

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Periode oktober 2012 ten opzichte van oktober 2011



Uitgebracht door EVO-Ledenservice, -Beleid en -Bedrijfsadvies
Zoetermeer, oktober 2012

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
1 Indexering	4
2 Totale kostenontwikkeling	5
3 Componentenverklaring	6
3.1 Rente	6
3.2 Motorrijtuigenbelasting en eurovignet.....	7
3.3 Verzekering.....	8
3.4 Onderhoud	9
3.5 Afschrijving	10
3.6 Banden.....	11
3.7 Brandstof.....	13
3.8 Reparatie en onderhoud.....	15
3.9 Lonen/loonkosten	16
3.10 overige kosten.....	18
4 Trends en (markt)ontwikkelingen.....	19
4.1 Geïndexeerde ontwikkelingen	19
4.2 Beleid- en marktontwikkelingen	20
4.3 Marktontwikkelingen (cijfermatig)	23
5 Ontwikkeling brandstofprijzen.....	25
6 Kostenniveaus en aandelen	27
Bijlagen: 29	

Voorwoord

Voor u ligt het verslag over de kostenontwikkelingen in het wegvervoer over de periode oktober 2012 ten opzichte van oktober 2011.

EVO maakt jaarlijks op basis van openbare bronnen een inventarisatie van de kostenontwikkelingen in het wegvervoer en zet deze per kostencomponent overzichtelijk bij elkaar. U kunt hiermee als EVO lid bij de contacten met uw vervoerder of logistieke dienstverlener uw voordeel doen. Dit verslag beoogt overigens slechts een leidraad te zijn en moet niet worden gezien als een harde, voor iedereen geldende norm.

In de vorige versie van het rapport (verslagjaar 2011) heeft EVO ook de ontwikkelingen van andere modaliteiten opgenomen. Dit jaar ligt de focus echter op het wegvervoer.

Dit rapport is tot stand gebracht door de EVO-afdelingen Ledenservice, Bedrijfsadvies en Beleid. De vormgeving is voor een belangrijk deel bepaald door de EVO-Raad voor het Wegvervoer. Natuurlijk hebben ook vele externe partijen¹ hun bijdrage geleverd doordat zij cijfers en ontwikkelingen uit hun branche of instantie ter beschikking hebben gesteld.

Heeft u vragen of opmerkingen, neemt u dan vooral contact op met de samenstellers van dit verslag via EVO, telefoon 079 3467 346.

Fred Hoozemans, Ledenservice
Ton Mooren, Bedrijfsadvies
Ruben Willems, Beleid

¹ Een representatief aantal door ons geïnterviewde voertuig- en bandenfabrikanten en carrosseriebouwers

1 Indexering

Onderstaand overzicht laat de indexeringen zien van het loon- en prijsniveau in het wegvervoer per kostenpost. Hierbij is oktober 2011 = 100.

Ontwikkeling loon- en prijsniveau in het wegvervoer	
<i>periode 1 oktober 2012 ten opzichte van 1 oktober 2011</i>	
Vaste autokosten	
* Rente	80,97
* Motorrijtuigenbelasting	101,7
* Eurovignet	100
* Verzekering	100
* Stalling/overhead	P.M.
* Onderhoud	102,68
* Afschrijving	102,25
Variabele kosten	
* Banden	100
* Dieselolie	108,60
* Reparatie en onderhoud	102,68
Kosten rijdend personeel	
* Lonen inclusief sociale lasten en dergelijke (loonkosten)	
-Klasse D	101,04
* Overige kosten	101,9

2 Totale kostenontwikkeling

Onderstaande tabellen geven inzicht in de totale kostenstijging per voertuig en kilometrage. Bij deze berekeningen is het uurloon vastgezet op 40 uur per week. De genoemde tonnages betreffen het laadvermogen van het voertuig.

Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de periode 1 oktober 2011 tot 1 oktober 2012^{*)} (in % t.o.v. 1-10-2011)				
Omschrijving**)	6-tons vrachtauto	9-tons vrachtauto	16-tons vrachtauto	23-tons combinatie
<i>Jaarkilometrage</i>	<i>t.o.v. 1-10-2011</i>	<i>t.o.v. 1-10-2011</i>	<i>t.o.v. 1-10-2011</i>	<i>t.o.v. 1-10-2011</i>
* 30.000	0,8	0,8	0,6	0,4
* 60.000	0,9	0,8	0,6	0,4
* 100.000	1,0	0,9	0,6	0,5
^{*)} exclusief stalling/overheadkosten				
^{**)} betreft nuttig laadvermogen				

Kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de periode 1 oktober 2011 tot 1 oktober 2012^{*)} (in % t.o.v. 1-10-2011)				
Omschrijving**)	6-tons vrachtauto	9-tons vrachtauto	16-tons vrachtauto	23-tons combinatie
<i>Jaarkilometrage</i>	<i>t.o.v. 1-10-2011</i>	<i>t.o.v. 1-10-2011</i>	<i>t.o.v. 1-10-2011</i>	<i>t.o.v. 1-10-2011</i>
* 30.000	1,5	1,5	1,6	1,3
* 60.000	2,0	2,1	2,3	2,1
* 100.000	2,5	2,7	2,9	2,7
^{*)} exclusief stalling/overheadkosten				
^{**)} betreft nuttig laadvermogen				

3 Componentenverklaring

3.1 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.

Kostenontwikkeling

Voor de ontwikkeling van de rente is uitgegaan van het rendement op staatsleningen met een looptijd van 10 jaar. Dit rendement bedroeg:

- per 1 oktober 2011: **2,26%**
- 13 september 2012: **1,83%**

Dit betekent een absolute daling van het rentepercentage met 0,43%. Dit komt overeen met een relatieve daling van het rentepercentage met 19,03%.

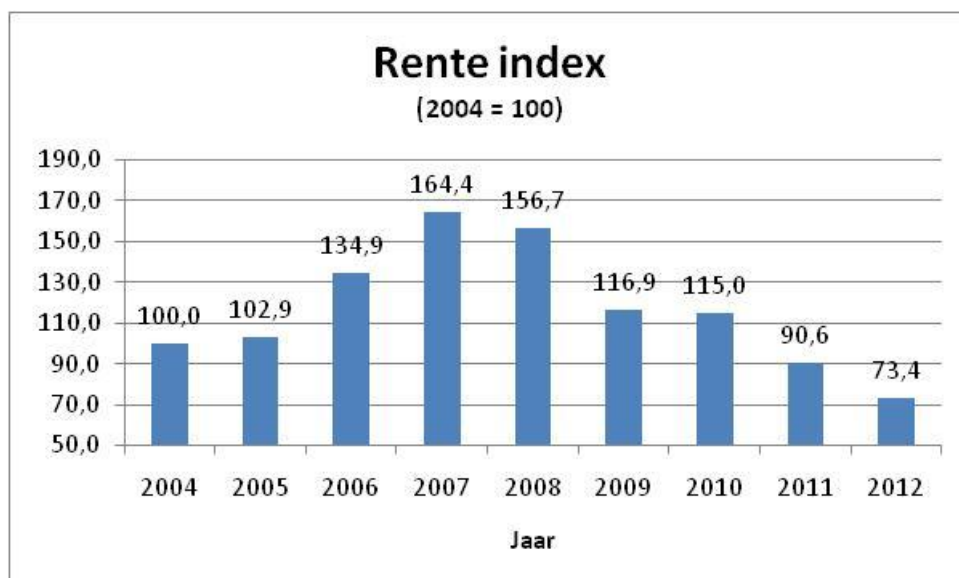
Jaartal	Rente
2005	2,94%
2006	31%
2007	21,9%
2008	-4,7%
2009	-25,4%
2010	-1,6%
2011	-21,2%
2011	-19,04%

Verder is voor de ontwikkeling van de post rente het verloop van de aanschafprijzen van voertuigen bepalend, waarvoor is uitgegaan van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. Gemiddeld genomen zijn deze met 3% gestegen.

In combinatie met de daling van de rente resulteert dit in een daling van de rentekosten met **19,03%** ten opzichte van vorig jaar.

Meerjarenindexatie

De component rente is de afgelopen jaren behoorlijk gedaald. Onderstaande tabel geeft inzicht in de geïndexeerde ontwikkeling van de component rente. Het jaar 2004 is als uitgangspositie genomen (index = 100).



3.2 Motorrijtuigenbelasting en eurovignet

Belasting op voertuigen wordt op twee manier geheven: via de motorrijtuigenbelasting, een belasting op het hebben van een voertuig, en via een eurovignet. Dit vignet is verplicht als er van rijkswegen gebruik wordt gemaakt met een voertuig van 12.000 kg of meer. Het eurovignet geldt voor Nederland, België, Luxemburg, Zweden en Denemarken.

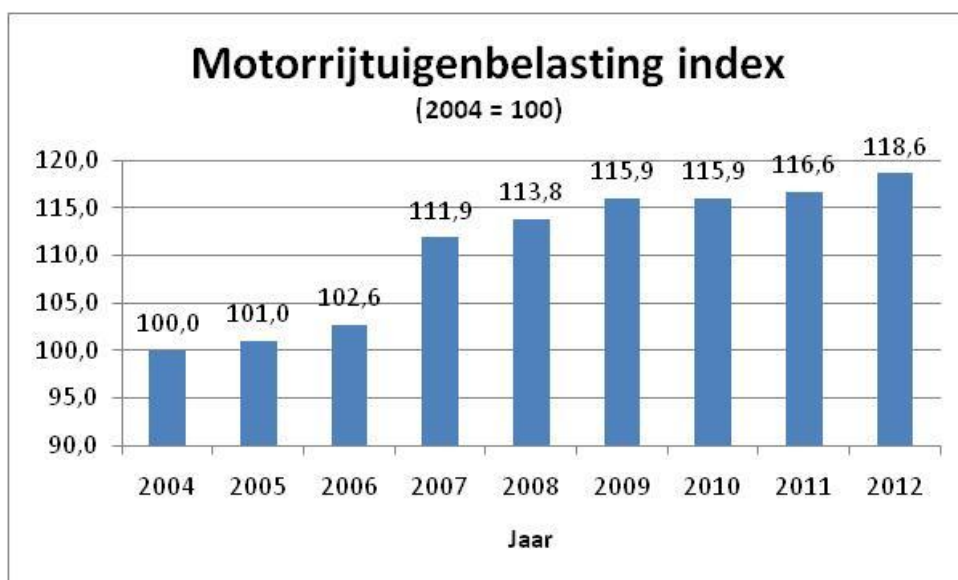
Kostenontwikkeling motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1 januari 2012 verhoogd met 1,7%.

Jaar	Motorrijtuigenbelasting
2005	1%
2006	1,6%
2007	9%
2008	1,7%
2009	1,9%
2010	0%
2011	0,6%
2011	1,7%

Meerjarenindexatie

De motorrijtuigenbelasting is de afgelopen jaren behoorlijk gestegen. Het ligt in lijn der verwachting dat deze houderschapsbelasting niet snel naar beneden zal worden bijgesteld. De afgelopen jaren laten ook duidelijk een stijgende lijn zien. Het jaar 2004 als uitgangspositie genomen (index = 100).



Eurovignet

De tarieven van het eurovignet zijn niet veranderd. Voor het rijden op rijkswegen binnen Nederland, België, Luxemburg, Zweden en Denemarken gelden per 1 januari 2011 onderstaande tarieven.

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

3.3 Verzekering

Het niveau van de verzekeringspremie is afhankelijk van twee factoren, namelijk de ontwikkeling van de eerdergenoemde catalogusprijzen en van de ontwikkeling van de verzekeringspremie zelf.

Kostenontwikkelingen

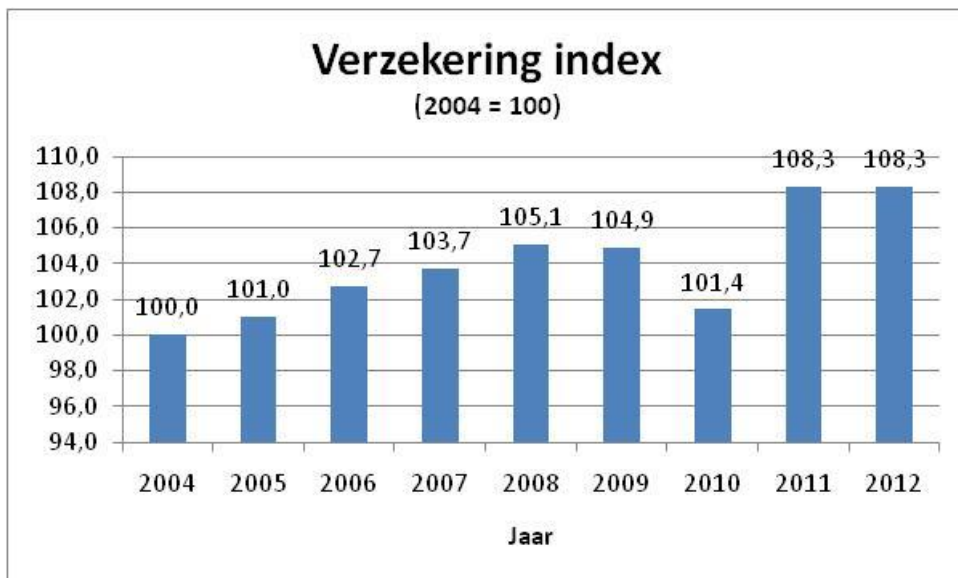
Uit onderzoek bij een representatief aantal gerenommeerde voertuigfabrikanten is gebleken dat de prijzen in de verslagperiode met 3% zijn gestegen. Voor wat betreft de catalogusprijzen kan worden gesteld dat een daling of stijging hiervan over het algemeen pas in de premie tot uitdrukking komt op het moment dat het bestaande voertuig door een nieuw voertuig wordt vervangen.

