

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Periode 1 januari 2007 ten opzichte van 1 januari 2006



Inhoudsopgave

1. Toelichting vastgestelde gemiddelde kostenontwikkelingen.....	2
2. Ontwikkeling kosten per kostenpost vanaf 2002.....	7
3. Ontwikkelingen in het wegvervoer.....	12
4. Vrachtprijzen.....	15
5. Indexcijfers.....	16

1. Toelichting vastgestelde gemiddelde kostenontwikkelingen

Dit overzicht geeft de gemiddelde kostenontwikkeling weer in het wegvervoer per 1 januari 2007 ten opzichte van 1 januari 2006. 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 rentekosten is uitgegaan van het rendement op staatsleningen met een looptijd van 5 tot 8 jaar. Dit rendement bedroeg:

- per oktober 2005 : **2,94%**;
- per oktober 2006 : **3,65%**.

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.

Motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting worden per 1 januari 2007 verhoogd met een inflatiecorrectie van **1,6%**.

Eurovignet

De tarieven van het Eurovignet zijn niet veranderd.

De tarieven voor een jaarkaart per 1 januari 2007 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 stijging hiervan over het algemeen pas in de premie tot uitdrukking komt op het moment dat de bestaande auto door een nieuwe wordt vervangen. Met betrekking tot de premie zijn geen wijzigingen geconstateerd. Wel zijn er geluiden uit de markt die er op duiden dat bedrijven hogere wagenparkkortingen bedingen. De stijging van de aanschafprijzen resulteert in een premieverhoging van **1,7%**.

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 per 1 januari 2007 een toename ingeschat van circa **1,3%**.

De ontwikkeling van de 'materiaalkosten' is gebaseerd op het CBS-cijfer 'ontwikkeling algemeen prijsniveau', periode oktober 2006 ten opzichte van oktober 2005 (**0,9%**).

Afschrijving

De ontwikkeling van deze kosten is bepaald aan de hand van de stijging van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. Een zeer wisselend beeld is geconstateerd, zowel binnen de merken zelf als tussen de verschillende merken. Opgegeven redenen voor de stijging van de aanschafprijzen zijn onder meer gestegen productiekosten (staalprijs en arbeidsloon) alsmede de ontwikkelingskosten voor EURO 4 en 5 motoren. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de aan te houden restwaarden. Een verhoging van **5,6%** is vastgesteld.

Banden

De ontwikkeling van deze kosten is vastgesteld aan de hand van het prijsverloop van een representatief aantal merken en typen. Ook hier is een zeer wisselend beeld geconstateerd, zowel binnen de merken zelf als tussen de merken. Een stijging van de prijzen van **4,8%** is vastgesteld.

Brandstof

De ontwikkeling van de kosten van dieselolie is vastgesteld op basis van de brutoprijzen af pomp (zelfbediening). Deze bedroegen exclusief btw per liter:

- per 1-12-2005 : **86,55** ct
- per 1-12-2006 : **88,57** 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 2006 aangegeven (de gemiddelde prijs per liter van 1 januari 2006 t/m 1 december 2006 bedraagt **91,09** ct).

Het bepalen van de ontwikkeling van het brandstofprijsniveau op basis van een begin en eindwaarneming kan een totaal verkeerd beeld geven. Immers tussenliggende prijswijzigingen worden op deze wijze in de beoordeling niet meegenomen. Vandaar dat het raadzaam is van een gemiddelde dieselolieprijs over een bepaalde periode uit te gaan. Veel bedrijven spelen hierop in door een brandstofclausule te hanteren.

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 1,1% is vastgesteld.

Lonen

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 huidige CAO kent een looptijd van 1 april 2005 tot 1 april 2007. Per 1 oktober heeft onder meer een loonaanpassing van 0,75% plaatsgevonden. Per 1 januari 2007 is niet in een loonaanpassing voorzien.

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. Aangenomen is dat de loonkosten in 2007 met circa 1,5% zullen stijgen.

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 (0,9%), zoals door het CBS is vastgesteld over de periode oktober 2006 ten opzichte van oktober 2005.

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

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 1 januari 2007 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 niet van 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 **vrachtprijs** circa 20,0%. Zou brandstofprijs met 5,0% wijzigen, dan zullen de totale kosten derhalve wijzigen met $5,0 \times 20,0\% = \text{circa } 1,0\%$.

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 dan in het binnenlands wegvervoer 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 de 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 **1,5%** (zie bijlage 1)
- stijging overige kosten **0,9%** (zie bijlage 1)

Berekening: 60% van 1,5% + 40% van 0,9% = **1,3%**

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-prognose voor 2007 vindt u in **bijlage 7**, evenals de realisatie 2006 ten opzichte van de prognose 2006.

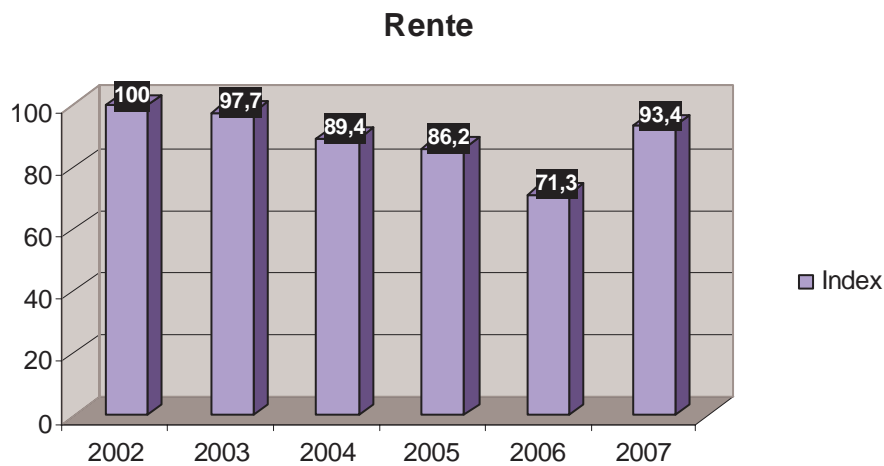
EVO vestigt de aandacht op het feit dat in veel gevallen door vervoerders en logistieke dienstverleners NEA-percentages worden gehanteerd waarin een toeslag voor congestie is opgenomen. Deze toeslagen zijn ook in **bijlage 7** vermeld.

