

# Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Periode oktober 2013 ten opzichte van oktober 2012



Uitgebracht door EVO-Ledenservice, -Beleid en -Bedrijfsadvies  
Zoetermeer, oktober 2013

## 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.....	17
4 Trends en (markt)ontwikkelingen.....	18
4.1 Geïndexeerde ontwikkelingen .....	18
4.2 Beleid- en marktontwikkelingen .....	19
4.3 Marktontwikkelingen (cijfermatig) .....	22
5 Ontwikkeling brandstofprijzen.....	25
6 Buitenland .....	27
7 Kostenniveaus en aandelen .....	30
Bijlagen: .....	31

## Voorwoord

Voor u ligt het verslag over de kostenontwikkelingen in het wegvervoer over de periode oktober 2013 ten opzichte van oktober 2012.

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.

Voor het eerst hebben we dit jaar een begin gemaakt met het geven van informatie, die betrekking heeft op het buitenland. Het betreft hier de belangrijkste componenten, brandstof en arbeid. In volgende edities moet dit hoofdstuk uitgroeien tot een volwaardige informatiebron.

Dit rapport is tot stand gebracht door de EVO-afdelingen Ledenservice en Bedrijfsadvies. De vormgeving is voor een belangrijk deel bepaald door de EVO-Raad voor het Wegvervoer. Natuurlijk hebben ook vele externe partijen<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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 2012 = 100.

<b>Ontwikkeling loon- en prijsniveau in het wegvervoer</b>	
<i>periode 1 oktober 2013 ten opzichte van 1 oktober 2012</i>	
<b>Vaste autokosten</b>	
* Rente	119,13
* Motorrijtuigenbelasting	102,11
* Eurovignet	100,00
* Verzekering	117,28
* Stalling/overhead	P.M.
* Onderhoud	100,94
* Afschrijving	101,00
<b>Variabele kosten</b>	
* Banden	98,83
* Dieselolie	101,49
* Reparatie en onderhoud	100,83
<b>Kosten rijdend personeel</b>	
* Lonen inclusief sociale lasten en dergelijke (loonkosten)	
-Klasse D	102,10
* Overige kosten	102,40

## 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 inclusief brandstofkosten**

<b>Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de periode 1 oktober 2012 tot 1 oktober 2013<sup>*)</sup></b>				
<i>(in % t.o.v. 1-10-2012)</i>				
<b>Omschrijving<sup>**)</sup></b>	<b>6-tons vracht- auto</b>	<b>9-tons vracht- auto</b>	<b>16-tons vracht- auto</b>	<b>23-tons combi- natie</b>
<i>Jaarkilometrage</i>	<i>t.o.v. 1-10-2012</i>	<i>t.o.v. 1-10-2012</i>	<i>t.o.v. 1-10-2012</i>	<i>t.o.v. 1-10-2012</i>
* 30.000	2,6	2,7	2,9	3,1
* 60.000	2,4	2,5	2,7	2,9
* 100.000	2,2	2,3	2,4	2,6
<sup>*)</sup> <i>exclusief stalling/overheadkosten</i>				
<sup>**)</sup> <i>betreft nuttig laadvermogen</i>				

### **Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten**

<b>Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de periode 1 oktober 2012 tot 1 oktober 2013<sup>*)</sup></b>				
<i>(in % t.o.v. 1-10-2012)</i>				
<b>Omschrijving<sup>**)</sup></b>	<b>6-tons vracht- auto</b>	<b>9-tons vracht- auto</b>	<b>16-tons vracht- auto</b>	<b>23-tons combina- tie</b>
<i>Jaarkilometrage</i>	<i>t.o.v. 1-10-2012</i>	<i>t.o.v. 1-10-2012</i>	<i>t.o.v. 1-10-2012</i>	<i>t.o.v. 1-10-2012</i>
* 30.000	2,7	2,8	3,1	3,3
* 60.000	2,6	2,7	3,0	3,3
* 100.000	2,4	2,5	2,9	3,1
<sup>*)</sup> <i>exclusief stalling/overheadkosten</i>				
<sup>**)</sup> <i>betreft nuttig laadvermogen</i>				

### 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 13 september 2012: **1,83%**
- Per 1 oktober 2013: **2,18%**

Dit betekent een absolute stijging van het rentepercentage met 0,35%. Dit komt overeen met een relatieve stijging van het rentepercentage met 19,13%.