Jaar	Verzekering
2005	1%
2006	1,7%
2007	1%
2008	1,3%
2009	-0,2%
2010	-3,3%
2011	6,75%
2011	0%

Volgens informatie die is ingewonnen bij een gerenomeerd makelaarskantoor in verzekeringen is er met betrekking tot de premie een verhoging doorgevoerd. Uiteindelijk is de aanpassing van de verzekeringspremie ten opzichte van vorig jaar vastgesteld op **0%**.

Meerjarenindexatie

De indexatie over meerdere jaren laat goed zien dat de tarieven in 2010 naar beneden zijn bijgesteld maar dat deze kostendaling alweer is ingehaald.



3.4 Onderhoud

De vaste kosten voor onderhoud hebben betrekking op de opbouw van de vrachtauto's (laadbakken, laadkleppen en dergelijke).

Kostenontwikkeling

Voor de berekening van de ontwikkeling van de **vaste onderhoudskosten** is op basis van informatie van een gerenommeerd aantal carrosseriebouwers van de volgende verdeling uitgegaan:

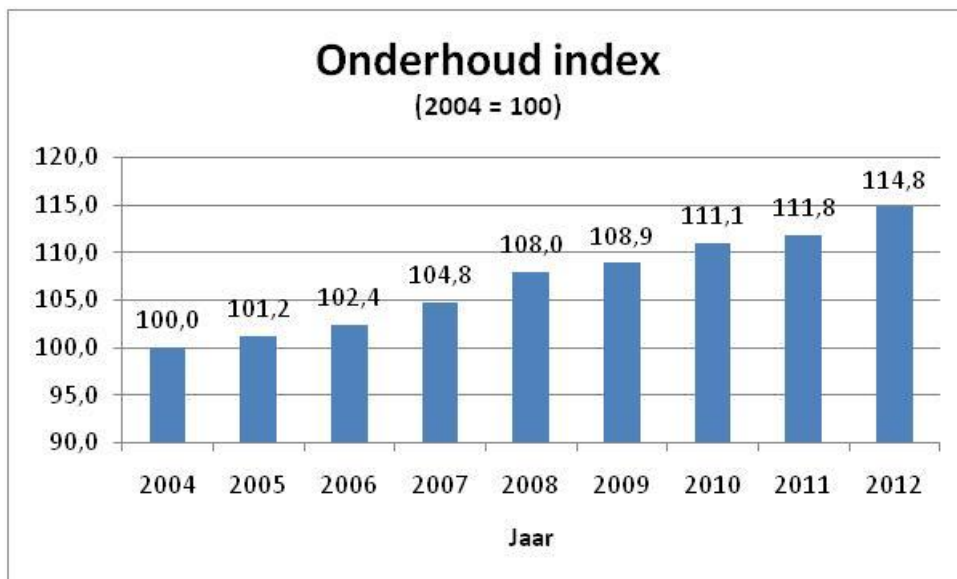
- circa 70% werkplaatstarief (lonen, overhead werkplaats);
- circa 30% materiaalkosten.

Overall komt dit neer op een stijging ten opzichte van 2011 van **2,68%**.

Jaar	Onderhoud
2005	1,2%
2006	1,2%
2007	2,3%
2008	3,1%
2009	0,8%
2010	2%
2011	0,67%
2012	2,68%

Meerjarenindexatie

De vaste onderhoudskosten zijn de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Ten opzichte van 2004 wordt nu bijna 15% meer betaald. De kostenstijging van afgelopen jaar zorgt voor een toename van 3 procentpunten ten opzichte van vorig jaar.



3.5 Afschrijving

De ontwikkeling van deze kostencomponent is bepaald aan de hand van het verloop van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of type vrachtauto's.

Kostenontwikkeling

Het onderzoek naar de catalogusprijzen geeft een zeer wisselend beeld.

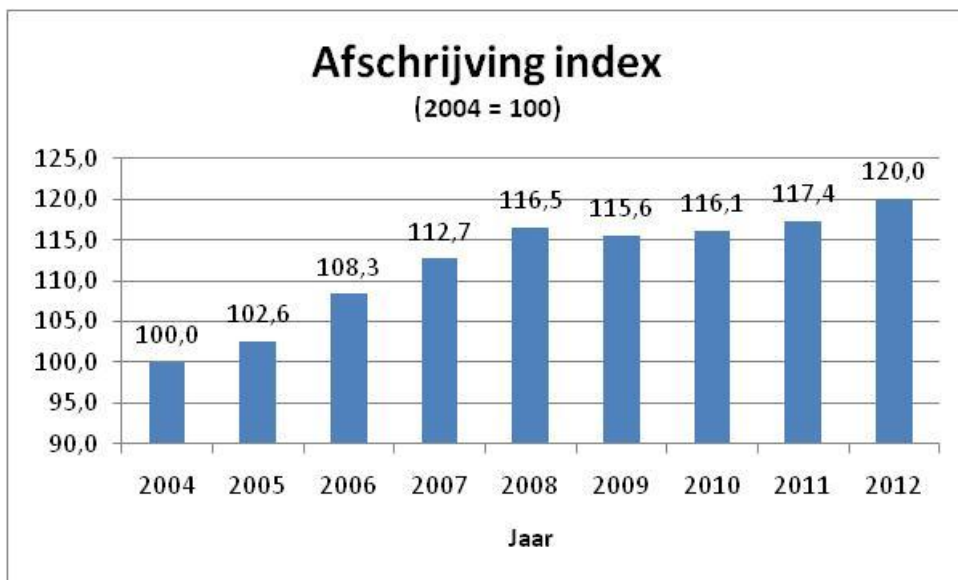
Gemiddeld genomen zijn de catalogusprijzen iets gestegen. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de aan te houden restwaarden.

EVO signaleert dat de kwaliteit van de voertuigen steeds verder verbetert. Niettemin gaat EVO uit van een **afschrijvingstermijn** van **zeven jaar** en een restwaarde van 10%. Hierdoor is een stijging van **2,25%** op deze component vastgesteld, ten opzichte van het vorige verslagjaar.

Jaar	Afschrijving
2005	2,6%
2006	5,6%
2007	4%
2008	3,4%
2009	-0,8%
2010	0,45%
2011	1,08%
2012	2,25%

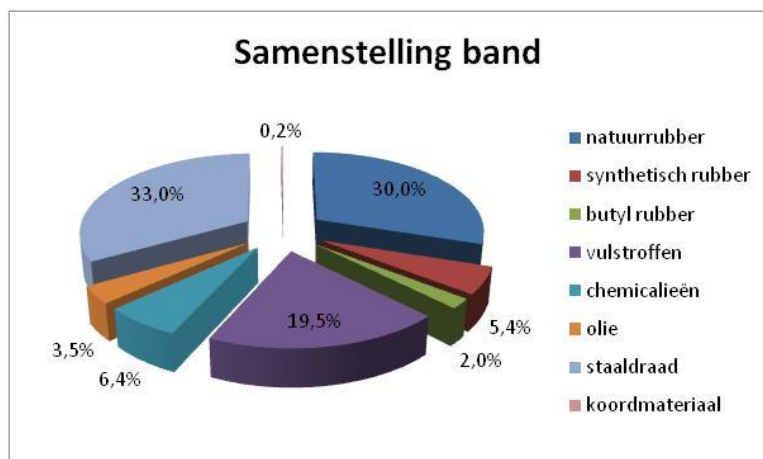
Meerjarenindexatie

Onderstaande grafiek laat zien dat deze kostencomponent tot afgelopen jaar redelijk stabiel is gebleven. Over 2012 is deze component echter behoorlijk gestegen, ten opzichte van 2004 steeg deze kostenpost met 20%.



3.6 Banden

In het vorige verslagjaar bleef de productie van natuurrubber achter als gevolg van overstromingen van de plantages in Azië. Hierdoor steeg deze component in 2011 met ruim 21% ten opzichte van het jaar ervoor. Rubber maakt een groot deel uit van de samenstelling van de band, zoals onderstaand diagram laat zien.



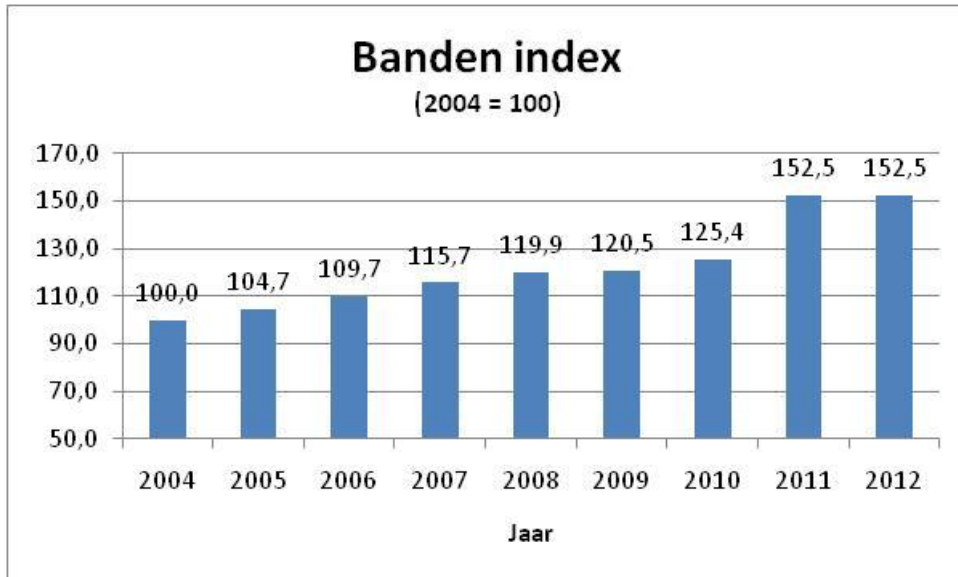
Kostenontwikkeling

De ontwikkeling van deze kosten is vastgesteld aan de hand van het prijsverloop van een representatief aantal merken en typen. Bij de inventarisatie bleek dat bandenproducenten in de verslagperiode hun prijsniveau stabiel hebben gehouden en hun prijs niet hebben aangepast. Hierdoor is er ten opzichte van vorig jaar een wijziging van **0%**.

Jaar	Banden
2005	4,7%
2006	4,8%
2007	5,4%
2008	3,7%
2009	0,5%
2010	4%
2011	21,69%
2012	0%

Meerjarenindexatie

Het afgelopen jaar zijn de kosten van banden fors toegenomen. Onderstaand overzicht laat goed zien dat een band momenteel ruim 50% duurder is dan in 2004.



3.7 Brandstof

Voor het berekenen van de gemiddelde dieselprijs per jaar hanteert EVO als referentieperiode de periode waarover het rapport wordt opgesteld. Dit rapport is opgesteld over een onderzoeksperiode van oktober tot oktober.

Om het gemiddelde over een periode te berekenen, wordt gerekend met de dagprijs van brandstof. Bij een jaargemiddelde wordt de prijs per dag opgeteld en gedeeld door 365 (dagen van het jaar).

Kostenontwikkeling

De ontwikkeling van de kosten van dieselolie is vastgesteld op basis van het gemiddeld prijsverloop over de periode 1 oktober 2011 tot 1 oktober 2012.

Deze gegevens worden ons door Shell ter beschikking gesteld.

Uitgegaan is van de brutoprijzen af pomp (zelfbediening). De gemiddelde prijzen bedroegen (exclusief btw) per liter:

- 01-10-2010 tot 01-11-2011: **112,56 ct**
- 01-10-2011 tot 01-10-2012: **122,26 ct**

Dit betekent een toename van de gemiddelde brandstofprijs met **8,6%**

Er is geen rekening gehouden met eventuele kortingen die door de verschillende maatschappijen c.q. pomphouders worden verleend. In de grafiek is de ontwikkeling van de dieselolieprijs over 2010/2011 aangegeven.

Op 2 oktober 2012 bedraagt de prijs **127,60 ct** per liter.

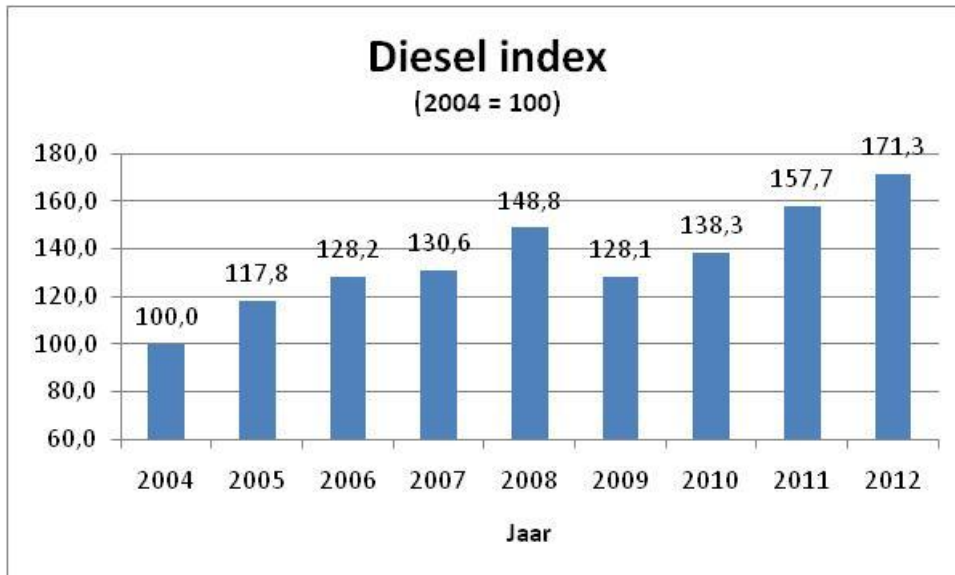
In onderstaande tabel is het verloop van de brandstofprijs over de laatste jaren weergegeven. De cijfers in de tabel zijn gebaseerd op de procentuele wijziging ten opzichte van het vorige jaar.

