)} betreft nuttig laavermogen				

Bijlage 3: Invloed van een veranderende dieselprijs op de totale vrachtprijs

Bijlage 3.1

Procentuele verandering dieselprijs + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,0370	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs					
	<i>vrachtauto 6 ton laadvermogen</i>			<i>vrachtauto 23 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	5,6%	10,2%	14,5%	8,8%	15,7%	22,9%
1%	0,06%	0,10%	0,14%	0,09%	0,16%	0,23%
2%	0,11%	0,20%	0,29%	0,18%	0,31%	0,46%
3%	0,17%	0,31%	0,43%	0,26%	0,47%	0,69%
4%	0,22%	0,41%	0,58%	0,35%	0,63%	0,92%
5%	0,28%	0,51%	0,72%	0,44%	0,79%	1,14%
6%	0,34%	0,61%	0,87%	0,53%	0,94%	1,37%
7%	0,39%	0,71%	1,01%	0,62%	1,10%	1,60%
8%	0,45%	0,82%	1,16%	0,70%	1,26%	1,83%
9%	0,50%	0,92%	1,30%	0,79%	1,41%	2,06%
10%	0,56%	1,02%	1,45%	0,88%	1,57%	2,29%
11%	0,61%	1,12%	1,59%	0,97%	1,73%	2,52%
12%	0,67%	1,22%	1,74%	1,06%	1,89%	2,75%
13%	0,73%	1,32%	1,88%	1,14%	2,04%	2,98%
14%	0,78%	1,43%	2,03%	1,23%	2,20%	3,21%
15%	0,84%	1,53%	2,17%	1,32%	2,36%	3,43%
16%	0,89%	1,63%	2,32%	1,41%	2,51%	3,66%
17%	0,95%	1,73%	2,46%	1,50%	2,67%	3,89%
18%	1,01%	1,83%	2,61%	1,58%	2,83%	4,12%
19%	1,06%	1,94%	2,75%	1,67%	2,98%	4,35%
20%	1,12%	2,04%	2,89%	1,76%	3,14%	4,58%

Bijlage 3.2

Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,0370	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 6 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	5,6%	10,2%	14,5%
1,0	0,05%	0,10%	0,14%
1,5	0,08%	0,15%	0,21%
2,0	0,11%	0,20%	0,28%
2,5	0,13%	0,25%	0,35%
3,0	0,16%	0,29%	0,42%
3,5	0,19%	0,34%	0,49%
4,0	0,22%	0,39%	0,56%
4,5	0,24%	0,44%	0,63%
5,0	0,27%	0,49%	0,70%
5,5	0,30%	0,54%	0,77%
6,0	0,32%	0,59%	0,84%
6,5	0,35%	0,64%	0,91%
7,0	0,38%	0,69%	0,98%
7,5	0,40%	0,74%	1,05%
8,0	0,43%	0,79%	1,12%
8,5	0,46%	0,84%	1,19%
9,0	0,48%	0,88%	1,26%
9,5	0,51%	0,93%	1,33%
10,0	0,54%	0,98%	1,40%
10,5	0,57%	1,03%	1,47%
11,0	0,59%	1,08%	1,54%
11,5	0,62%	1,13%	1,61%
12,0	0,65%	1,18%	1,67%
12,5	0,67%	1,23%	1,74%
13,0	0,70%	1,28%	1,81%
13,5	0,73%	1,33%	1,88%
14,0	0,75%	1,38%	1,95%
14,5	0,78%	1,42%	2,02%
15,0	0,81%	1,47%	2,09%
15,5	0,83%	1,52%	2,16%
16,0	0,86%	1,57%	2,23%
16,5	0,89%	1,62%	2,30%
17,0	0,92%	1,67%	2,37%
17,5	0,94%	1,72%	2,44%
18,0	0,97%	1,77%	2,51%
18,5	1,00%	1,82%	2,58%
19,0	1,02%	1,87%	2,65%
19,5	1,05%	1,92%	2,72%
20,0	1,08%	1,96%	2,79%
20,5	1,10%	2,01%	2,86%
21,0	1,13%	2,06%	2,93%
21,5	1,16%	2,11%	3,00%
22,0	1,18%	2,16%	3,07%
22,5	1,21%	2,21%	3,14%
23,0	1,24%	2,26%	3,21%
23,5	1,27%	2,31%	3,28%
24,0	1,29%	2,36%	3,35%
24,5	1,32%	2,41%	3,42%
25,0	1,35%	2,46%	3,49%