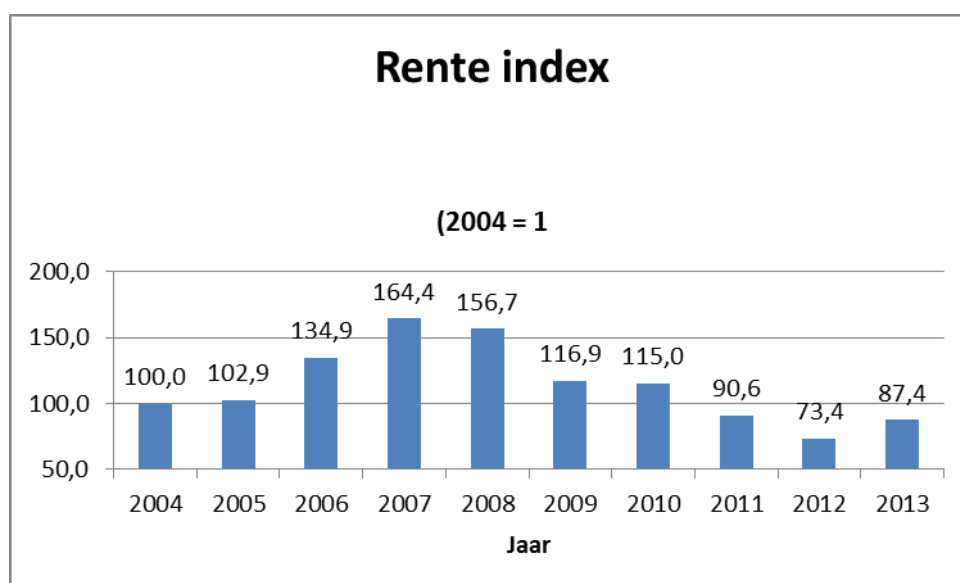
Jaartal	Rente
2005	2,94%
2006	31%
2007	21,9%
2008	-4,7%
2009	-25,4%
2010	-1,6%
2011	-21,2%
2012	-19,04%
2013	19,13%

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 1% gestegen.

In combinatie met de stijging van de rente resulteert dit in een stijging van de rentekosten met **20,32%** 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.

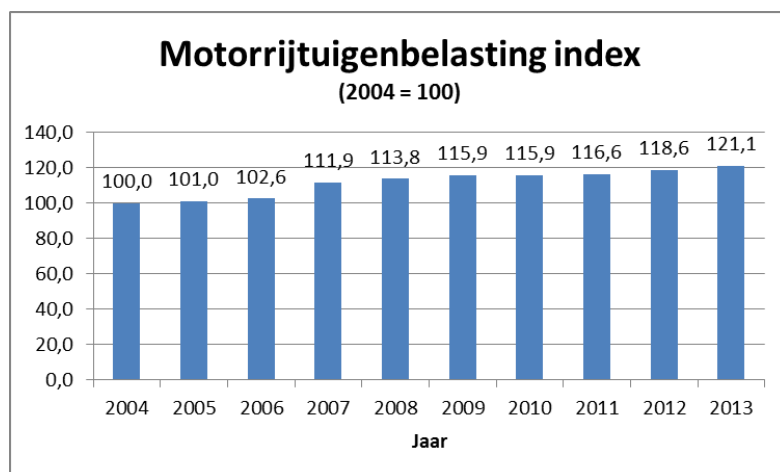
#### Kostenontwikkeling motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1 januari 2013 verhoogd met **2,1%**

Jaar	Motorrijtuigenbelasting
2005	1%
2006	1,6%
2007	9%
2008	1,7%
2009	1,9%
2010	0%
2011	0,6%
2012	1,7%
2013	2,1%

#### 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 is 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 2013 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 1% zijn gestegen.