2. Ontwikkeling kosten per kostenpost vanaf 2002

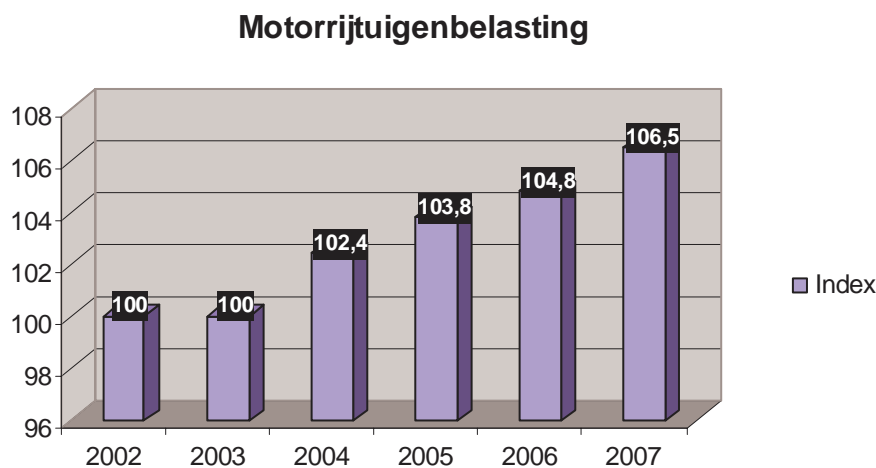
In onderstaande grafieken is de ontwikkeling van de diverse kostenposten in het wegvervoer vanaf 1 januari 2002 (=100) aangegeven.

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).

Wanneer als basis voor de tariefafspraken met de beroepsvervoerder een open calculatie wordt gebruikt kan met behulp van deze indexcijfers worden bepaald in hoeverre de ontwikkeling van de verschillende kostenpost als onderdeel van het tarief vergelijkbaar zijn met de door EVO berekende kostenontwikkeling.

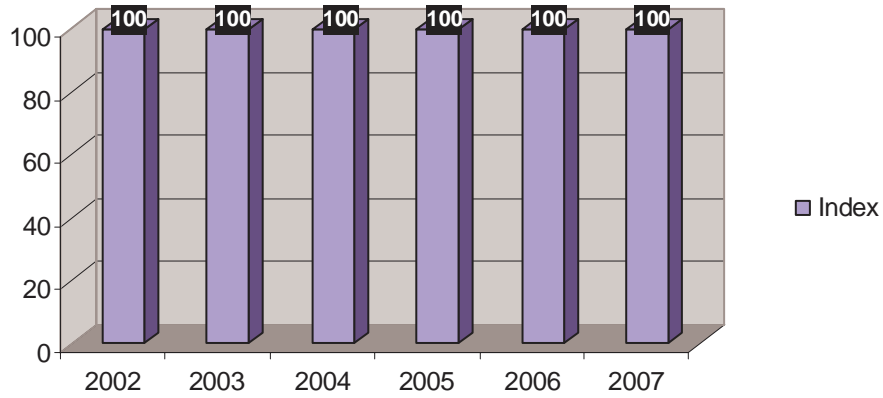


Zoals uit de grafiek blijkt is er na jaren van een rentedaling sprake van een rentestijging. Het niveau 2002 is echter nog niet bereikt.



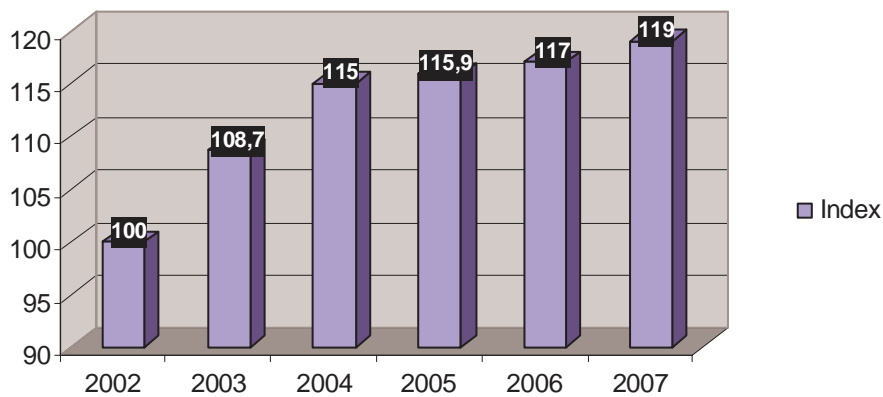
Sinds 2004 wordt de motorrijtuigenbelasting jaarlijks aangepast aan een door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie.

Eurovignet



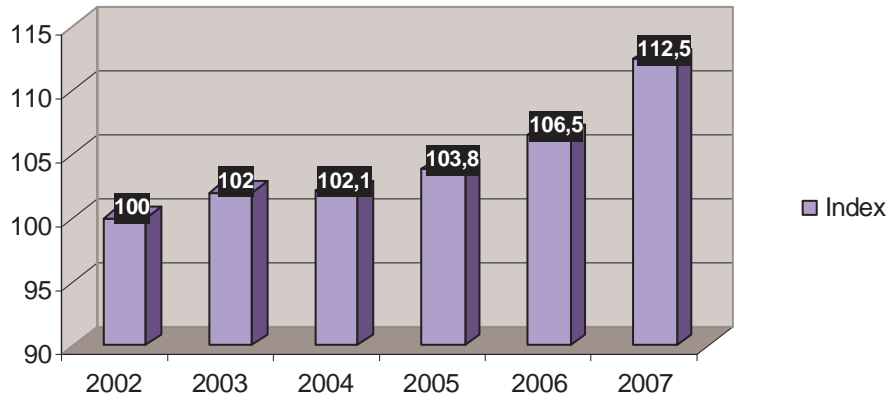
De kosten van het Eurovignet zijn sinds 2002 niet gewijzigd.