Bijlage 3.3

Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,0370	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 23 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	8,8%	15,7%	22,9%
1,0	0,08%	0,15%	0,22%
1,5	0,13%	0,23%	0,33%
2,0	0,17%	0,30%	0,44%
2,5	0,21%	0,38%	0,55%
3,0	0,25%	0,45%	0,66%
3,5	0,30%	0,53%	0,77%
4,0	0,34%	0,61%	0,88%
4,5	0,38%	0,68%	0,99%
5,0	0,42%	0,76%	1,10%
5,5	0,47%	0,83%	1,21%
6,0	0,51%	0,91%	1,32%
6,5	0,55%	0,98%	1,43%
7,0	0,59%	1,06%	1,55%
7,5	0,64%	1,14%	1,66%
8,0	0,68%	1,21%	1,77%
8,5	0,72%	1,29%	1,88%
9,0	0,76%	1,36%	1,99%
9,5	0,81%	1,44%	2,10%
10,0	0,85%	1,51%	2,21%
10,5	0,89%	1,59%	2,32%
11,0	0,93%	1,67%	2,43%
11,5	0,98%	1,74%	2,54%
12,0	1,02%	1,82%	2,65%
12,5	1,06%	1,89%	2,76%
13,0	1,10%	1,97%	2,87%
13,5	1,15%	2,05%	2,98%
14,0	1,19%	2,12%	3,09%
14,5	1,23%	2,20%	3,20%
15,0	1,27%	2,27%	3,31%
15,5	1,32%	2,35%	3,42%
16,0	1,36%	2,42%	3,53%
16,5	1,40%	2,50%	3,64%
17,0	1,44%	2,58%	3,75%
17,5	1,49%	2,65%	3,86%
18,0	1,53%	2,73%	3,97%
18,5	1,57%	2,80%	4,08%
19,0	1,61%	2,88%	4,19%
19,5	1,66%	2,95%	4,30%
20,0	1,70%	3,03%	4,42%
20,5	1,74%	3,11%	4,53%
21,0	1,78%	3,18%	4,64%
21,5	1,82%	3,26%	4,75%
22,0	1,87%	3,33%	4,86%
22,5	1,91%	3,41%	4,97%
23,0	1,95%	3,48%	5,08%
23,5	1,99%	3,56%	5,19%
24,0	2,04%	3,64%	5,30%
24,5	2,08%	3,71%	5,41%
25,0	2,12%	3,79%	5,52%

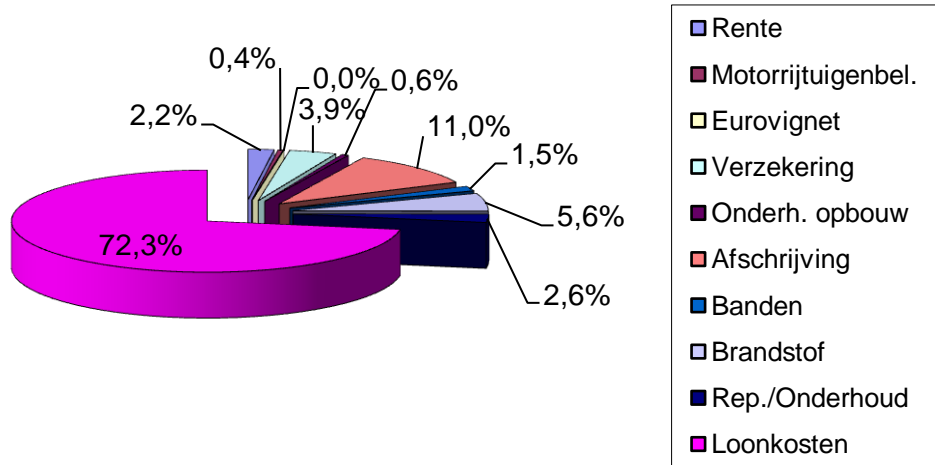
Bijlage 4: Kostenniveaus per oktober 2010