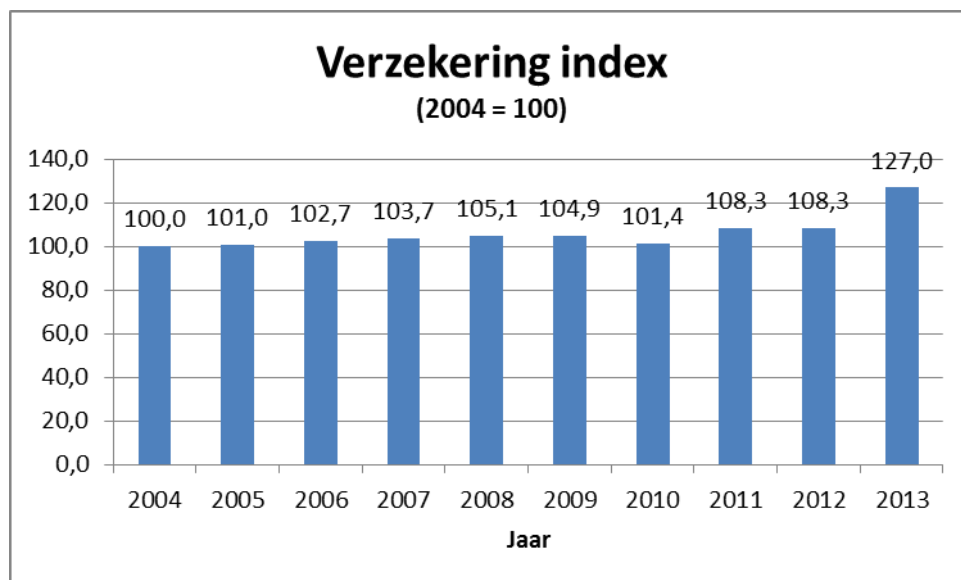
Voor wat betreft de catalogusprijzen kan worden gesteld dat een daling of stijging hiervan over het algemeen pas in de premie tot uitdrukking komt op het moment dat het bestaande voertuig door een nieuw voertuig wordt vervangen.

Volgens informatie die is ingewonnen bij een gerenomeerd makelaarskantoor in verzekeringen is er met betrekking tot de premie een verhoging van 5 tot 6% doorgevoerd. Naast de premieverhoging is in de verslagperiode ook de assurantiebelasting gestegen van 9,7 % naar 21%, een stijging derhalve van 11,3% Uiteindelijk is de stijging van de verzekeringspremie ten opzichte van vorig jaar vastgesteld op **17,28%**.

Jaar	Verzekering
2005	1%
2006	1,7%
2007	1%
2008	1,3%
2009	-0,2%
2010	-3,3%
2011	6,75%
2012	0%
2013	17,28%