Verzekering



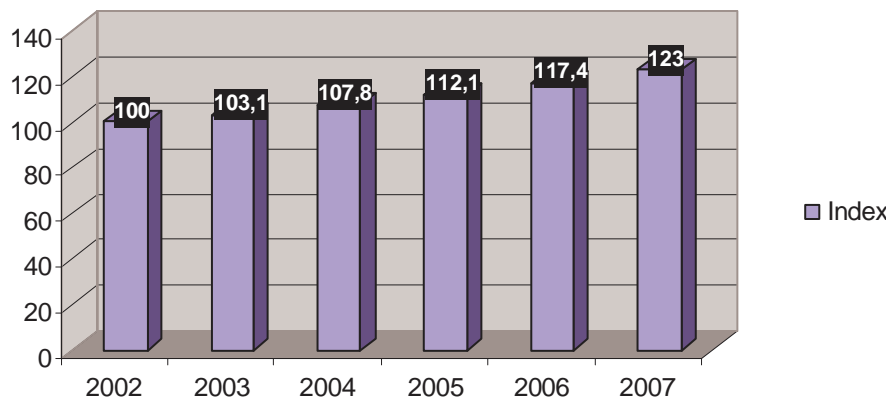
De kosten van verzekering zijn de laatste jaren, met name door een verhoging van de premie, behoorlijk gestegen. Op dit moment zijn er signalen dat verzekeringsmaatschappijen, uit concurrentieoverwegingen, hogere kortingen verstrekken.

Afschrijving



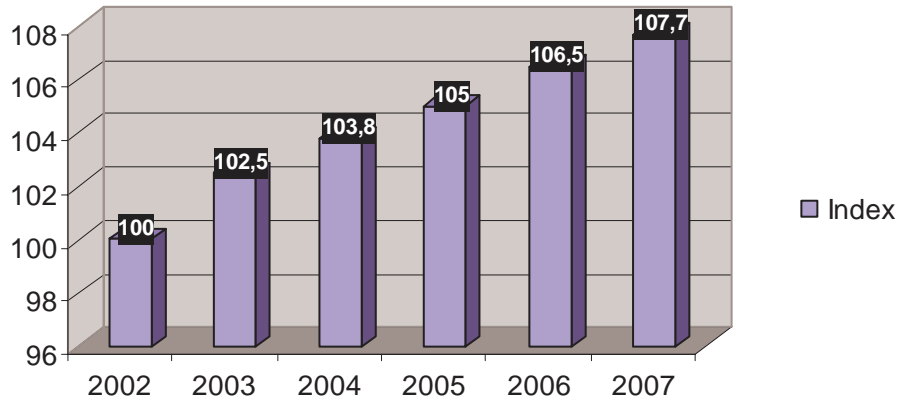
De kosten van afschrijving zijn de laatste jaren behoorlijk gestegen. Dit wordt met name veroorzaakt door een stijging van de aanschafprijzen. De vraag is wel in hoeverre de stijging van de aanschafprijzen in de praktijk ook daadwerkelijk is doorberekend.

Banden



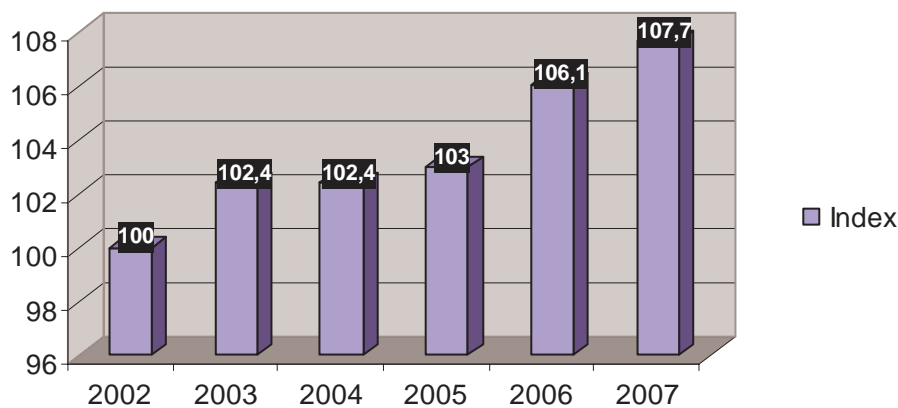
Zoals uit de grafiek blijkt zijn de bandenkosten de laatste jaren fors gestegen. Evenals bij de kosten van afschrijving doet zich de vraag voor of deze stijging aan de klanten voor 100% is doorberekend.

Reparatie en onderhoud



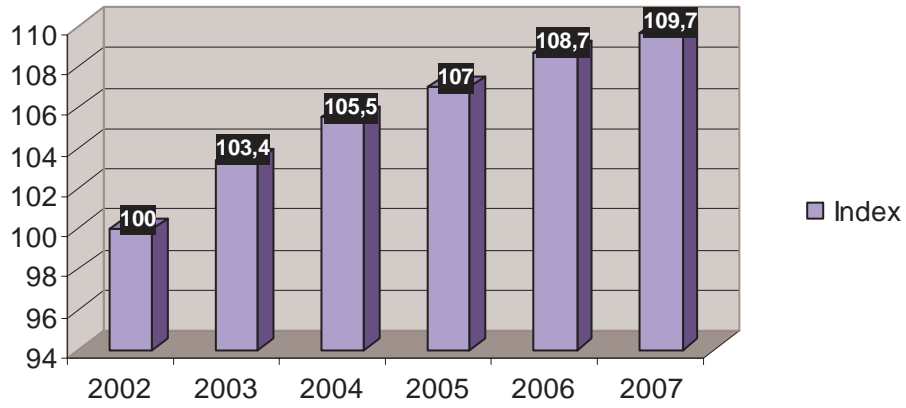
De kosten voor reparatie en onderhoud laten vanaf 2002 een gematigde stijging zien.