Jaar	Diesel
2005	17,8%
2006	8,8%
2007	1,9%
2008	13,9%
2009	-13,9%
2010	8,0%
2011	14,0%
2012	8,6%

Meerjarenindexatie

Onderstaande grafiek geeft inzicht in de ontwikkeling in de indexering over de laatste negen jaar, waarbij 2004 als uitgangspunt is genomen. Ook vanuit de indexering is te zien dat de brandstofprijs een recordhoogte heeft bereikt. Vanaf 2004 is de prijs met ruim 70% gestegen.

In hoofdstuk 5 leest u meer over de absolute meerjarenontwikkeling.



In de bijlage kunt u een overzicht vinden dat inzicht geeft in de gevolgen van een verhoging van de dieselprijs op de totale kostprijs.

3.8 Reparatie en onderhoud

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

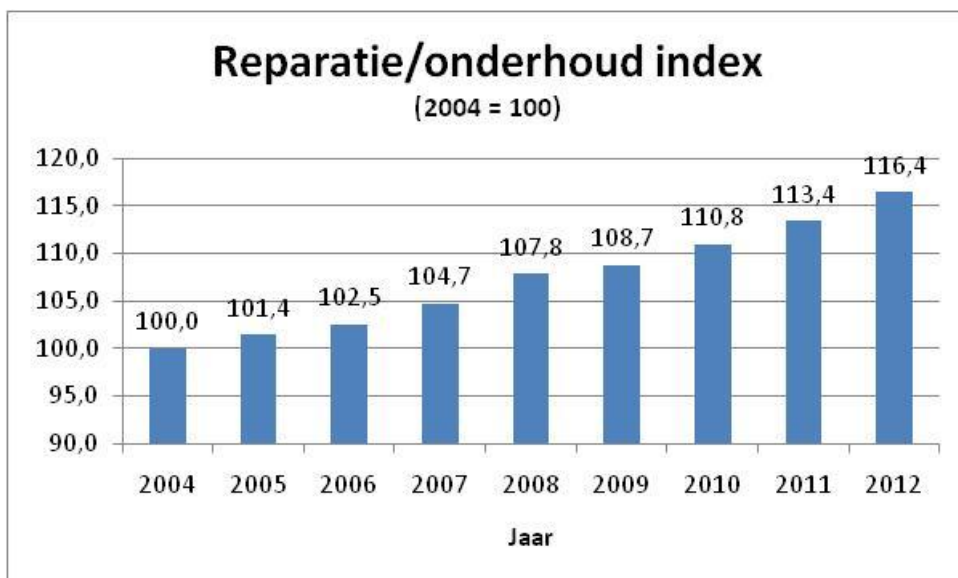
Kostenontwikkeling

De variabele kosten worden verdeeld in circa 50% werkplaatskosten en circa 50% materiaalkosten. Deze verdeelsleutel is berekend op basis van informatie, die ons door een representatief aantal voertuigfabrikanten ter beschikking is gesteld. Een stijging van **2,68%** ten opzichte van vorig jaar is vastgesteld.

Jaar	Reparatie en onderhoud
2005	1,4%
2006	1,1%
2007	2,1%
2008	3%
2009	0,8%
2010	2%
2011	2,27%
2011	2,68%

Meerjarenindexatie

Onderstaande grafiek laat de indexering zien van de component reparatie en onderhoud. De grafiek toont dat deze component de afgelopen jaren alleen maar is toegenomen. Met name de laatste drie jaar zijn de kosten behoorlijk gestegen waardoor de indexering uitkomt op ruim 16% in de plus ten opzichte van 2004.



3.9 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 maximumaantal dienstjaren, te weten 5 (D 5).

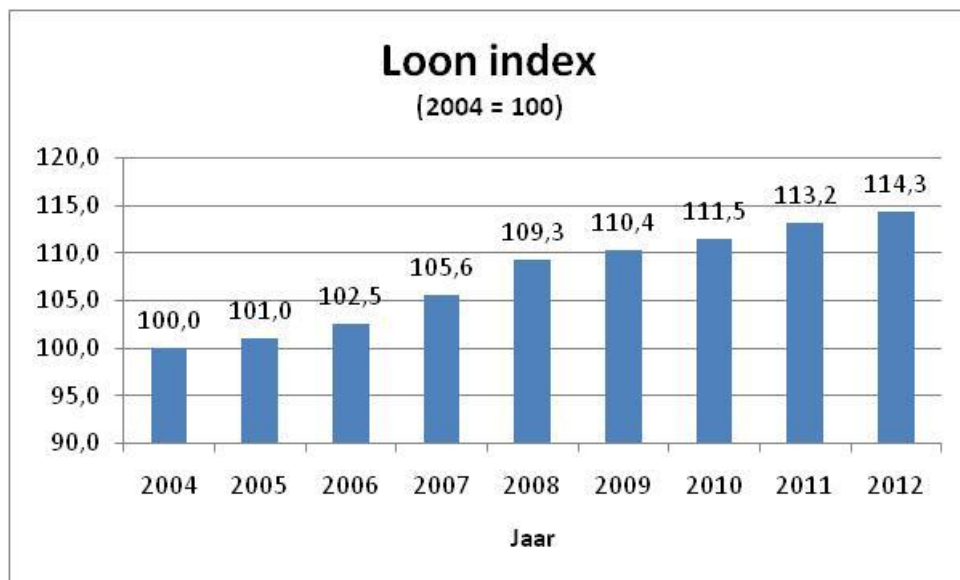
Kostenontwikkeling

In deze verslagperiode zijn de lonen niet gewijzigd. De loonkosten daarentegen namen toe met 1,04%. Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar weer.

Jaar	Loonkosten
2005	1%
2006	1,5%
2007	3%
2008	3,5%
2009	1%
2010	1%
2011	1,5%
2011	1,04%

Meerjarenindexatie

Sinds 2004 zijn de loonkosten voor werknemers met ruim 14% gestegen. Onderstaande grafiek laat door middel van de indexatie zien hoe deze stijging door de jaren heen zich heeft ontwikkeld.



Nieuwe cao-onderhandelingen

Medio 2012 is er een nieuwe cao tot stand gekomen. De looptijd hiervan is 1 januari 2012 tot 31 december 2013.

De loonafspraken in deze cao zijn:

- Een loonsverhoging van **1,5% per 1 januari 2013**
- Een loonsverhoging van **0,5% per 1 juli 2013.**

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 (code 95)

De vakbekwaamheid is 5 jaar geldig. Verlengen 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. Daarvoor geldt in eerste instantie een periode van 7 jaar. Dat betekent dat deze groep uiterlijk 10 september 2015 respectievelijk 10 september 2016 een geldige code vakbekwaamheid op het rijbewijs moet hebben. Zoals er onder de oude regeling vrijstellingsmogelijkheden voor het chauffeursdiploma bestonden, blijven deze ook van toepassing voor de nascholing.

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

Voor de benodigde 35 uur nascholing zijn vele opleidingen aangemerkt. Alle instituten die deze opleidingen verzorgen, zijn gecertificeerd door het CBR. Het aantal uren gevolgde opleiding wordt geregistreerd. Van de 35 uur nascholing moet ten minste 7 uren uit praktijkonderwijs bestaan.

3.10 overige kosten

Behalve alle aanwijsbare kosten zijn er ook altijd diverse kosten die niet direct zijn toe te wijzen aan een component van de kostprijs. Hieronder vallen onder meer printrollen voor de tachograaf en administratiekosten.

Kostenontwikkelingen

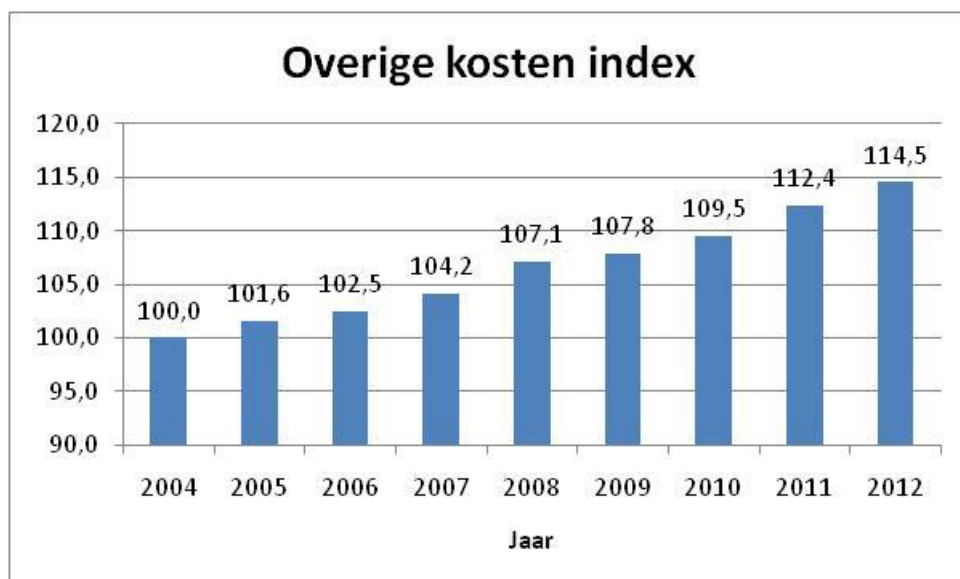
Gezien de grote verscheidenheid en de zeer uiteenlopende samenstelling is voor 'overige kosten' als basis genomen de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau zoals door het CBS is vastgesteld over de periode september 2011 t/m augustus 2012.

Over deze periode is het prijsindexcijfer **1,90%**.

Jaar	Overige kosten
2005	1,6%
2006	0,9%
2007	1,6%
2008	2,8%
2009	0,7%
2010	1,6%
2011	2,6%
2012	1,9%

Meerjarenindexatie

Onderstaande grafiek geeft de indexontwikkelingen weer over de component overige kosten.

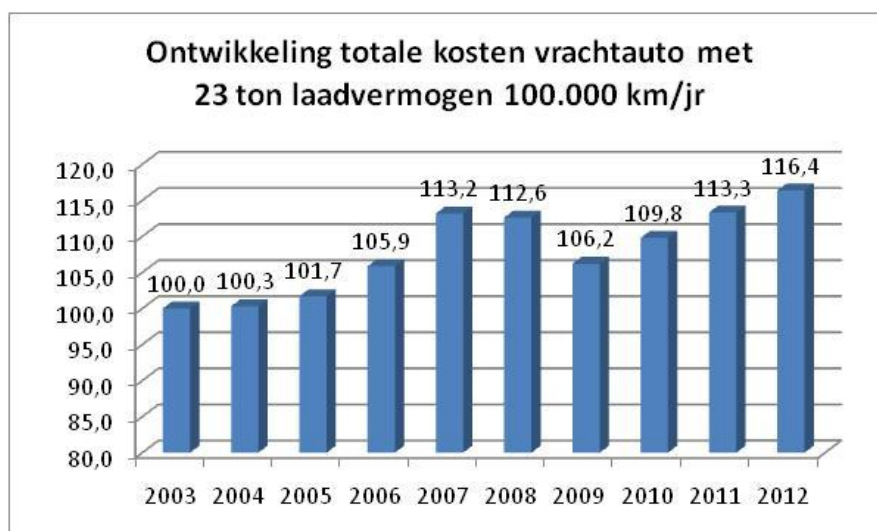
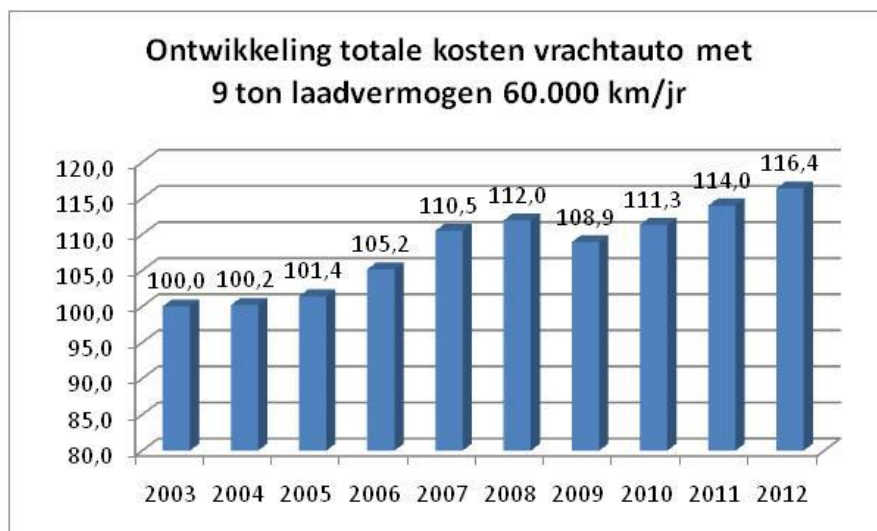


4 Trends en (markt)ontwikkelingen

Dit hoofdstuk gaat in op de geïndexeerde ontwikkelingen per voertuig/laadvermogen. Omdat beleidsmatige invloeden en marktontwikkelingen gevolgen hebben voor de tariefstelling van beroepsvervoerders worden in het tweede deel van dit hoofdstuk enkele belangrijke ontwikkelingen weergegeven. Om een goed beeld te krijgen van de cijfermatige ontwikkelingen van aanbod van vervoerders is aan het eind van dit hoofdstuk een cijfermatig overzicht, op basis van informatie van de NIWO, weergegeven van het aantal vergunningen en vergunninghouders.