#### 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:

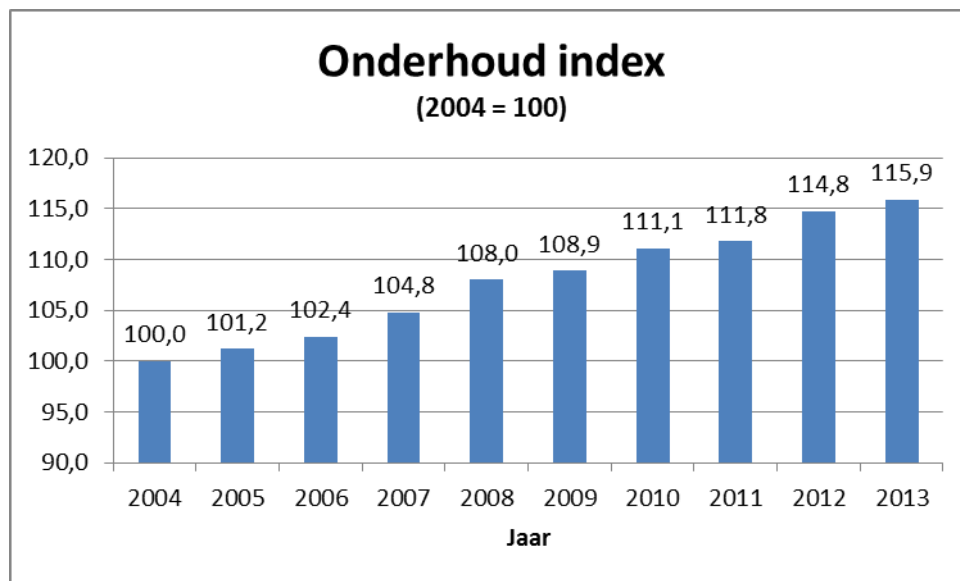
- circa 70% werkplaatstarief (lonen, overhead werkplaats);
- circa 30% materiaalkosten.

Overall komt dit neer op een stijging ten opzichte van 2012 van **0,94%**.

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%
2013	0,94%

#### Meerjarenindexatie

De vaste onderhoudskosten zijn de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Ten opzichte van 2004 wordt nu meer dan 15% meer betaald. Onderstaande tabel geeft een meerjaren overzicht.



### 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

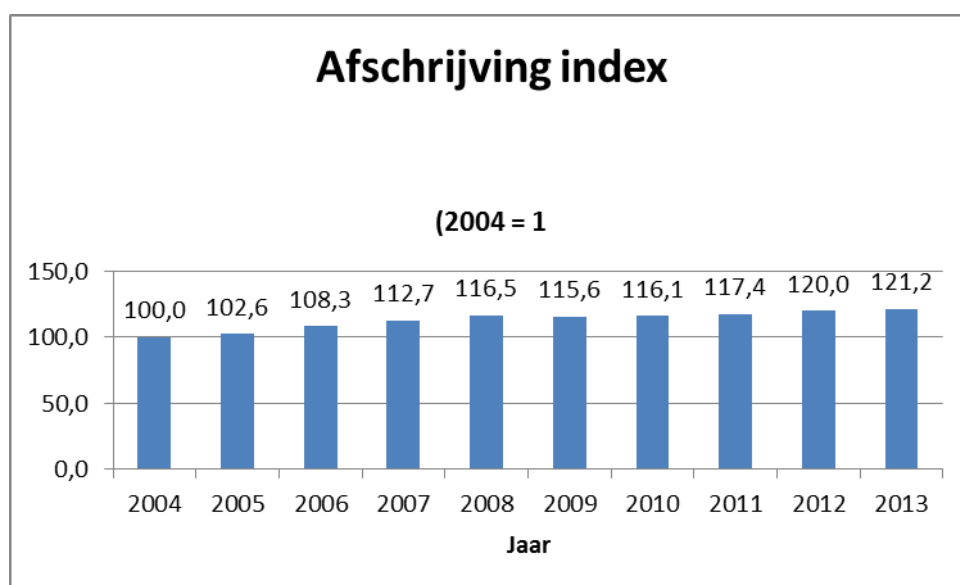
Het onderzoek naar de catalogusprijzen geeft een zeer wisselend beeld. Gemiddeld genomen zijn de catalogusprijzen iets gestegen. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de aan te houden restwaarden.