Loonkosten



De ontwikkeling van de loonkosten bestaat uit diverse aspecten, namelijk de ontwikkeling van de lonen, de sociale lasten (werkgeversaandeel) en van pensioenpremies. Mede dank zij een gematigde loonontwikkeling is de stijging van de loonkosten sinds 2002 redelijk beperkt gebleven.

Overige kosten



De ontwikkeling van de overige kosten is gebaseerd op de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau zoals door het CBS vastgesteld. Sinds 2002 zijn deze kosten bijna 10% gestegen.

3. Ontwikkelingen in het wegvervoer

48 urige werkweek chauffeurs

Op 23 maart 2005 had de zogenaamde Arbeidstijdenrichtlijn voor mobiele werknemers in de Nederlandse wet opgenomen moeten zijn. Door discussie over het wel of niet meetellen van vakantie/ziekte dagen en over het hoe opvangen van de negatieve gevolgen heeft de invoering vertraging opgenomen. Het besluit is nu genomen om vakantie en ziekte dagen mee te tellen als arbeidstijd. De negatieve gevolgen van de terugval in uren wordt opgevangen door (tijdelijk) tot juli 2010 een opt-out regeling toe te staan. Deze opt-out houdt in dat in de branche afgesproken wordt in plaats van gemiddeld 48 uur per week 55 uur gemiddeld per week toe te staan. Voorwaarde is dat CAO partijen het hier mee eens zijn en dat de individuele werknemer met de regeling instemt. Verder houdt de regeling in dat in één enkele week maximaal 60 uur arbeidstijd mag worden gemaakt, mits er gemiddeld over 6 maanden gemeten niet meer dan 55 uur per week gemiddeld aan arbeidstijd wordt gemaakt. Arbeidstijd is werktijd exclusief pauzes, rusttijden en 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 die dienst maximaal 12 uur bedragen. De regeling gaat naar verwachting op 1 januari 2007 in.

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 Inspectie Verkeer en Waterstaat (www.digitaletachograaf.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 moet elke 21 dagen worden gedownload en de gegevens uit de digitale tachograaf in het voertuig elke drie maanden. Dit downloaden kan met behulp van een memorystick of kaartleesstation. De voertuiggegevens kunnen ook met behulp van een memorystick of met behulp van een kabel en laptop worden gedownload. De gegevens moeten ten minste één jaar op het bedrijf worden bewaard om een controle op naleving van de Arbeidstijdenwet mogelijk te maken. Voor fiscale wetgeving kan een bewaartermijn van zeven jaar gelden. Onderweg moet de bestuurder zijn rij- en rusttijdgegevens over een langere periode kunnen tonen. Voor mei 2006 was het nodig dat de chauffeur alle schijven van de huidige kalenderweek en de laatste schijf van de daaraan voorafgaande week moest kunnen tonen. Vanaf mei 2006 is dit alle schijven of gegevens van de huidige kalenderweek + die van de daaraan voorafgaande 15 kalenderdagen. Op 1 januari 2008 wordt dit nog langer, dan moeten de schijf of gegevens van de dag waarop gereden wordt worden getoond + alle gegevens van de daaraan voorafgaande 28 dagen.

Rij en rusttijdenverordening

Op 11 april 2007 zullen de nieuwe rij en rusttijdregels in werking treden. 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 ritten worden gemaakt, mits gemiddeld over twee weken niet meer dan 90 ritten worden gemaakt. De pauzetijden en rusttijden worden gewijzigd. Nu is het zo dat na 4 ½ uur rijtijd de bestuurder driekwartier moet pauzeren. Deze pauze mag ook in drie delen van een kwartier worden opgedeeld. Vanaf 11 april 2007 is alleen nog toegestaan driekwartier pauze ineens of opgedeeld in een periode van een kwartier gevolgd door een pauze van een half uur (vaste volgorde). De dagelijkse rust blijft 11 uur welke 3 x per week mag worden verkort tot 9 uur.

Nu mag de rusttijd nog in twee of drie perioden worden opgesplitst onder voorwaarde dat de totale rust 12 uur bedraagt. Hierbij moet één periode ten minste 8 uur zijn en mag de resterende 4 uur opgesplitst worden in twee perioden van ten minste 1 uur (zoals 2+2, 1+3 of 3+1). In de nieuwe regeling geldt dat deze gesplitste rusttijd van 12 uur opgesplitst mag worden in een periode van 3 uur gevolgd door een periode van 9 uur (vaste volgorde). Tenslotte wordt ook de wekelijkse rust gewijzigd. Nu mag de wekelijkse rust van 45 uur verkort worden tot 36 uur in standplaats en 24 uur buiten standplaats, mits dit binnen 3 weken wordt gecompenseerd. In de nieuwe regeling moet de rusttijd 45 uur bedragen en mag deze eens per twee weken bekort worden tot 24 uur. Ook weer met de voorwaarde dat deze verkorting binnen 3 weken wordt gecompenseerd.

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 2004 toegetreden nieuwe lidstaten uit Midden en Oost Europa (MOE-landen) 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 MOE-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. Vanaf 1 januari zal de arbeidsmarkttoets verdwijnen. Het is dan niet meer nodig om voor aanvraag van een tewerkstellingsvergunning aan te tonen dat eerst in Nederland chauffeurs zijn gezocht, voordat een chauffeur uit één van de andere MOE-landen wordt ingezet. Wel blijven uiteraard de CAO arbeidsvoorwaarden van toepassing. Voor chauffeurs uit Bulgarije en Roemenië die vanaf 1 januari 2007 nieuw tot de EU toetreden, zal nog wel een overgangsregeling gelden waarbij een arbeidsmarkttoets plaats moet vinden. Deze overgangsregeling duurt twee jaar en kan daarna nog met drie jaar worden verlengd.