4.1 Geïndexeerde ontwikkelingen

Onderstaand diagram laat zien aan welke trend de kostenontwikkelingen sinds 2003 onderhevig is geweest. In onderstaande tabellen is het jaar 2003 als uitgangspunt genomen (index 2003 = 100). Daarnaast zijn de berekeningen gebaseerd op een 40-urige werkweek. In de bijlage is deze ontwikkeling voor alle tonnages en kilometrages weergegeven.



4.2 Beleid- en marktontwikkelingen

Groene agenda blijft belangrijk

Ondanks de wereldwijde recessie blijven milieuvraagstukken een belangrijke focus voor organisaties, ongeacht hun grootte. In 2012 zullen nog meer bedrijven het 'groene denken' implementeren in hun supplychainstrategie. In het voorjaar van 2012 is het programma 'Green Freight Europe' gelanceerd. Dit programma biedt bedrijven een platform om de CO₂-emissies van hun wegvervoer te verminderen. De emissies worden berekend en gemonitord via een centrale database. Verder kunnen verladers verschillende vervoerders met elkaar vergelijken aan de hand van hun milieuprestaties. Dit stelt logistiek managers in staat de carbon footprint van hun producten te bepalen. Ook vervoerders plukken de vruchten van het programma. Door hun deelname trekken ze steeds meer milieubewuste klanten aan. Verder wordt in het kader van het programma een certificeringssysteem ontwikkeld.

Green Freight Europe heeft al een kleine 70 deelnemers.

Een nieuwe (multimodale) werkgroep is in het leven geroepen om een aanvullend programma te ontwikkelen voor de andere modaliteiten, bijvoorbeeld binnenvaart en spoorvervoer.

Aantal faillissementen bereikt record

Met de tweede economische dip in korte tijd is de financiële weerbaarheid van bedrijven afgenomen. Het aantal failliet verklaarde bedrijven is in het eerste half jaar van 2012 gestegen tot 4350; 25% meer dan in 2011 en 8% meer dan in crisisjaar 2009. Het aandeel eenmanszaken is gelijk gebleven. Met de matige vooruitzichten is de verwachting dat het aantal faillissementen dit jaar oploopt naar 9000 bedrijven om volgend jaar op 9500 uit te komen

Op sectorniveau is het aandeel faillissementen in de industrie, groothandel en zakelijke dienstverlening in de eerste helft van 2012 nog steeds lager dan in 2009. In de bouw, detailhandel en transport en logistiek is het aandeel faillissementen wel hoger. Een sector die eruit springt, is de bouw, hier heeft het faillissementsaandeel een sterke stijging laten zien. Opvallend is dat dit niet te wijten is aan eenmanszaken (zzp'ers).

(bron: ING, <http://www.ing.nl/zakelijk/ing-economischbureau/sectoren>)

Ontwikkelingen truck- en trailermarkt

Na een ervaring die anderhalf jaar duurde, is de truck- en trailermarkt weer ingezakt. Economische onzekerheid drukt de investeringsbereidheid. Daarnaast verouderd het voertuigenpark en worden vervangingsinvesteringen verder uitgesteld. Ook het verlies van marktaandeel in het internationale wegtransport speelt mee.

Per saldo zijn in de eerste helft van 2012 14% minder trucks geregistreerd dan in de vergelijkbare periode vorig jaar. Met name de afzet van bouwvoertuigen zakte sterk in (-/- 25%).

Verwacht wordt echter dat het ouder wordende truckpark en de invoering van de Euro-5-truck volgend jaar voor een aantrekkelijke vervanging zorgen.

Sinds begin 2012 is een aantal truckfabrikanten begonnen met de uitlevering van voertuigen met een Euro-6-motor, waarvoor een subsidie van 4500 euro wordt verstrekt. De totale subsidiepot voor deze voertuigen bedraagt 39.000.000 euro. De trailermarkt liet een iets ander beeld zien. Een licht herstel was er in 2011 en enige grote orders in begin 2012 hebben die markt positief beïnvloed. (bron: ING, <http://www.ing.nl/zakelijk/ing-economischbureau/sectoren>)

Filedruk Nederland

De laatste jaren zijn er op belangrijke verbindingen wegverbredingen gerealiseerd en is de economische schade voor het goederenvervoer fors verminderd. Zo heeft de extra wegcapaciteit bijgedragen aan de vermindering van de economische schade door files op de A2 (Utrecht-Amsterdam) en de A12 (Utrecht-Den Haag).

Eurovignet

Halverwege 2011 heeft het ministerie van Financiën laten weten dat Nederland het eurovignet wil afschaffen. De relatief hoge uitvoeringskosten en administratieve lasten zouden dan bespaard worden. Bij het doorrekenen van de plannen en de nieuwe bezuinigingsronde is echter besloten de afschaffing van het eurovignet voorlopig niet door te laten gaan. Buitenlandse voertuigen blijven betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen, wat positief is voor de staatskas.

De afschaffing van het eurovignet is op de lange baan geschoven, maar nog niet van tafel. Het zou dus kunnen dat het eurovignet op termijn alsnog wordt afgeschaft.

Kilometerheffing

In de verkiezingsprogramma's van de verschillende politieke partijen voor de afgelopen landelijke verkiezingen komt het onderwerp kilometerheffing bij diverse partijen aan de orde. Vanuit de gedachte dat vrachtauto's onvoldoende belasting betalen ten opzichte van de kosten die het Rijk maakt, is in diverse programma's een voorstel uitgewerkt voor een kilometerheffing voor vrachtverkeer. Van de twee grootste politieke partijen is bekend dat de VVD geen voorstander is van een kilometerheffing. De PvdA heeft dit onderwerp wel in het programma opgenomen.

Als er komend jaar een besluit wordt genomen over de invoering van een kilometerheffing, leidt dit niet direct tot kostenverhoging in het wegvervoer. Het hele proces voor een werkend systeem gaat zeker enkele jaren duren.

Tol Frankrijk

Halverwege 2013 voert Frankrijk op de Route National en een aantal departementale wegen waarschijnlijk een zogenoemde ecotax in. Dit is een vorm van tol. De ecotax bedraagt naar verwachting 12 cent per kilometer en geldt voor alle voertuigen zwaarder dan 3,5 ton. Momenteel is de Franse overheid nog bezig met een pilot in de Elzas, mede vanwege het sluijverkeer uit Duitsland dat de LKW Maut wil ontlopen.

De huidige tol zoals die al sinds jaar en dag bestaat, blijft bestaan. De ecotax zal op ongeveer 10.000 km Route National wegen en 5000 km departementale

wegen worden geheven. Momenteel is het nog niet duidelijk welke trajecten eronder vallen. De heffing zal, zoals het er nu uitziet, worden geheven met behulp van een on board unit.

Verhogen assurantiebelasting

De beoogde regeringspartijen VVD en PvdA zijn voornemens om de assurantiebelasting, die nu 9,7% is, te verhogen naar 21% (gelijk aan de btw). Assurantiebelasting wordt geheven over verzekeringen waarvan het risico in Nederland ligt en over dienstverlening die daarmee samenhangt. In Nederland gesloten verzekeringen met buitenlandse risico's zijn dus onbelast, maar kunnen uiteraard wel elders belastbaar zijn. Zo valt een in Nederland gesloten verzekering voor bedrijfsruimte in Duitsland buiten het bereik van de Nederlandse belasting, maar is wel in Duitsland belastbaar.

De Wet op belastingen van rechtsverkeer, waarin de assurantiebelasting is geregeld, kent ook een groot aantal vrijstellingen. Voorbeelden zijn ziektekosten-, werkloosheids- en exportkredietverzekeringen. Ook reisverzekeringen zijn gedeeltelijk vrijgesteld. Daarnaast geldt er een vrijstelling voor zeeschepen, met en zonder ladingruimte, zoals zeecasco- en 'loss of hire'-verzekeringen. Binnenvaartschepen daarentegen zijn volledig belast.

Voor verladers is van belang dat de meeste soorten transportverzekeringen ook zijn vrijgesteld. Daaronder vallen de goederentransportverzekeringen, die de waarde van de lading verzekeren tegen het verlies en beschadiging tijdens transport. Verder kan worden gedacht aan vervoerdersaansprakelijkheidsverzekeringen.

Internationale markt

Alhoewel dit rapport voornamelijk betrekking heeft op binnenlandse activiteiten wordt hieronder kort weergegeven hoe de situatie op de internationale wegvervoersmarkt is.

Volgens de IRU (International Road Transport Union) staat het er Europees gezien niet zo rooskleurig voor. De jaren 2008/2009 waren het dieptepunt voor de transportbedrijven in Europa. Uit onderzoek is komen vast te staan dat de hoeveelheid vervoerde goederen in Europa met circa 35% is afgenomen. Tevens kwam uit dit onderzoek naar voren dat de inkomsten bij de transportbedrijven eveneens met 35% zijn afgenomen in dezelfde periode.

Bekijken we de internationale afzet van voertuigen, dan blijkt dat de verkopen zelf met 60% zijn afgenomen.

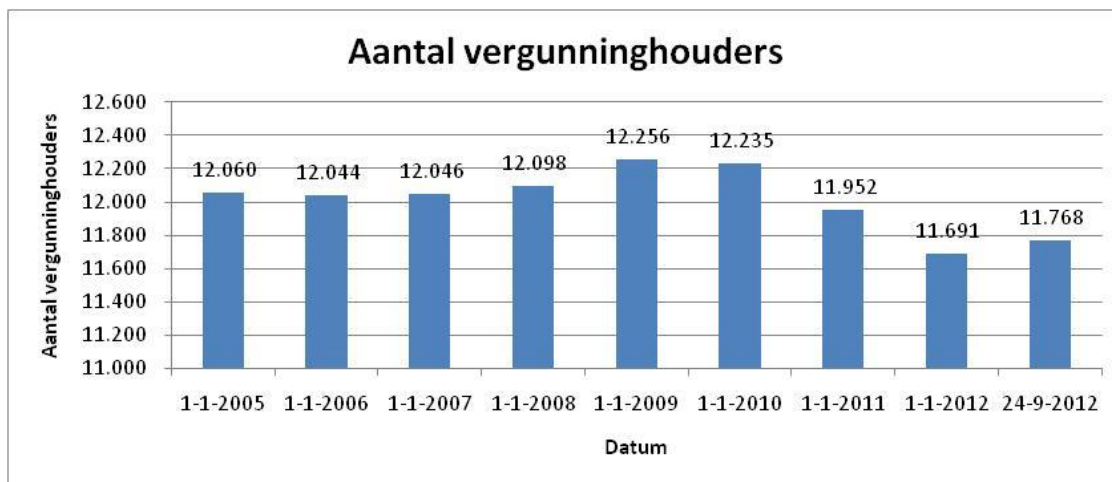
Het aantal faillissementen onder de transportbedrijven is verdubbeld. Na 2009 lijkt het internationaal iets beter te gaan. De vervoerde hoeveelheid goederen nam toe met 10%; maar ook de kosten namen toe, met ongeveer 15%. De truckleveranciers laten een bescheiden groei zien in het aantal verkochte voertuigen. Niettemin blijft het voor ondernemers moeilijk om nieuwe kredieten te verwerven of bestaande te vergroten.

4.3 Marktontwikkelingen (cijfermatig)

Als een bedrijf goederen wil vervoeren in opdracht van derden met een voertuig waarvan het laadvermogen meer dan 500 kg bedraagt, geldt een vergunningsplicht. Onderstaande informatie geeft inzicht in de hoeveelheid vergunninghouders (transportbedrijven) en het aantal vergunningbewijzen (voertuigen die voor goederenvervoer worden gebruikt). Onderstaande gegevens zijn bijgewerkt tot 23 september 2012².

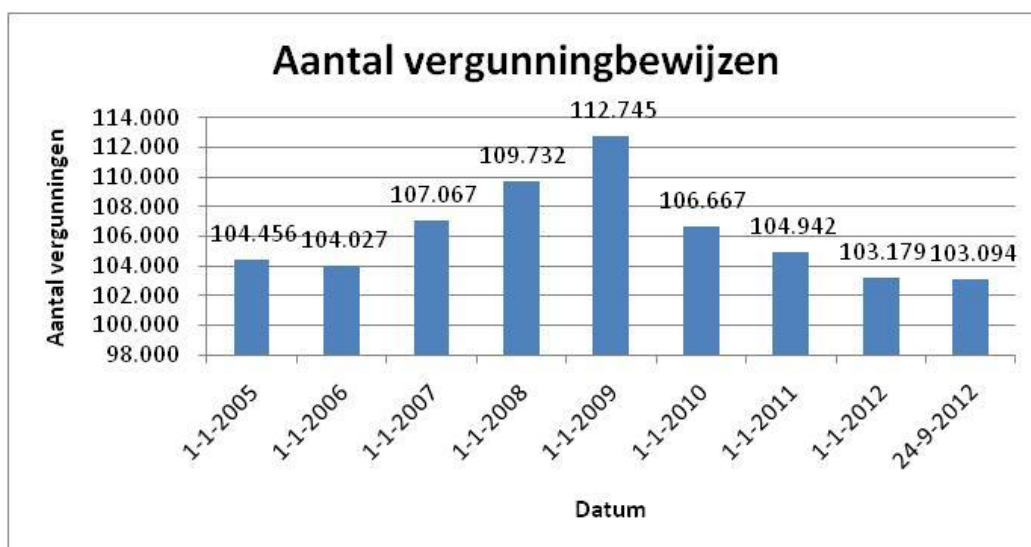
Aantal vergunninghouders

Het diagram laat zien dat het aantal vergunninghouders de laatste jaren door de economische crisis is gedaald. Het totaal aantal vergunninghouders ligt al jaren rond de 12.000 bedrijven. In 2012 is een lichte groei in het aantal bedrijven te zien.