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 **1%** 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%
2013	1%

#### Meerjarenindexatie

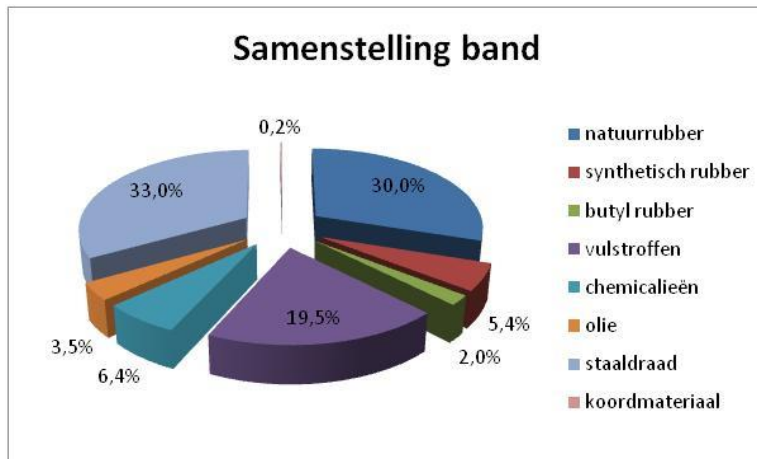
Onderstaande grafiek laat zien dat deze kostencomponent tot afgelopen jaar redelijk stabiel is gebleven. Over 2013 is deze component echter iets gestegen, ten opzichte van 2004 steeg deze kostenpost met meer dan 20%.



### 3.6 Banden

In 2011 kregen we te maken met een forse kostenstijging van de band als gevolg van het schaarser worden van natuurrubber ten gevolge van natuurgeweld het jaar ervoor. Zoals het onderstaande taartdiagram laat zien is het aandeel natuurrubber in de samenstelling van een band 30%. In het vorige verslagjaar echter kwam de productie weer redelijk op gang; prijsverlaging bleef echter uit.

De markt van het natuurrubber heeft zich in het verslagjaar enigszins gestabiliseerd; dit komt tot uitdrukking in een lichte prijsverlaging: **1,17%**



#### Kostenontwikkeling

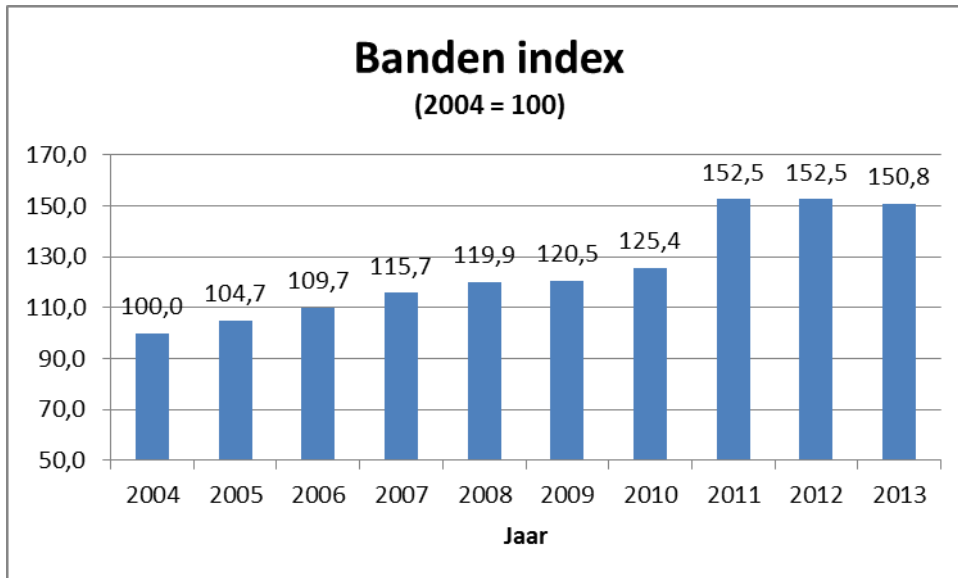
De ontwikkeling van deze kostenpost is vastgesteld aan de hand van het prijsverloop van een representatief aantal merken en typen. Bij de inventarisatie bleek dat bandenproducenten in de verslagperiode hun prijsniveau licht naar beneden hebben bijgesteld. Hierdoor is er ten opzichte van vorig jaar een daling van **1,17%**.