Subsidies voor nieuwe vrachtwagens, na 1 oktober 2006

Voor voertuigen die zijn voorzien van een EURO 5 motor is een subsidie beschikbaar gesteld van € 2.500,-.

Voor EEV's (Enhanced Environmental friendly Vehicle) is de subsidie € 5.000,-.

De EEV-norm stelt hogere eisen dan de norm voor EURO 5. Naast de grenswaarden voor de emissies geeft de EEV-norm tevens een grenswaarde voor geluid: 77 dB(A).

Namens de overheid is SenterNovem als uitvoerend orgaan aangesteld.

Bij aanschaf van EURO 4 voertuigen geldt geen regeling meer, aangezien de EURO 4 motor vanaf 1 oktober 2006 verplicht is.

Vanaf 1 oktober 2006 is ook de subsidie op roetfilters voor bestaande EURO 2 en 3 voertuigen in werking getreden.

Subsidiebedragen

	zware bestel- auto's vanaf 3500 kg	vrachtauto's vermogen tot 150 kW	vrachtauto's vermogen van 150 - 225 kW	vrachtauto's vermogen meer dan 225 kW
min. 50 %reductie	€ 1.000,-	€ 2.250,-	€ 4.250,-	€ 6.250,-
min 90% reductie	€ 2.000,-	€ 5.000,-	€ 7.000,-	€ 9.000,-
min. 90% reductie en afname NO2	€ 2.500,-	€ 6.000,-	€ 8.000,-	€ 10.000,-

Inbouw en subsidie-aanvraag

- APK station vraagt inbouwovereenkomst aan bij VROM / SenterNovem
- APK station meldt ingebouwd roetfilter af bij de RDW voor registratie in kentekenregister (steekproef van 5%)
- APK station is verantwoordelijk voor correcte inbouw
- APK station met inbouwcontract vraagt subsidie aan (papieren aanvraag)
- Controle via kentekenregister en uitkering binnen 4 weken.

Op www.milieuzonering.nl zal informatie gegeven worden over welke roetfilters voldoen aan de gestelde eisen, voor welke vrachtauto deze geschikt zijn en door wie ze geleverd worden.

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.

Ook de krapte op de arbeidsmarkt wordt door vervoerders als argument gebruikt om een hoge(re) vrachtprijsaanpassing door te berekenen. Een gegeven is, dat Nederlandse vervoerders in toenemende mate gebruik maken van buitenlandse vestigingen / chauffeurs. Dit leidt dan weer tot lagere loonkosten.

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.

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.

Meer informatie

Nadere informatie is te verkrijgen bij EVO-Ledenservice, telefoon (079) 346 73 50 of per mail evo@evo.nl

Hoewel aan het samenstellen van deze brochure de uiterste zorg is besteed is EVO niet verantwoordelijk en aansprakelijk voor eventuele fouten of onvolledigheden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van EVO.

5. 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 1 januari 2007 van een 4-tal voertuigen met verschillend laadvermogen
- bijlage 5: kostenaandelen per 1 januari 2007
- bijlage 6: ontwikkeling dieselolieprijs in 2006
- bijlage 7: NEA cijfers

Bijlage 1

Ontwikkeling loon- en prijsniveau in het wegvervoer ¹⁾	
<i>periode 1 januari 2007 ten opzichte van 1 januari 2006</i>	
Vaste autokosten	
* Rente	131,0
* Motorrijtuigenbelasting	101,6
* Eurovignet	100,0
* Verzekering	101,7
* Stalling/overhead	PM
* Onderhoud	101,2
Variabele kosten	
* Afschrijving	105,6
* Banden	104,8
* Dieselolie	102,3
* Reparatie en onderhoud	101,1
Kosten rijdend personeel	
* Lonen inclusief sociale lasten en dergelijke (loonkosten)	
-Klasse D	101,5
* Overige kosten	100,9
¹⁾ 1 januari 2006 = 100	

Bijlage 2

Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten per 1 januari 2007 ^{#)}				
<i>(in % t.o.v. 1-1-2006)</i>				
Omschrijving	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-1-2006	t.o.v. 1-1-2006	t.o.v. 1-1-2006	t.o.v. 1-1-2006
* 30.000	2,6	2,7	3,2	3,9
* 60.000	2,6	2,7	3,2	3,9
* 100.000	2,7	2,7	3,2	3,8
^{#)} exclusief stalling/overheadkosten				

Kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten per 1 januari 2007 ^{#)}				
<i>(in % t.o.v. 1-1-2006)</i>				
Omschrijving	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-1-2006	t.o.v. 1-1-2006	t.o.v. 1-1-2006	t.o.v. 1-1-2006
* 30.000	2,6	2,7	3,2	3,8
* 60.000	2,6	2,7	3,1	3,6
* 100.000	2,7	2,7	3,0	3,5
^{#)} exclusief stalling/overheadkosten				

In de bovenstaande percentages is uitgegaan van de brandstofprijs die gold op 1-12-2006

Verandering van de brandstofprijs kan deze percentages beïnvloeden
 Het effect van een veranderende brandstofprijs kan worden bepaald met behulp van de tabellen in bijlage 3

De cijfers zijn exclusief kosten**verhogende** effecten (congestie) en exclusief kosten**verlagende** effecten (efficiency- en materieelverbeteringen)