Aantal vergunningbewijzen

Ten opzichte van januari 2011 zijn er in Nederland medio september 2012 bijna 2000 vrachtauto's minder die worden ingezet voor het beroepsgoederenvervoer. Kijkend naar het verloop vanaf de aanvang van de crisis is te zien dat het aantal voertuigen nog steeds daalt.



² Bron: NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie)

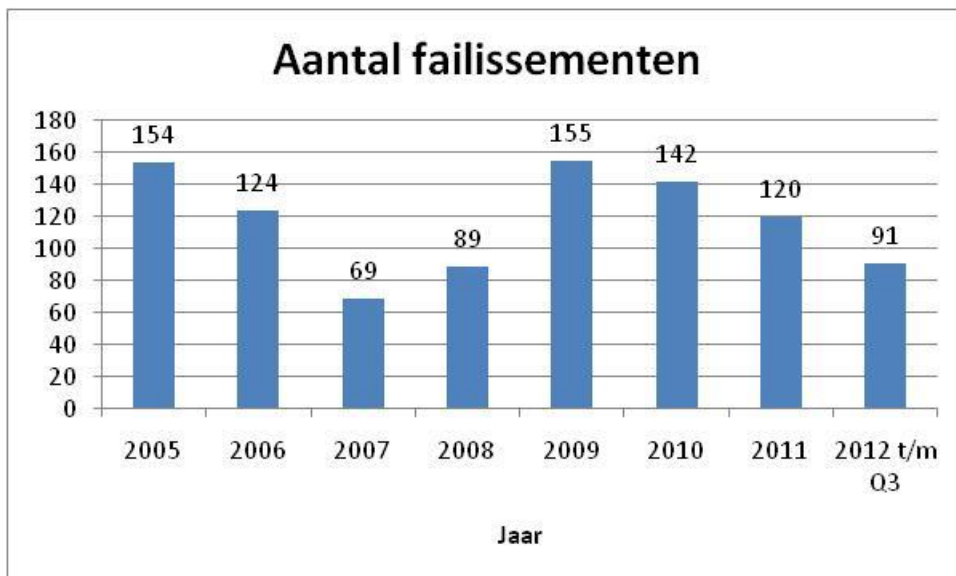
Verdeling vergunninghouders en vergunningsbewijzen

Onderstaande tabel geeft inzicht in het aantal voertuigen dat vergunninghouders gebruiken voor het goederenvervoer voor derden. De gegevens zijn bijgewerkt tot en met het derde kwartaal van 2012.

Aantal vergunningen	Vergunninghouders	Vergunningbewijzen
0	390	0
1	4010	4010
2	1695	3390
3	959	2877
4	621	2484
5	501	2505
6 - 10	1442	11052
11 - 20	1041	15259
21 - 50	774	24407
51 - 100	236	16218
> 100	99	20892
Totaal	11768	103094

Aantal faillissementen

Onderstaand overzicht geeft informatie over het aantal bedrijven dat door faillissement de vergunning heeft ingeleverd.

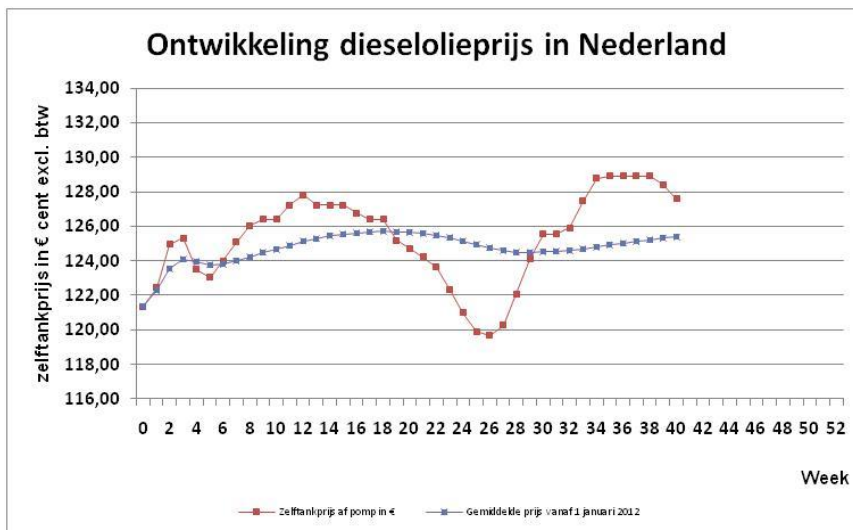


5 Ontwikkeling brandstofprijzen

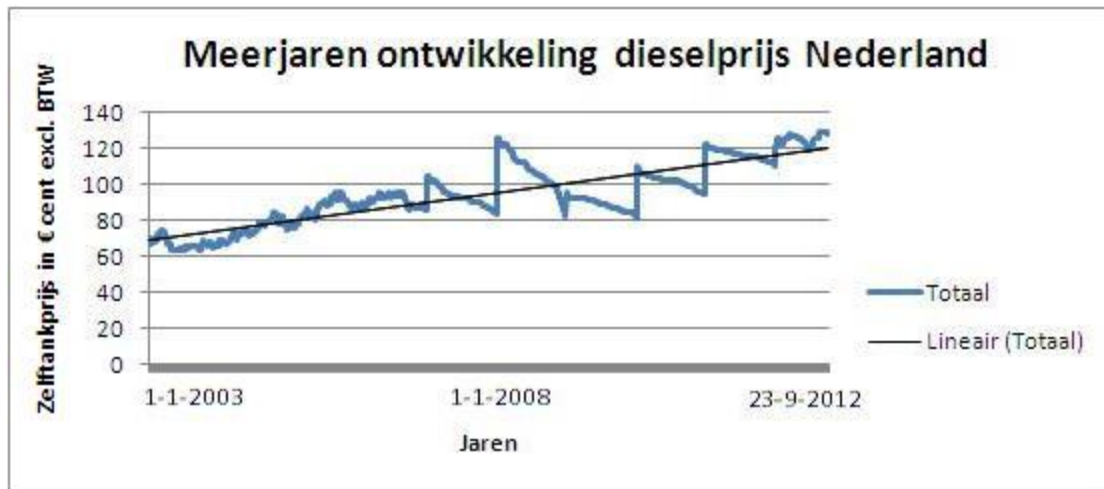
Het verloop van de brandstofprijs over de laatste jaren laat behoorlijke fluctuaties zien. Dit heeft verschillende oorzaken:

- De prijzen van olieproducten worden berekend in Amerikaanse dollars
- Invloed van aandelen en valutamarkt
- Prijs van de ruwe olie op de wereldmarkt
- Stijging van de internationale marktprijs voor benzineproducten
- Groeiende economieën
- Invloeden raffinagecapaciteit en -kosten
- Kosten logistiek
- Accijnzen en btw

Onderstaande grafiek laat de ontwikkeling van de bruto af pomp dieselprijs (zelfbediening) van 2012 zien, exclusief btw. De gegevens in het wekelijkse overzicht vertonen grote schommelingen, terwijl de trendlijn redelijk stabiel is. Het laatste halfjaar laat echter een redelijk stabiele gemiddelde prijsontwikkeling zien.



De grafiek hieronder geeft inzicht in de meerjarenontwikkeling van de brandstofprijs in Nederland. Deze prijs wordt vastgesteld op basis van het tarief van de zelfbedieningspomp exclusief btw. Over meerdere jaren bekeken is er een duidelijk stijgende lijn van de gemiddelde brandstofprijs te zien.



Brandstofclausule

Veel bedrijven hebben met hun vervoerder(s) een dieselolie- of brandstofclausule afgesproken. Hiervoor moet een aantal zaken bekend zijn, zoals:

- de prijs van een liter dieselolie bij aanvang van de overeenkomst
- het aandeel van de brandstofkosten in de totale vrachtprijs
- de periode waarover het verloop van de dieselolieprijs wordt gemeten

Op die manier is te beoordelen of en in hoeverre de gemiddelde prijs van een liter dieselolie over de afgesproken periode afwijkt van de literprijs bij aanvang van de overeenkomst.

In het binnenlands wegvervoer bedraagt het aandeel van de brandstofkosten in de totale vrachtprijs 15 à 17%, terwijl dit in het grensoverschrijdend vervoer (vaak) meer dan 25% is. Bij grensoverschrijdend vervoer spelen ook de dieselolieprijzen in het buitenland een rol.

Afhankelijk van soort vervoer en bijvoorbeeld jaarkilometrage, heeft een gemiddelde stijging van 5 à 6% van de dieselolieprijs een invloed op de vrachtprijs van 0,50 tot 1%.

Een veelgebruikte formulering van een dieselolieclausule is de volgende:

Daalt of stijgt de gemiddelde dieselolieprijs met ... procent, dan daalt of stijgt de vrachtprijs met ... procent.' Stel dat de dieselolieprijs in een kwartaal met gemiddeld 5 procent is gestegen, en het brandstofaandeel bedraagt 15 procent, dan betekent dit een verhoging van de totale kosten van $5,0 \times 0,150 = 0,75$ procent.

6 Kostenniveaus en aandelen

Onderstaande tabel geeft inzicht in de kostenopbouw van onze berekeningen. Het uurloon wordt op basis van een 40-urige werkweek meegenomen.

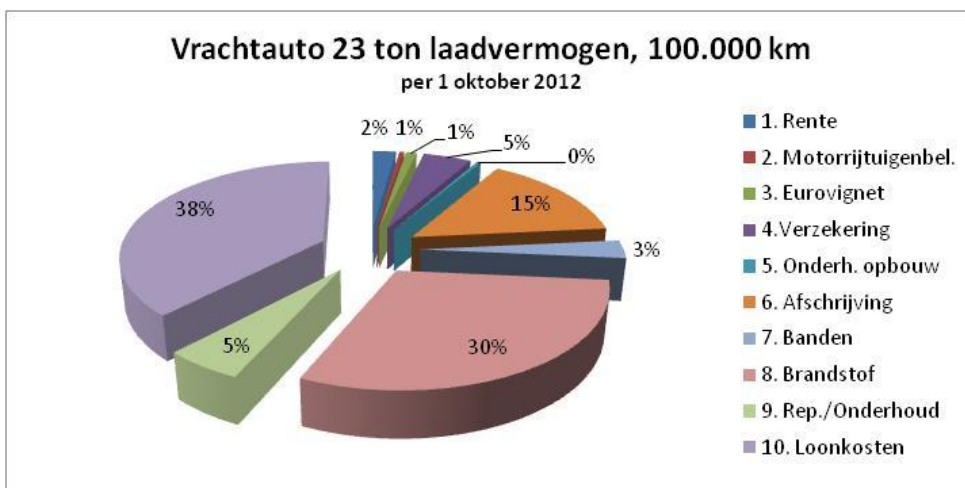
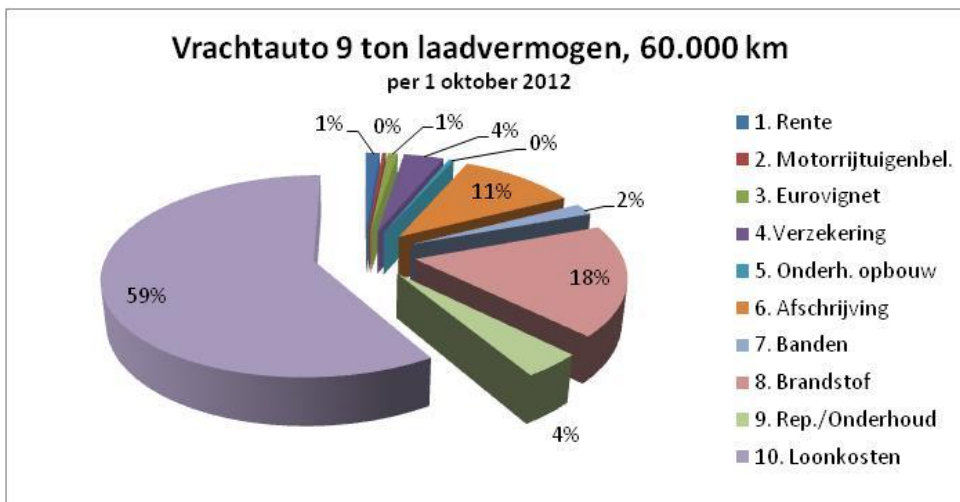
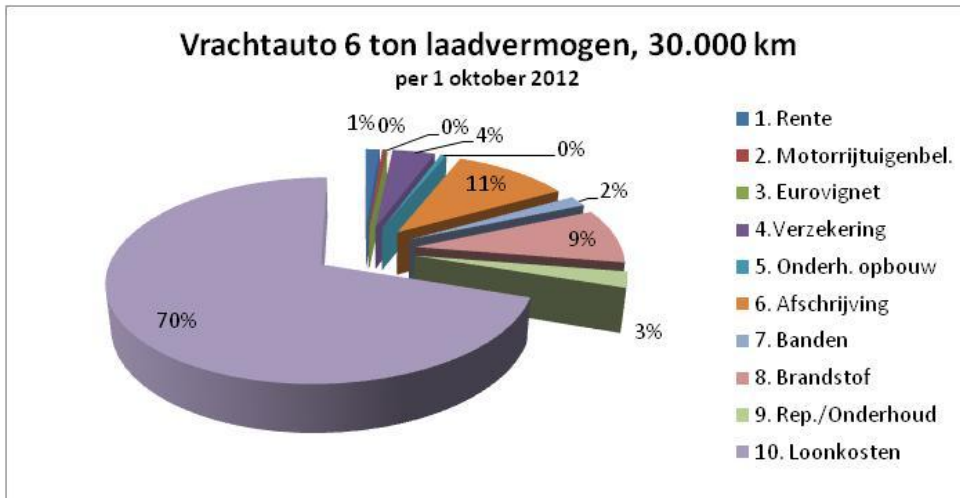
Kostenniveau per 1 oktober 2012 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)						
Kosten (€)	6 tons vrachtauto			9 tons vrachtauto		
Kostenpost	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
* Rente	891	891	891	1.070	1.070	1.070
* Motorrijtuigenbel.	288	288	288	288	288	288
* Eurovignet	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	750	750	750
* Verzekering	2.705	2.705	2.705	3.030	3.030	3.030
* Onderh. opbouw	372	372	372	372	372	372
* Afschrijving	7.322	7.322	-	8.806	8.806	-
Totale vaste kosten	11.577	11.577	4.255	14.315	14.315	5.509
* Afschrijving	-	-	11.436	-	-	10.315
* Banden	1.189	2.377	3.965	791	1.582	2.635
* Brandstof	6.113	12.226	20.377	7.336	14.671	24.452
* Rep./Onderhoud	1.746	3.491	5.818	1.606	3.210	5.354
Totale variabele kosten	9.048	18.094	41.596	9.733	19.463	42.756
Totale materieelkosten	20.625	29.672	45.851	24.048	33.778	48.265
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	47.958	47.958	47.958	47.958	47.958	47.958
Totale kosten ¹⁾	68.583	77.629	93.809	72.005	81.736	96.223