Jaar	Banden
2005	4,7%
2006	4,8%
2007	5,4%
2008	3,7%
2009	0,5%
2010	4%
2011	21,69%
2012	0%
2013	-1,17%

### Meerjarenindexatie

Het afgelopen jaar hebben de kosten van banden zich gestabiliseerd nadat in voorgaande jaren als gevolg van een natuurramp prijzen explosief stegen.

Onderstaand overzicht laat goed zien dat een band momenteel ruim 50% duurder is dan in 2004. Het afgelopen jaar is de prijs redelijk gestabiliseerd.



### 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 2012 tot oktober 2013.

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 2012 tot 1 oktober 2013.

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:

- 01-10-2011 tot 01-10-2012: **122,26 ct**
- 01-10-2012 tot 01-10-2013: **124,10 ct**

Dit betekent een toename van de gemiddelde brandstofprijs met **1,49 %**

Er is geen rekening gehouden met eventuele kortingen die door de verschillende maatschappijen c.q. pomphouders worden verleend.

Op 10 oktober 2013 bedroeg de prijs **122,23 ct** per liter.

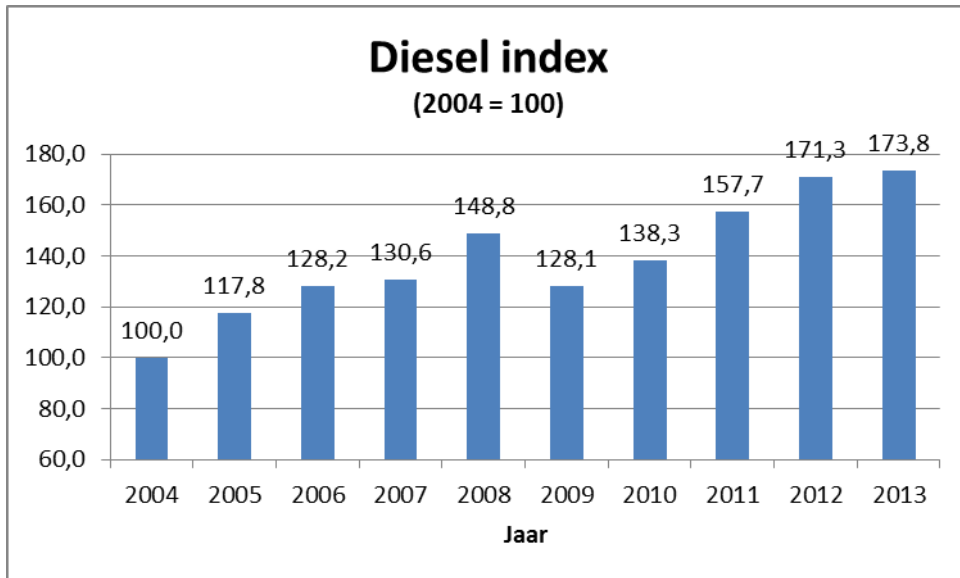
In onderstaande tabel is het verloop van de brandstofprijs over de laatste jaren weergegeven. De cijfers in de tabel zijn gebaseerd op de procentuele wijziging ten opzichte van het vorige jaar.

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%
2013	1,49%

### Meerjarenindexatie

Onderstaande grafiek geeft inzicht in de ontwikkeling in de indexering over de laatste tien 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.