Bijlage 3.1

Procentuele verandering dieselprijs + of - ten opzichte van de basisprijs à € 0,8857	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
	6,2%	11,3%	16,0%	9,6%	17,1%	24,8%
1%	0,06%	0,11%	0,16%	0,10%	0,17%	0,25%
2%	0,12%	0,23%	0,32%	0,19%	0,34%	0,50%
3%	0,19%	0,34%	0,48%	0,29%	0,51%	0,74%
4%	0,25%	0,45%	0,64%	0,38%	0,68%	0,99%
5%	0,31%	0,57%	0,80%	0,48%	0,86%	1,24%
6%	0,37%	0,68%	0,96%	0,58%	1,03%	1,49%
7%	0,43%	0,79%	1,12%	0,67%	1,20%	1,74%
8%	0,50%	0,90%	1,28%	0,77%	1,37%	1,98%
9%	0,56%	1,02%	1,44%	0,86%	1,54%	2,23%
10%	0,62%	1,13%	1,60%	0,96%	1,71%	2,48%
11%	0,68%	1,24%	1,76%	1,06%	1,88%	2,73%
12%	0,74%	1,36%	1,92%	1,15%	2,05%	2,98%
13%	0,81%	1,47%	2,08%	1,25%	2,22%	3,22%
14%	0,87%	1,58%	2,24%	1,34%	2,39%	3,47%
15%	0,93%	1,70%	2,40%	1,44%	2,57%	3,72%
16%	0,99%	1,81%	2,56%	1,54%	2,74%	3,97%
17%	1,05%	1,92%	2,72%	1,63%	2,91%	4,22%
18%	1,12%	2,03%	2,88%	1,73%	3,08%	4,46%
19%	1,18%	2,15%	3,04%	1,82%	3,25%	4,71%
20%	1,24%	2,26%	3,20%	1,92%	3,42%	4,96%

Bijlage 3.2

Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 0,8857	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
	6,2%	11,3%	16,0%
1,0	0,07%	0,13%	0,18%
1,5	0,11%	0,19%	0,27%
2,0	0,14%	0,26%	0,36%
2,5	0,18%	0,32%	0,45%
3,0	0,21%	0,38%	0,54%
3,5	0,25%	0,45%	0,63%
4,0	0,28%	0,51%	0,72%
4,5	0,32%	0,57%	0,81%
5,0	0,35%	0,64%	0,90%
5,5	0,39%	0,70%	0,99%
6,0	0,42%	0,77%	1,08%
6,5	0,46%	0,83%	1,17%
7,0	0,49%	0,89%	1,26%
7,5	0,53%	0,96%	1,35%
8,0	0,56%	1,02%	1,45%
8,5	0,60%	1,08%	1,54%
9,0	0,63%	1,15%	1,63%
9,5	0,67%	1,21%	1,72%
10,0	0,70%	1,28%	1,81%
10,5	0,74%	1,34%	1,90%
11,0	0,77%	1,40%	1,99%
11,5	0,81%	1,47%	2,08%
12,0	0,84%	1,53%	2,17%
12,5	0,88%	1,59%	2,26%
13,0	0,91%	1,66%	2,35%
13,5	0,95%	1,72%	2,44%
14,0	0,98%	1,79%	2,53%
14,5	1,02%	1,85%	2,62%
15,0	1,05%	1,91%	2,71%
15,5	1,09%	1,98%	2,80%
16,0	1,12%	2,04%	2,89%
16,5	1,16%	2,11%	2,98%
17,0	1,19%	2,17%	3,07%
17,5	1,23%	2,23%	3,16%
18,0	1,26%	2,30%	3,25%
18,5	1,30%	2,36%	3,34%
19,0	1,33%	2,42%	3,43%
19,5	1,37%	2,49%	3,52%
20,0	1,40%	2,55%	3,61%
20,5	1,44%	2,62%	3,70%
21,0	1,47%	2,68%	3,79%
21,5	1,51%	2,74%	3,88%
22,0	1,54%	2,81%	3,97%
22,5	1,58%	2,87%	4,06%
23,0	1,61%	2,93%	4,15%
23,5	1,65%	3,00%	4,25%
24,0	1,68%	3,06%	4,34%
24,5	1,72%	3,13%	4,43%
25,0	1,75%	3,19%	4,52%

Bijlage 3.3

Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 0,8857	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
	9,6%	17,1%	24,8%
1,0	0,11%	0,19%	0,28%
1,5	0,16%	0,29%	0,42%
2,0	0,22%	0,39%	0,56%
2,5	0,27%	0,48%	0,70%
3,0	0,33%	0,58%	0,84%
3,5	0,38%	0,68%	0,98%
4,0	0,43%	0,77%	1,12%
4,5	0,49%	0,87%	1,26%
5,0	0,54%	0,97%	1,40%
5,5	0,60%	1,06%	1,54%
6,0	0,65%	1,16%	1,68%
6,5	0,70%	1,25%	1,82%
7,0	0,76%	1,35%	1,96%
7,5	0,81%	1,45%	2,10%
8,0	0,87%	1,54%	2,24%
8,5	0,92%	1,64%	2,38%
9,0	0,98%	1,74%	2,52%
9,5	1,03%	1,83%	2,66%
10,0	1,08%	1,93%	2,80%
10,5	1,14%	2,03%	2,94%
11,0	1,19%	2,12%	3,08%
11,5	1,25%	2,22%	3,22%
12,0	1,30%	2,32%	3,36%
12,5	1,35%	2,41%	3,50%
13,0	1,41%	2,51%	3,64%
13,5	1,46%	2,61%	3,78%
14,0	1,52%	2,70%	3,92%
14,5	1,57%	2,80%	4,06%
15,0	1,63%	2,90%	4,20%
15,5	1,68%	2,99%	4,34%
16,0	1,73%	3,09%	4,48%
16,5	1,79%	3,19%	4,62%
17,0	1,84%	3,28%	4,76%
17,5	1,90%	3,38%	4,90%
18,0	1,95%	3,48%	5,04%
18,5	2,01%	3,57%	5,18%
19,0	2,06%	3,67%	5,32%
19,5	2,11%	3,76%	5,46%
20,0	2,17%	3,86%	5,60%
20,5	2,22%	3,96%	5,74%
21,0	2,28%	4,05%	5,88%
21,5	2,33%	4,15%	6,02%
22,0	2,38%	4,25%	6,16%
22,5	2,44%	4,34%	6,30%
23,0	2,49%	4,44%	6,44%
23,5	2,55%	4,54%	6,58%
24,0	2,60%	4,63%	6,72%
24,5	2,66%	4,73%	6,86%
25,0	2,71%	4,83%	7,00%