¹⁾ exclusief overheadkosten

Kostenniveau per 1 oktober 2012 (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	1.694	1.694	1.694	2.764	2.764	2.764
* Motorrijtuigenbel.	288	288	288	568	568	568
* Eurovignet	750	750	750	1.250	1.250	1.250
* Verzekering	4.113	4.113	4.113	5.738	5.738	5.738
* Onderh. opbouw	372	372	372	487	487	487
* Afschrijving	12.079	12.079	12.079	18.800	18.800	18.800
Totale vaste kosten	19.295	19.295	19.295	29.606	29.606	29.606
* Afschrijving	-	-	-	-	-	-
* Banden	1.027	2.057	3.430	1.137	2.272	3.797
* Brandstof	10.479	20.959	34.931	11.462	22.924	38.206
* Rep./Onderhoud	1.625	3.249	5.418	2.005	4.012	6.688
Totale variabele kosten	13.131	26.265	43.780	14.604	29.207	48.691
Totale materieelkosten	32.427	45.560	63.075	44.210	58.813	78.297
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	47.958	47.958	47.958	47.958	47.958	47.958
Totale kosten ¹⁾	80.384	93.518	111.033	92.168	106.771	126.255

¹⁾ exclusief overheadkosten

Onderstaande diagrammen laten het procentuele aandeel van de kostencomponenten zien. In de bijlage zijn deze diagrammen voor alle tonnages en kilometrages terug te vinden.



Bijlagen:

Op de volgende pagina's kunt u aanvullende informatie over de volgende onderwerpen vinden:

- Invloed van veranderde dieselprijs op totale vrachtprijs
- Trendontwikkelingen voor alle voertuigen en kilometrages
- Procentueel aandeel componenten in totale kostprijs

Invloed van veranderende dieselprijs op totale vrachtprijs

Procentuele verandering dieselprijs + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,222600	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
	8,7%	15,4%	21,3%	12,2%	21,0%	29,7%
1%	0,09%	0,15%	0,21%	0,12%	0,21%	0,30%
2%	0,17%	0,31%	0,43%	0,24%	0,42%	0,59%
3%	0,26%	0,46%	0,64%	0,36%	0,63%	0,89%
4%	0,35%	0,62%	0,85%	0,49%	0,84%	1,19%
5%	0,44%	0,77%	1,06%	0,61%	1,05%	1,49%
6%	0,52%	0,93%	1,28%	0,73%	1,26%	1,78%
7%	0,61%	1,08%	1,49%	0,85%	1,47%	2,08%
8%	0,70%	1,23%	1,70%	0,97%	1,68%	2,38%
9%	0,78%	1,39%	1,92%	1,09%	1,89%	2,68%
10%	0,87%	1,54%	2,13%	1,22%	2,10%	2,97%
11%	0,96%	1,70%	2,34%	1,34%	2,32%	3,27%
12%	1,05%	1,85%	2,56%	1,46%	2,53%	3,57%
13%	1,13%	2,00%	2,77%	1,58%	2,74%	3,86%
14%	1,22%	2,16%	2,98%	1,70%	2,95%	4,16%
15%	1,31%	2,31%	3,19%	1,82%	3,16%	4,46%
16%	1,39%	2,47%	3,41%	1,95%	3,37%	4,76%
17%	1,48%	2,62%	3,62%	2,07%	3,58%	5,05%
18%	1,57%	2,78%	3,83%	2,19%	3,79%	5,35%
19%	1,65%	2,93%	4,05%	2,31%	4,00%	5,65%
20%	1,74%	3,08%	4,26%	2,43%	4,21%	5,95%

Verandering tarief bij een wijzigende brandstofprijs voor een voertuig met een laadvermogen van 6 ton

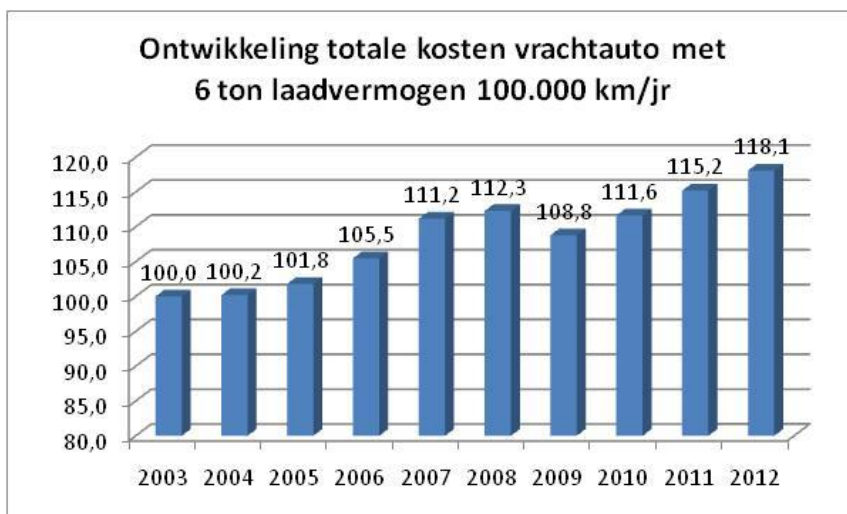
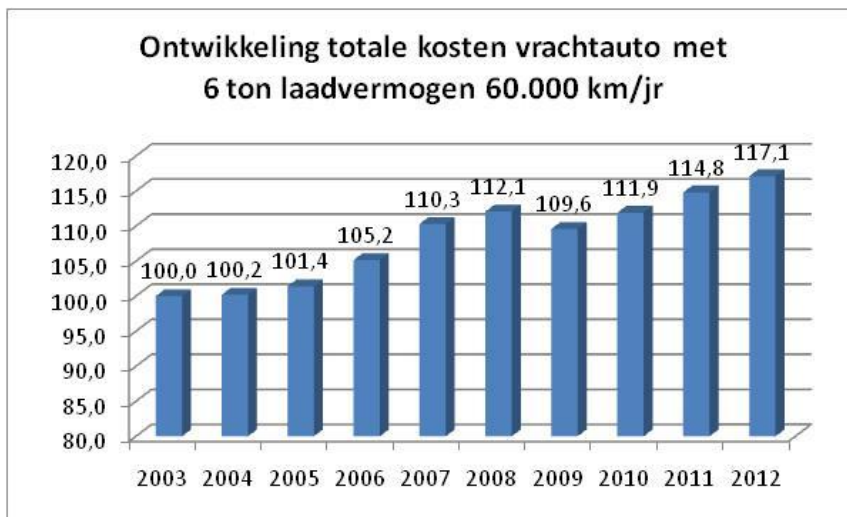
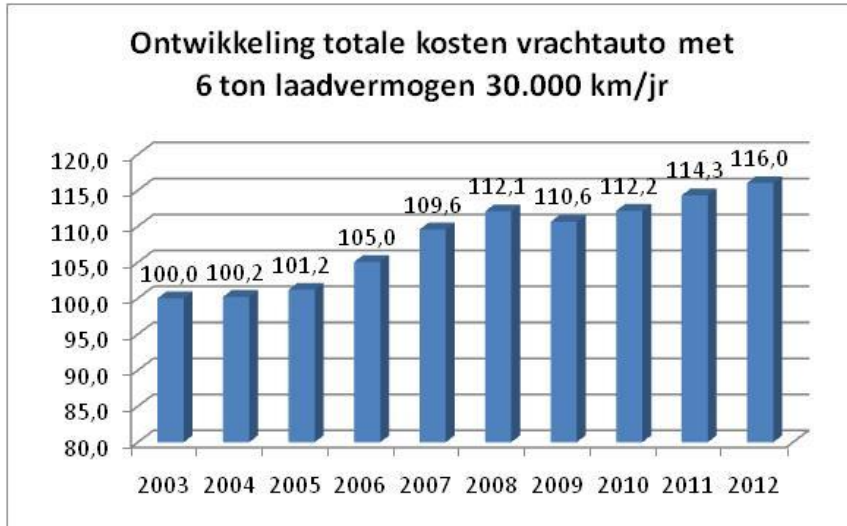
Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,2226	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 6 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	8,7%	15,4%	21,3%
1,0	0,07%	0,13%	0,17%
1,5	0,11%	0,19%	0,26%
2,0	0,14%	0,25%	0,35%
2,5	0,18%	0,32%	0,44%
3,0	0,21%	0,38%	0,52%
3,5	0,25%	0,44%	0,61%
4,0	0,28%	0,50%	0,70%
4,5	0,32%	0,57%	0,78%
5,0	0,36%	0,63%	0,87%
5,5	0,39%	0,69%	0,96%
6,0	0,43%	0,76%	1,05%
6,5	0,46%	0,82%	1,13%
7,0	0,50%	0,88%	1,22%
7,5	0,53%	0,95%	1,31%
8,0	0,57%	1,01%	1,39%
8,5	0,61%	1,07%	1,48%
9,0	0,64%	1,13%	1,57%
9,5	0,68%	1,20%	1,65%
10,0	0,71%	1,26%	1,74%
10,5	0,75%	1,32%	1,83%
11,0	0,78%	1,39%	1,92%
11,5	0,82%	1,45%	2,00%
12,0	0,85%	1,51%	2,09%
12,5	0,89%	1,58%	2,18%
13,0	0,93%	1,64%	2,26%
13,5	0,96%	1,70%	2,35%
14,0	1,00%	1,77%	2,44%
14,5	1,03%	1,83%	2,53%
15,0	1,07%	1,89%	2,61%
15,5	1,10%	1,95%	2,70%
16,0	1,14%	2,02%	2,79%
16,5	1,18%	2,08%	2,87%
17,0	1,21%	2,14%	2,96%
17,5	1,25%	2,21%	3,05%
18,0	1,28%	2,27%	3,14%
18,5	1,32%	2,33%	3,22%
19,0	1,35%	2,40%	3,31%
19,5	1,39%	2,46%	3,40%
20,0	1,42%	2,52%	3,48%

Verandering tarief bij een wijzigende brandstofprijs voor een voertuig met een laadvermogen van 23 ton

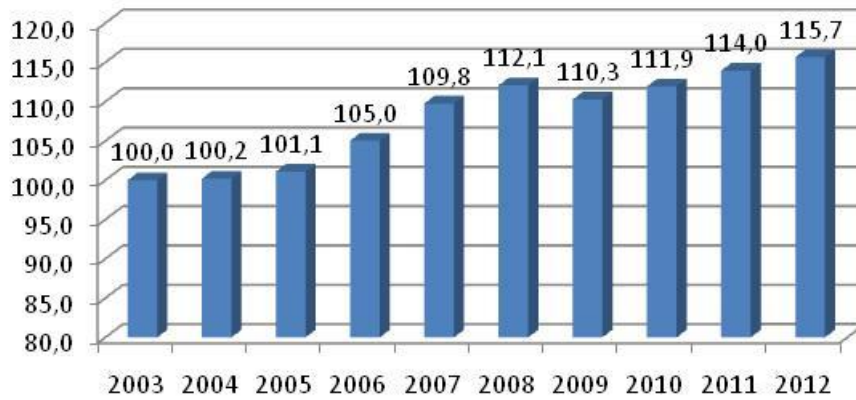
Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,2226	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 23 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	12,2%	21,0%	29,7%
1,0	0,10%	0,17%	0,24%
1,5	0,15%	0,26%	0,36%
2,0	0,20%	0,34%	0,49%
2,5	0,25%	0,43%	0,61%
3,0	0,30%	0,52%	0,73%
3,5	0,35%	0,60%	0,85%
4,0	0,40%	0,69%	0,97%
4,5	0,45%	0,77%	1,09%
5,0	0,50%	0,86%	1,22%
5,5	0,55%	0,95%	1,34%
6,0	0,60%	1,03%	1,46%
6,5	0,65%	1,12%	1,58%
7,0	0,70%	1,21%	1,70%
7,5	0,75%	1,29%	1,82%
8,0	0,80%	1,38%	1,95%
8,5	0,85%	1,46%	2,07%
9,0	0,90%	1,55%	2,19%
9,5	0,95%	1,64%	2,31%
10,0	0,99%	1,72%	2,43%
10,5	1,04%	1,81%	2,55%
11,0	1,09%	1,89%	2,67%
11,5	1,14%	1,98%	2,80%
12,0	1,19%	2,07%	2,92%
12,5	1,24%	2,15%	3,04%
13,0	1,29%	2,24%	3,16%
13,5	1,34%	2,32%	3,28%
14,0	1,39%	2,41%	3,40%
14,5	1,44%	2,50%	3,53%
15,0	1,49%	2,58%	3,65%
15,5	1,54%	2,67%	3,77%
16,0	1,59%	2,75%	3,89%
16,5	1,64%	2,84%	4,01%
17,0	1,69%	2,93%	4,13%
17,5	1,74%	3,01%	4,26%
18,0	1,79%	3,10%	4,38%
18,5	1,84%	3,18%	4,50%
19,0	1,89%	3,27%	4,62%
19,5	1,94%	3,36%	4,74%
20,0	1,99%	3,44%	4,86%