Kostenniveau per 1 oktober 2010 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)							
Kostenpost	Kosten (€)	6 tons vrachtauto			9 tons vrachtauto		
		30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
*	Rente	1.396	1.396	1.396	1.676	1.676	1.676
*	Motorrijtuigenbel.	270	270	270	270	270	270
*	Eurovignet	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	750	750	750
*	Verzekering	2.534	2.534	2.534	2.838	2.838	2.838
*	Onderh. opbouw	360,06	360,06	360,06	360,06	360,06	360,06
*	Afschrijving	7083,734	7083,734	-	8520,169	8520,169	-
Totale vaste kosten		11.644	11.644	4.560	14.414	14.414	5.894
*	Afschrijving	-	-	11019,365	-	-	9938,523
*	Banden	976,56	1953,12	3258,32	650	1300	2165,28
*	Brandstof	3611,004	7224,292	12040,106	4333,89	8667,78	14446,3
*	Rep./Onderhoud	1661,58	3325,2	5539,62	1528,98	3056,94	5097,96
Totale variabele kosten		6.249	12.503	31.857	6.513	13.025	31.648
Totale materieelkosten		17.893	24.146	36.417	20.927	27.439	37.542
*	Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	46.763	46.763	46.763	46.763	46.763	46.763
Totale kosten ¹⁾		64.656	70.909	83.180	67.690	74.202	84.305
¹⁾ exclusief overheadkosten							

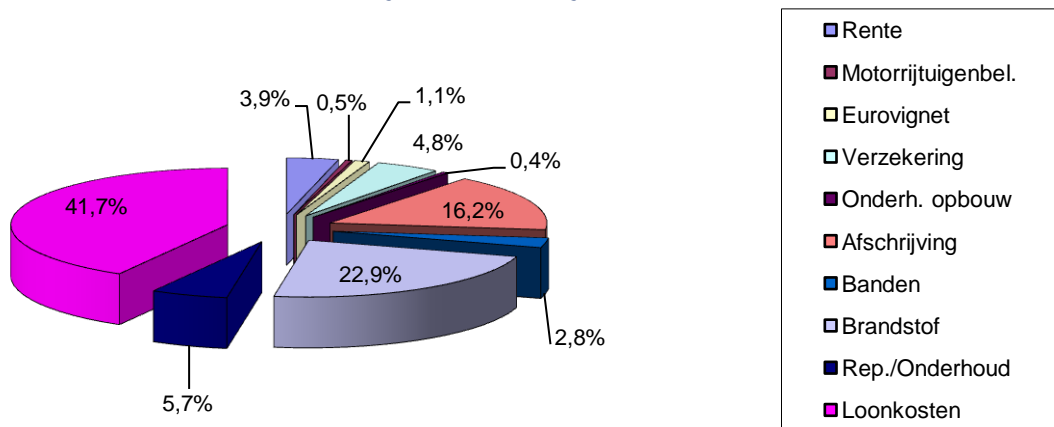
Kostenniveau per 1 oktober 2010 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)							
Kostenpost	Kosten (€)	16 tons vrachtauto			23 tons combinatie		
		30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
*	Rente	2.655	2.655	2.655	4.331	4.331	4.331
*	Motorrijtuigenbel.	270	270	270	543	543	543
*	Eurovignet	750	750	750	1.250	1.250	1.250
*	Verzekering	3.853	3.853	3.853	5.375	5.375	5.375
*	Onderh. opbouw	360	360	360	471	471	471
*	Afschrijving	11.687	11.687	11.687	18.190	18.190	18.190
Totale vaste kosten		19.576	19.576	19.576	30.160	30.160	30.160
*	Afschrijving	-	-	-	-	-	-
*	Banden	844	1.690	2.818	934	1.867	3.120
*	Brandstof	5.776	11.554	19.260	7.701	15.403	25.673
*	Rep./Onderhoud	1.562	3.123	5.208	1.927	3.856	6.428
Totale variabele kosten		8.182	16.367	27.286	10.561	21.126	35.221
Totale materieelkosten		27.758	35.943	46.862	40.721	51.286	65.381
*	Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	46.763	46.763	46.763	46.763	46.763	46.763
Totale kosten ¹⁾		74.521	82.706	93.625	87.484	98.049	112.144
¹⁾ exclusief overheadkosten							