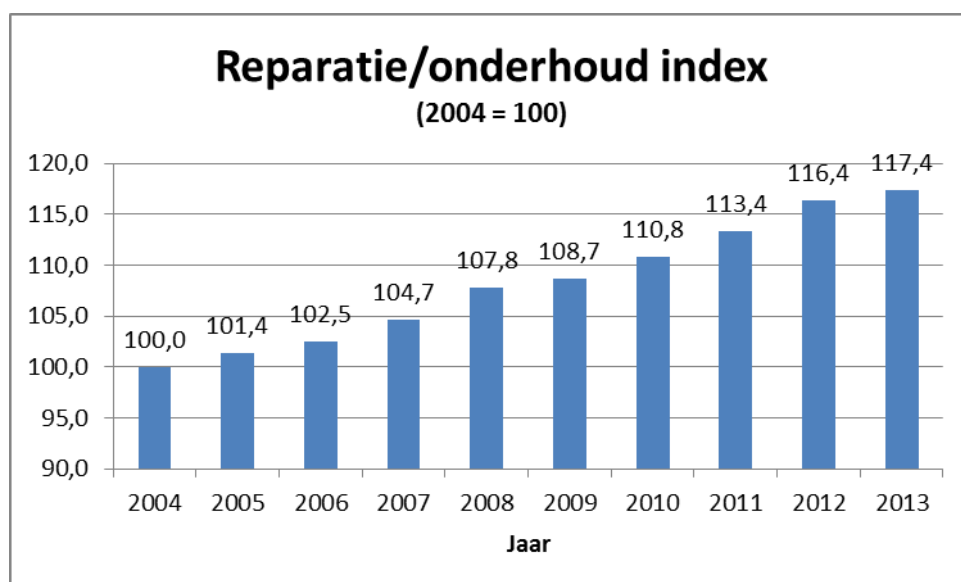
#### Kostenontwikkeling

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 **0,83%** 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%
2012	2,68%
2013	0,83%

#### 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 in 2010, 2011 en 2012 zijn de kosten behoorlijk gestegen waardoor de indexering uitkomt op ruim 17% 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

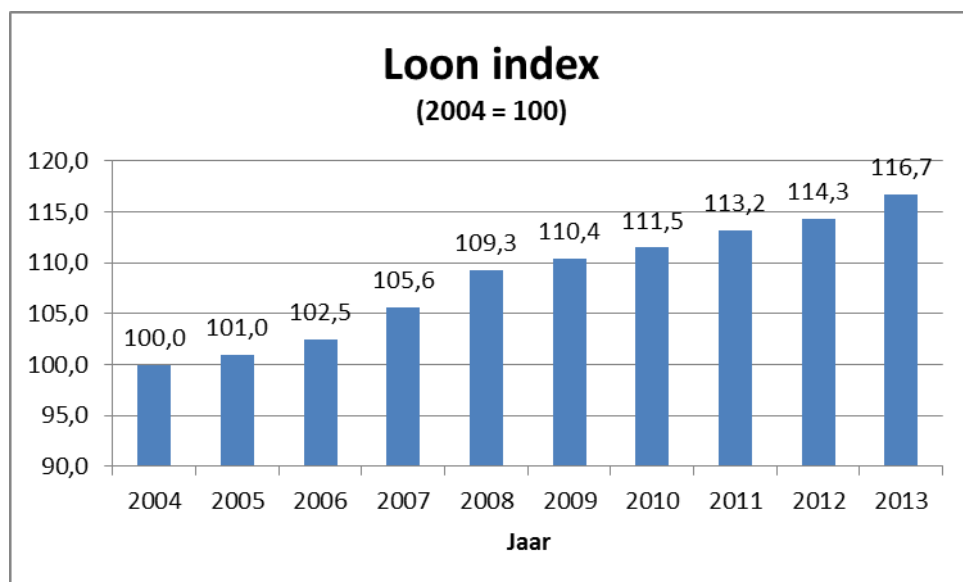
In deze verslagperiode zijn de lonen 2 keer aangepast. Op 1 januari 2013 kregen de chauffeurs een loonsverhoging van 1,5% en op 1 juli nog eens 0,5%.

Het loon maakt onderdeel uit van de totale loonkosten in het beroepsgoederenvervoer. De werkgeverslasten, totale loonkosten, namen over de verslagperiode toe met **2,1%**. 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%
2012	1,04%
2013	2,1%

#### Meerjarenindexatie

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



#### Nieuwe cao-onderhandelingen

Medio 2012 is er een nieuwe cao tot stand gekomen met een looptijd van 1 januari 2012 tot 31 december 2013. Ten tijde van het samenstellen van deze rapportage was nog niet bekend wat eventuele aanpassingen in een nieuw af te sluiten cao zullen zijn.