Trendontwikkelingen inclusief brandstof

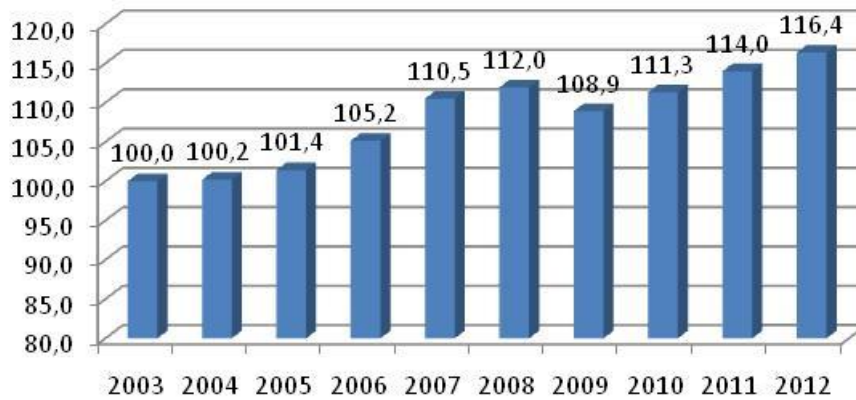
Trendontwikkelingen per voertuig en kilometrage. In onderstaande overzichten is het jaar 2003 als uitgangspunt genomen (2003 = 100). Daarnaast is in de berekeningen uitgegaan van een 40-urige werkweek.



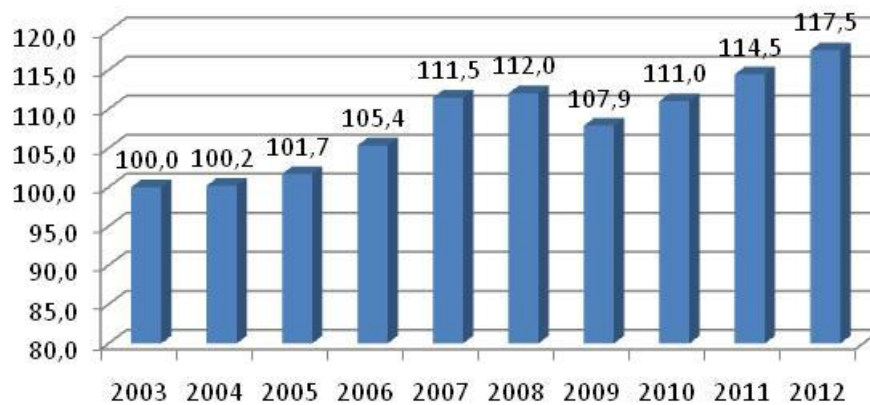
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met
9 ton laadvermogen 30.000 km/jr**



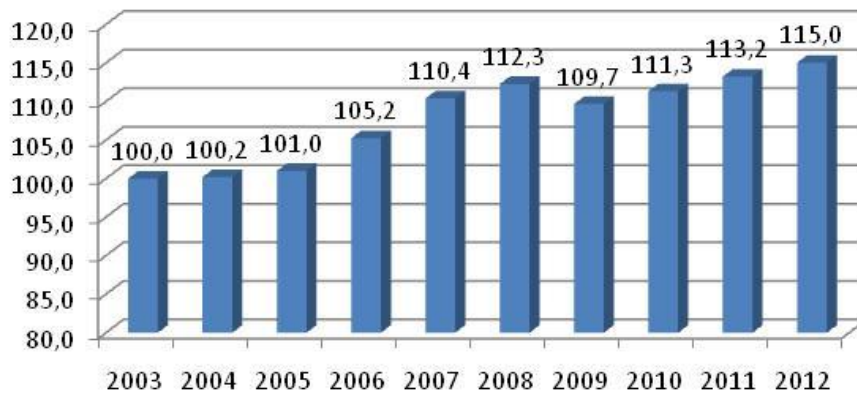
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met
9 ton laadvermogen 60.000 km/jr**



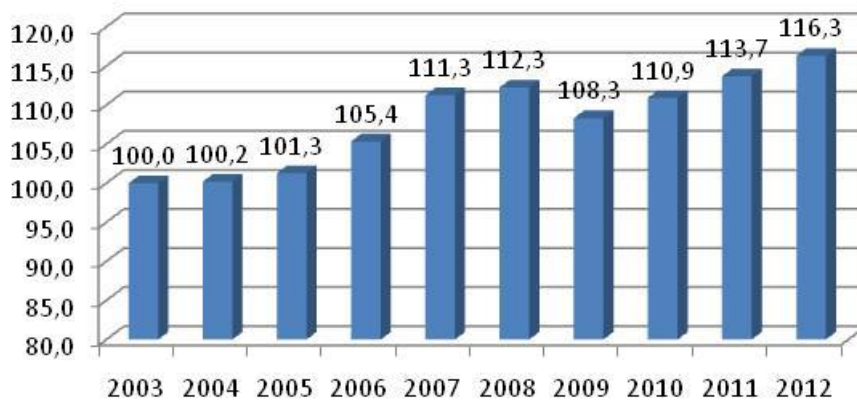
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met
9 ton laadvermogen 100.000 km/jr**



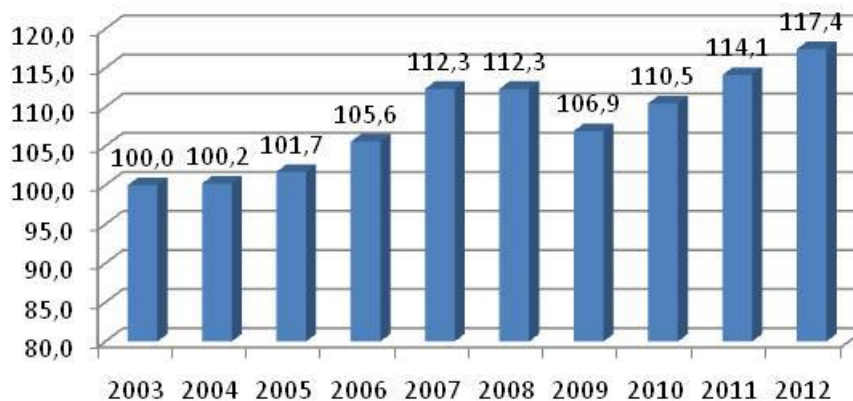
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met
16 ton laadvermogen 30.000 km/jr**



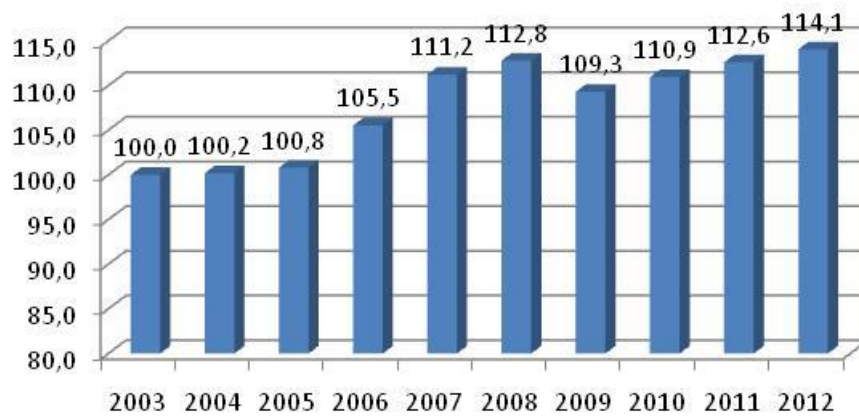
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met
16 ton laadvermogen 60.000 km/jr**



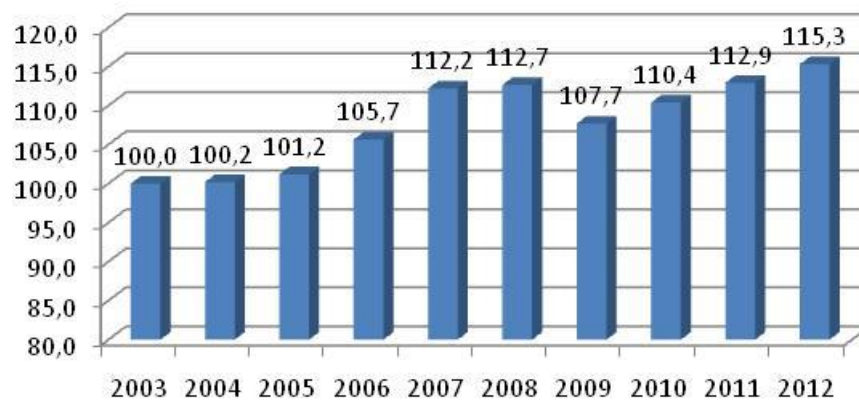
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met
16 ton laadvermogen 100.000 km/jr**



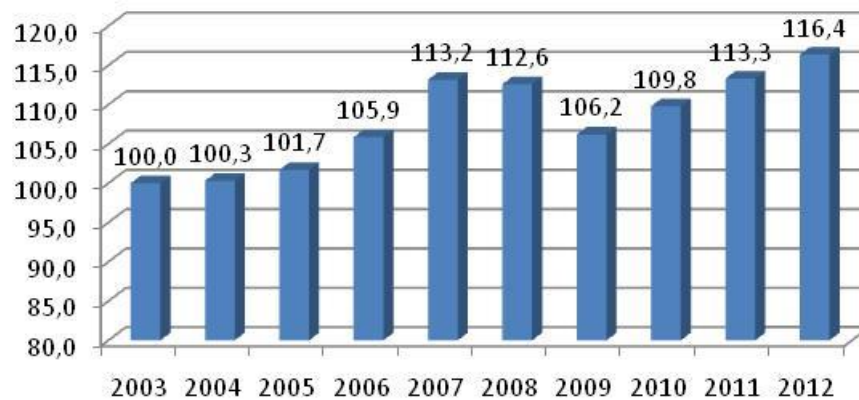
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met
23 ton laadvermogen 30.000 km/jr**



**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met
23 ton laadvermogen 60.000 km/jr**

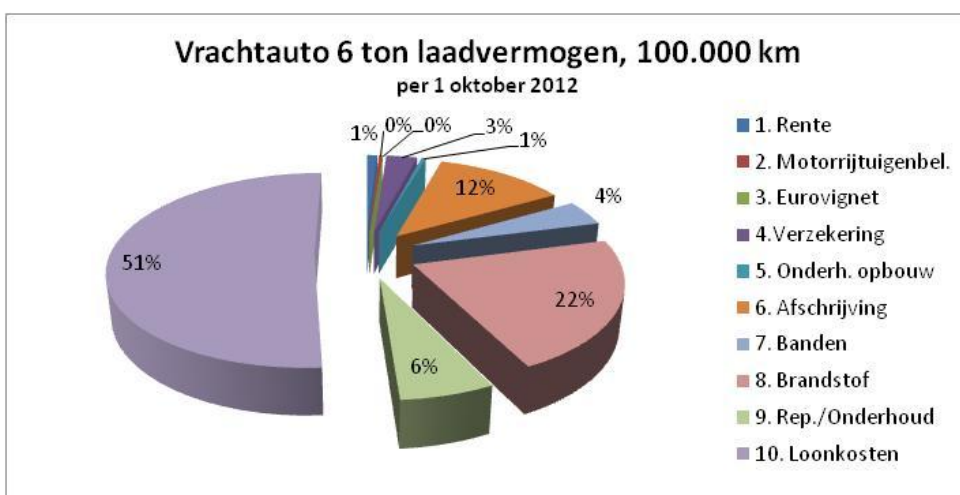
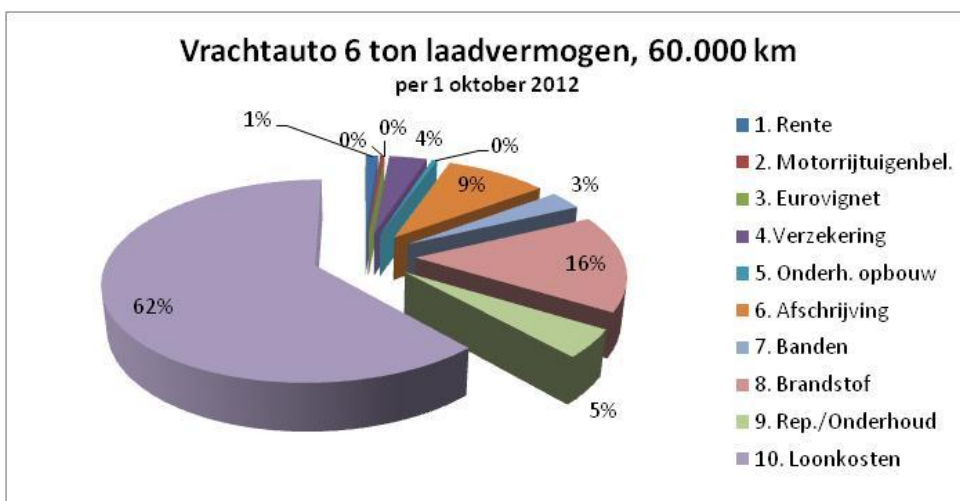
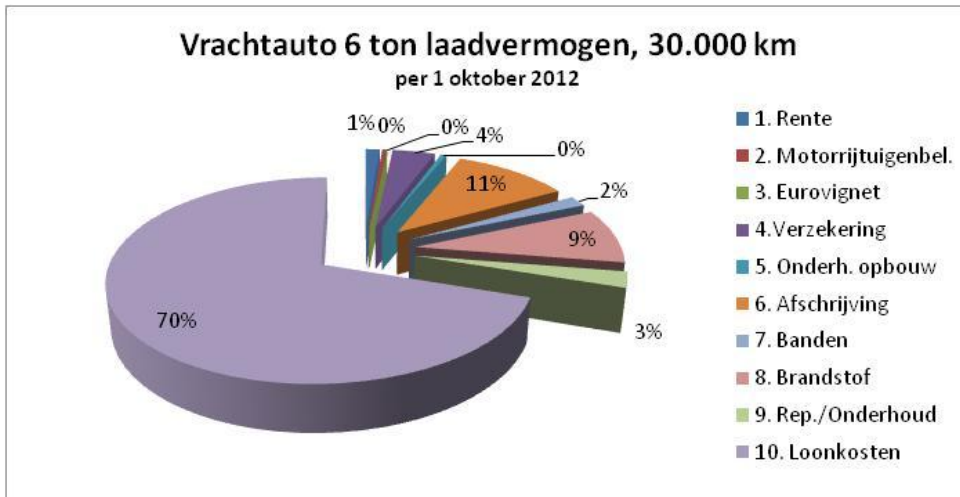