Bijlage 5: Kostenaandelen per oktober 2010

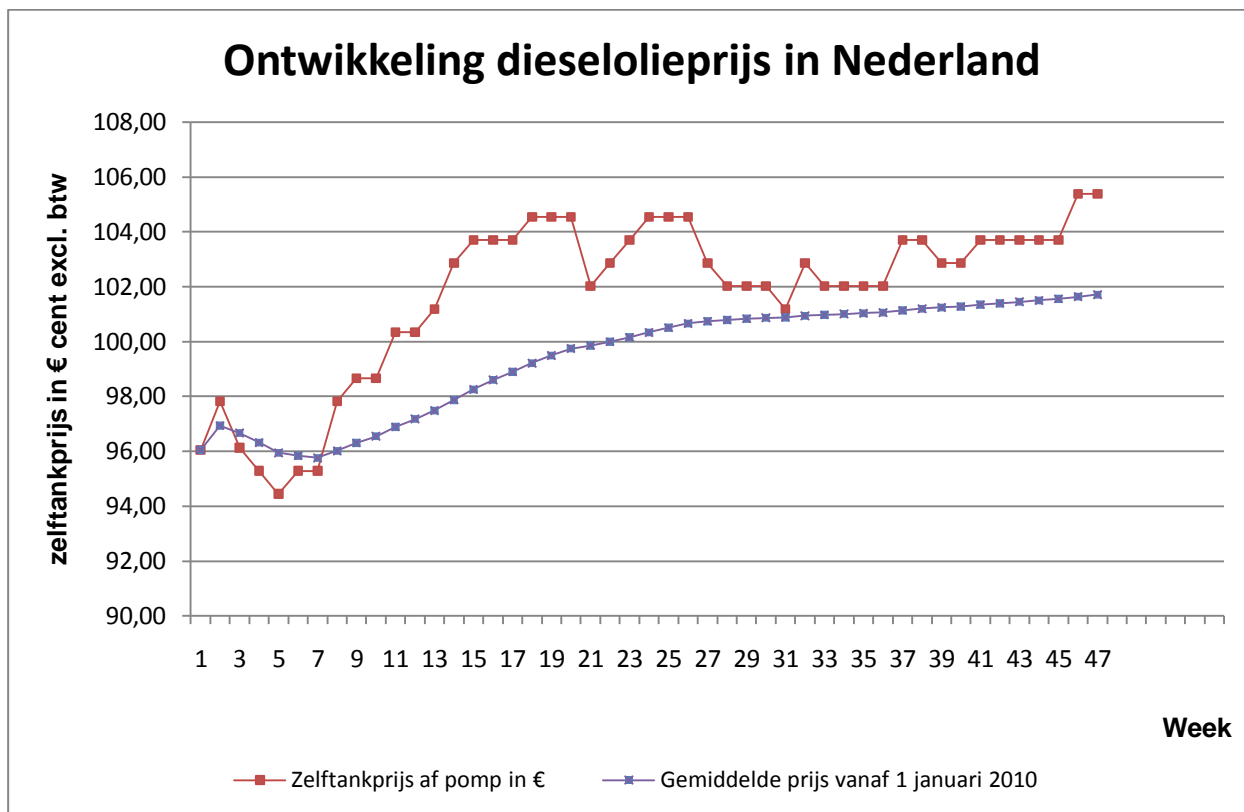
**Kostenaandelen per 1-10-2010
Vrachtauto 6 ton bij 30.000 km/jaar**



**Kostenaandelen per 1-10-2010
Combinatie 23 ton bij 100.000 km/jaar**



Bijlage 6: Ontwikkeling dieselolieprijs in 2010



Bijlage 7: NEA cijfers

Prognoses voor de kostenontwikkeling voor het wegvervoer door NEA

De geraamde kostenstijging in 2011 ten opzichte van 2010 voor het binnenlands vrachtautovoer varieert tussen de 3,0% en 3,7%.

Prijsstijgingen worden ondermeer verwacht bij de volgende kostenposten:

- Loonkosten +3,0%
- Brandstofkosten +1,4%
- Rentekosten voertuig +17,1%

De prijsstijging van van de overige kosten, met uitzondering van de motorrijtuigenbelasting is gebaseerd op de verwachte inflatie van 1,5% in 2011.

Het tarief motorrijtuigenbelasting zal naar verwachting per 1-1-2011 aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie(0,6%)

Kostenontwikkeling inclusief brandstofkostenontwikkeling, inclusief congestie		
	realisatie 2010 tov 2009	Raming 2011 tov realisatie 2010
	in % mutatie	
Wagenlading	3,9	3,1
Kippers	3,8	3
Algemene distributie		
- solo	3,4	3,3
- combinatie	3,8	3,2
Fijnmazige distributie		
- collo	2,6	3,7
- pallet	2,8	3,7
Koel- en vries vervoer	3,6	3,1
Zeecontainer	4,6	3,1
Tank/bulk	4,1	3,1