Bijlage 4

Kostenniveau per 1 januari 2007 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)						
Kosten (€)	6 tons vrachtauto			9 tons vrachtauto		
Kostenpost	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	1.638	1.638	1.638	1.966	1.966	1.966
* Motorrijtuigenbel.	237	237	237	237	237	237
* Eurovignet	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	750	750	750
* Verzekering	2.567	2.567	2.567	2.876	2.876	2.876
* Onderh. opbouw	332	332	332	332	332	332
* Afschrijving	6.612	6.612	-	7.951	7.951	-
Totale vaste kosten	11.386	11.386	4.774	14.112	14.112	6.161
* Afschrijving	-	-	10.285	-	-	9.276
* Banden	855	1.711	2.852	569	1.139	1.897
* Brandstof	3.746	7.493	12.488	4.495	8.990	14.983
* Rep./Onderhoud	1.537	3.075	5.125	1.414	2.828	4.715
Totale variabele kosten	6.138	12.279	30.750	6.478	12.957	30.871
Totale materieelkosten	17.524	23.665	35.524	20.590	27.069	37.032
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	42.300	42.300	42.300	42.300	42.300	42.300
Totale kosten ¹⁾	59.824	65.965	77.824	62.890	69.369	79.332

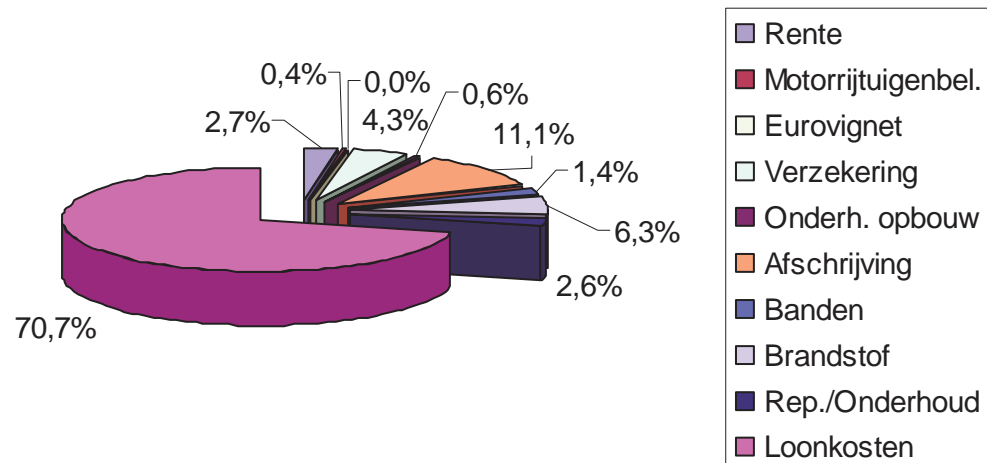
¹⁾ exclusief overheadkosten

Kostenniveau per 1 januari 2007 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)						
Kosten (€)	16 tons vrachtauto			23 tons combinatie		
Kostenpost	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	3.113	3.113	3.113	5.080	5.080	5.080
* Motorrijtuigenbel.	237	237	237	477	477	477
* Eurovignet	750	750	750	1.250	1.250	1.250
* Verzekering	3.903	3.903	3.903	5.444	5.444	5.444
* Onderh. opbouw	332	332	332	435	435	435
* Afschrijving	10.908	10.908	10.908	16.976	16.976	16.976
Totale vaste kosten	19.243	19.243	19.243	29.662	29.662	29.662
* Afschrijving	-	-	-	-	-	-
* Banden	740	1.480	2.468	819	1.635	2.732
* Brandstof	5.992	11.984	19.975	7.987	15.976	26.626
* Rep./Onderhoud	1.445	2.890	4.817	1.783	3.566	5.945
Totale variabele kosten	8.177	16.354	27.260	10.589	21.177	35.303
Totale materieelkosten	27.420	35.597	46.503	40.251	50.839	64.965
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	42.300	42.300	42.300	42.300	42.300	42.300
Totale kosten ¹⁾	69.720	77.897	88.803	82.551	93.139	107.265