**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met
23 ton laadvermogen 100.000 km/jr**



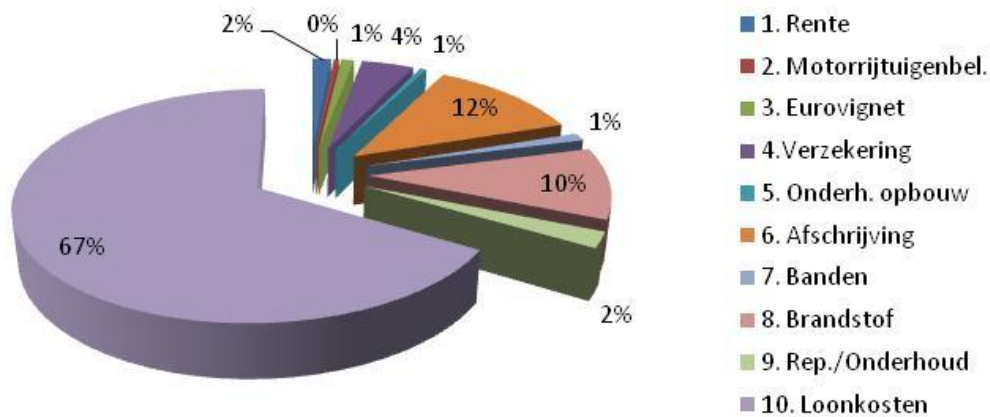
Procentueel aandeel componenten in totale kostprijs

Onderstaande diagrammen geven inzicht in het aandeel van diverse componenten in de totale kostprijs. In de opbouw is uitgegaan van een 40-urige werkweek op basis van een kostprijsberekening inclusief brandstof.



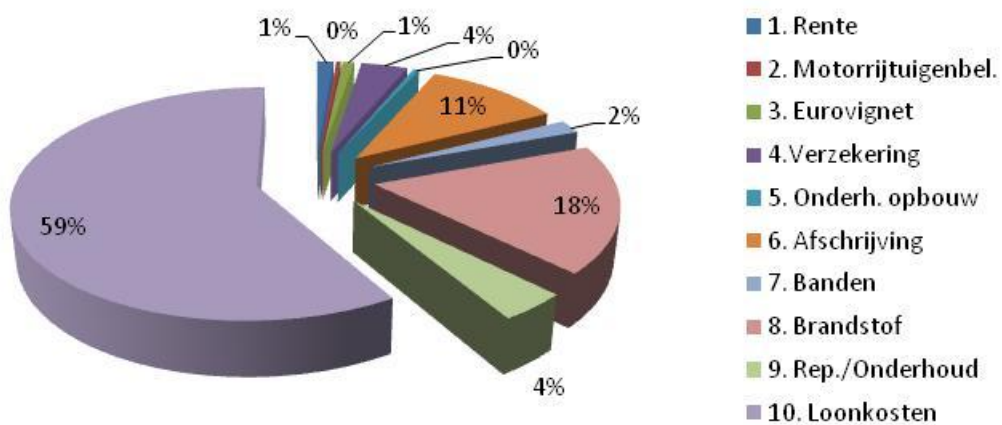
Vrachtauto 9 ton laadvermogen, 30.000 km

per 1 oktober 2012



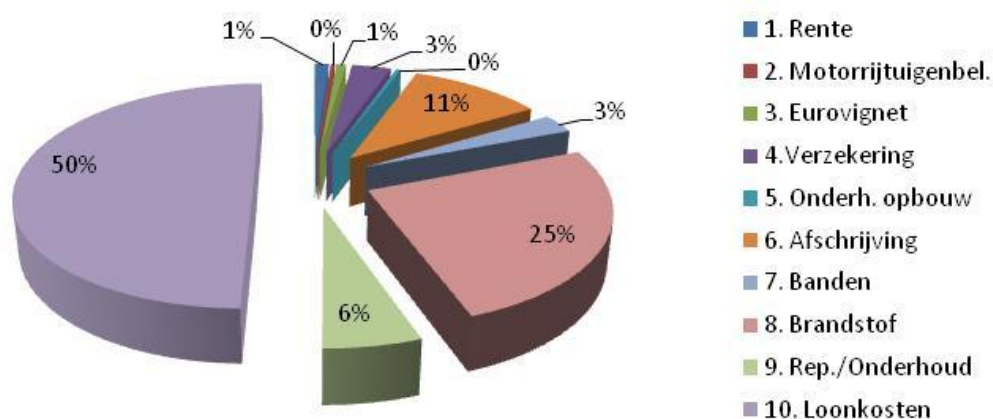
Vrachtauto 9 ton laadvermogen, 60.000 km

per 1 oktober 2012



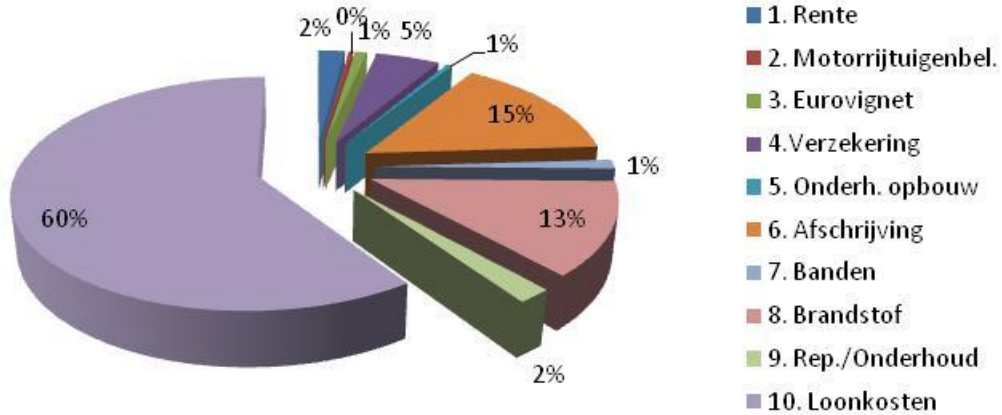
Vrachtauto 9 ton laadvermogen, 100.000 km

per 1 oktober 2012



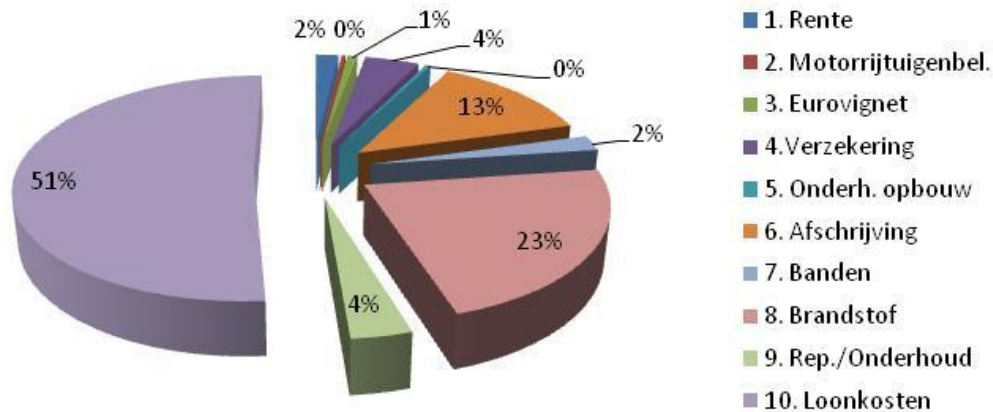
Vrachtauto 16 ton laadvermogen, 30.000 km

per 1 oktober 2012



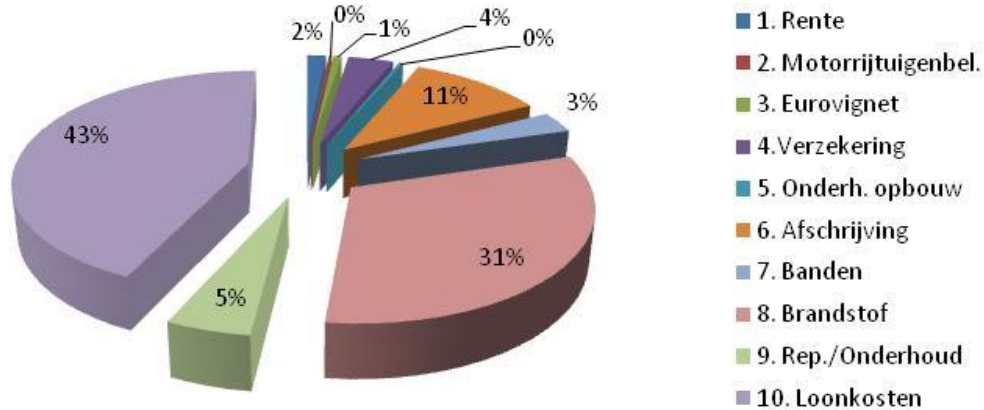
Vrachtauto 16 ton laadvermogen, 60.000 km

per 1 oktober 2012



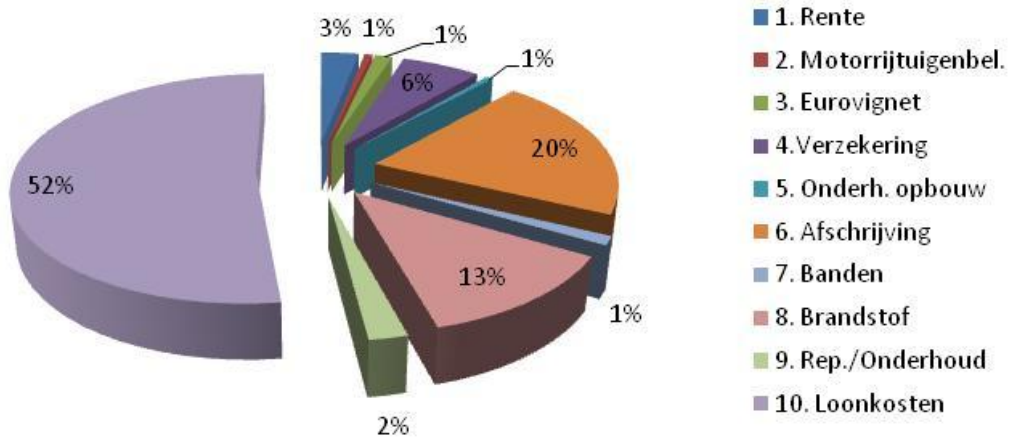
Vrachtauto 16 ton laadvermogen, 100.000 km

per 1 oktober 2012



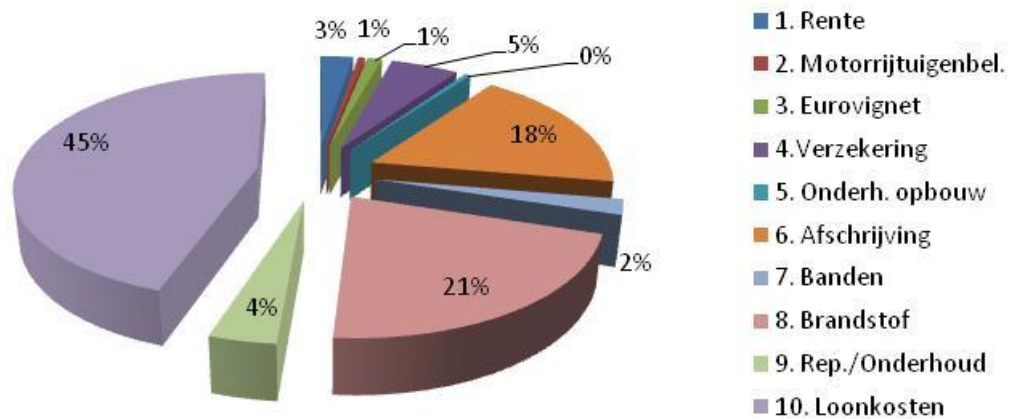
Vrachtauto 23 ton laadvermogen, 30.000 km

per 1 oktober 2012



Vrachtauto 23 ton laadvermogen, 60.000 km

per 1 oktober 2012



Vrachtauto 23 ton laadvermogen, 100.000 km

per 1 oktober 2012