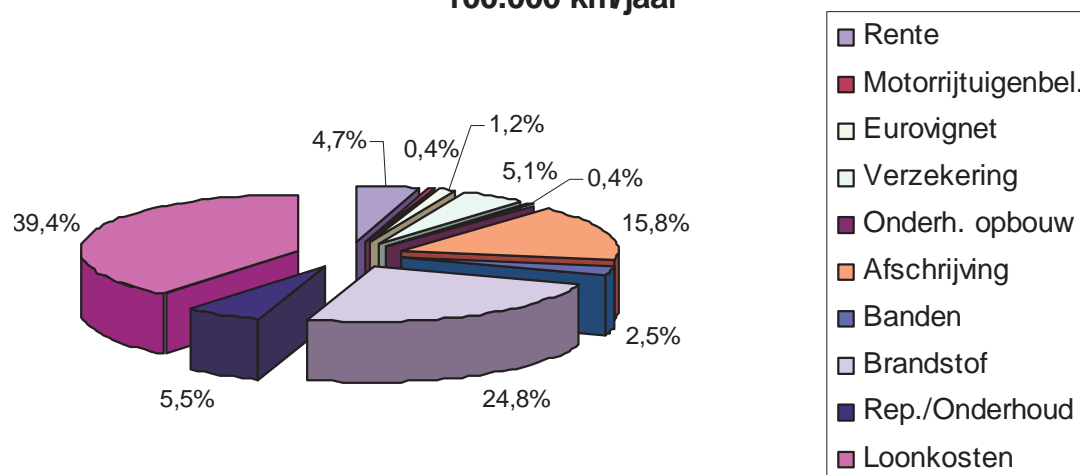
¹⁾ exclusief overheadkosten

Bijlage 5

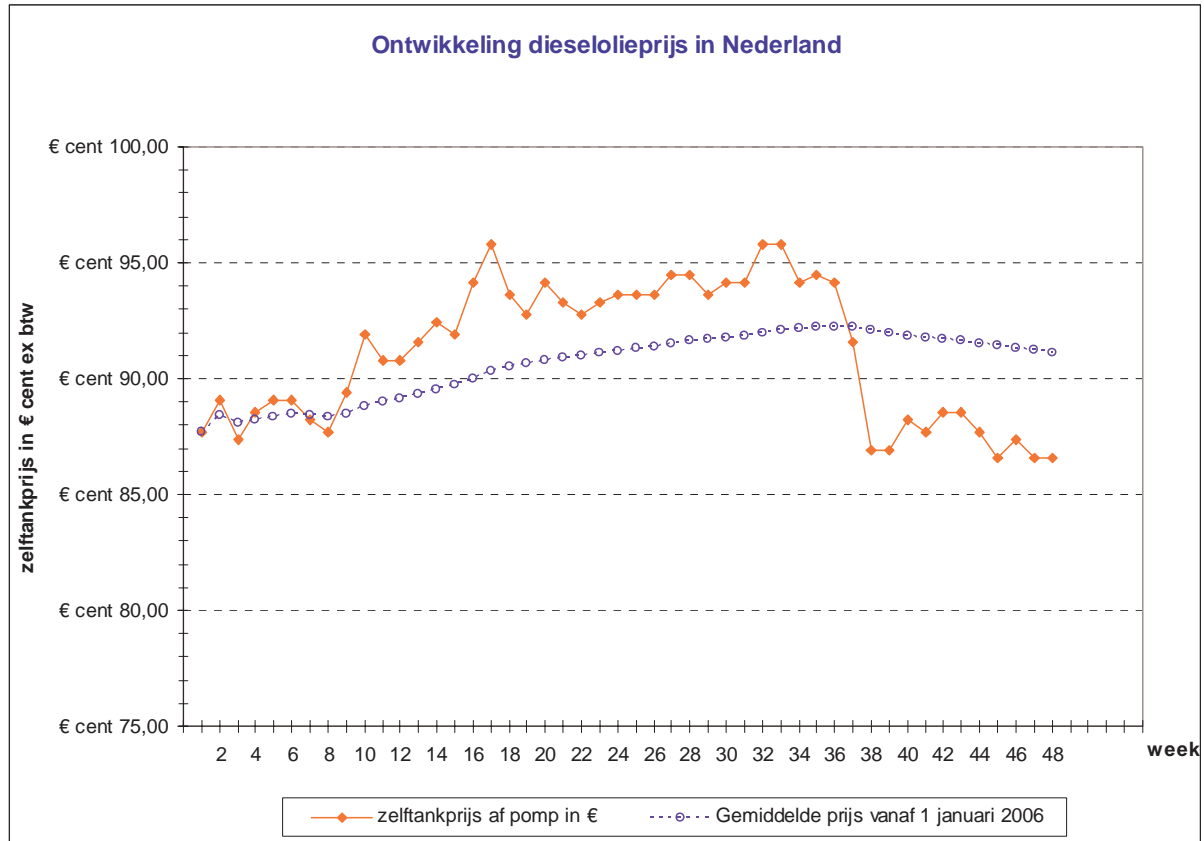
Kostenaandelen per 1-1-2006 Vrachtauto 6 ton bij 30.000 km/jaar



Kostenaandelen per 1-1-2006 Combinatie 23 ton bij 100.000 km/jaar



Ontwikkeling dieselloleprijs 2006 NL



Bijlage 7

Kostenontwikkelingen volgens NEA

(Bron: NEA 2006)

Prognose kostenstijging 2007 ten opzichte van 2006 volgens NEA ^{1) en 2)}

Type vervoer	In % incl. brandstof	In % excl. brandstof
wagenlading	2,50	2,10
kippers	2,50	2,20
algemene distributie solo	2,40	2,20
algemene distributie combinatie	2,50	2,20
fijnmazige distributie collo	2,40	2,30
fijnmazige distributie pallet	2,50	2,40
koel-vries	2,60	2,30
zeecontainer	2,40	2,00
tank/bulk	2,50	2,20

Realisatie 2006 ten opzichte van prognose 2006 volgens NEA (incl. brandstofkosten) ^{1) en 2)}

Type vervoer	Realisatie in % 2006	Prognose in % 2006	Verskil in %
Wagenlading	3,10	1,30	1,80
kippers	3,10	1,30	1,80
algemene distributie solo	3,10	1,20	1,90
algemene distributie combinatie	3,10	1,30	1,80
fijnmazige distributie collo	2,90	1,30	1,60
fijnmazige distributie pallet	2,90	1,30	1,60
koel-vries	3,10	1,40	1,70
zeecontainer	3,30	1,20	2,10
tank/bulk	3,10	1,30	1,80

Prognose toeslagen voor congestie in 2007 volgens NEA

Type vervoer	Congestie-toeslag
wagenlading	0,55
kippers	0,48
algemene distributie solo	0,65
algemene distributie combinatie	0,65
fijnmazige distributie collo	0,97
fijnmazige distributie pallet	0,97
koel-vries	0,58
zeecontainer	0,61
tank/bulk	0,55

¹⁾ Exclusief kosten**verhogende** effecten congestietoeslag

²⁾ Exclusief kosten**verlagende** effecten efficiencyverbeteringen