### 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

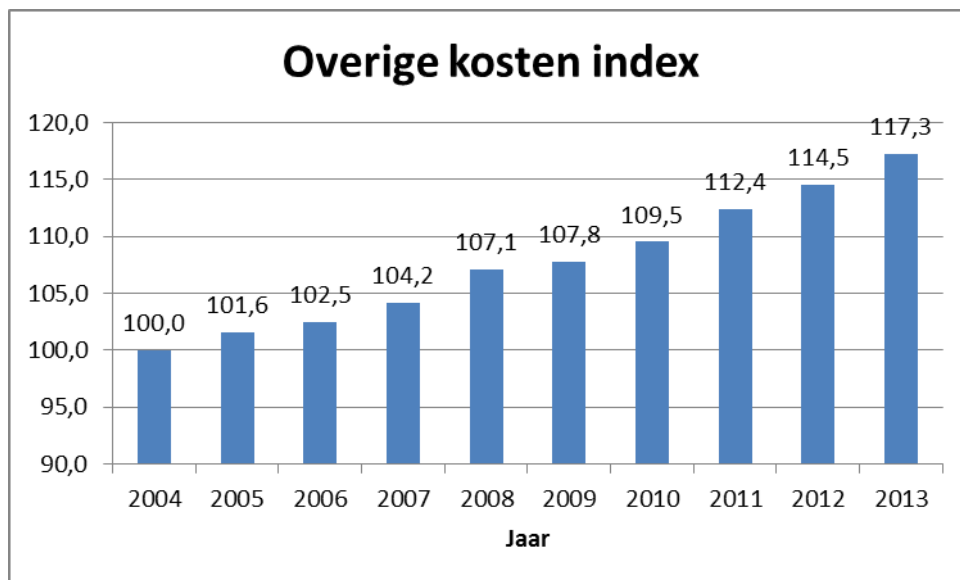
Gezien de grote verscheidenheid en de zeer uiteenlopende samenstelling is voor 'overige kosten' als basis genomen de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau zoals door het CBS is vastgesteld over de periode september 2012 t/m augustus 2013.

Over deze periode is het prijsindexcijfer **2,4%**.

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%
2013	2,4%

#### Meerjarenindexatie

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

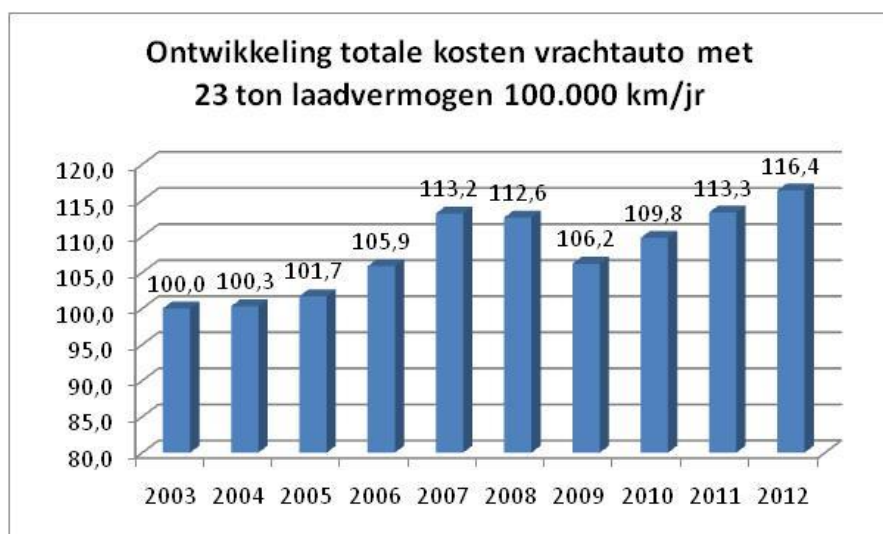
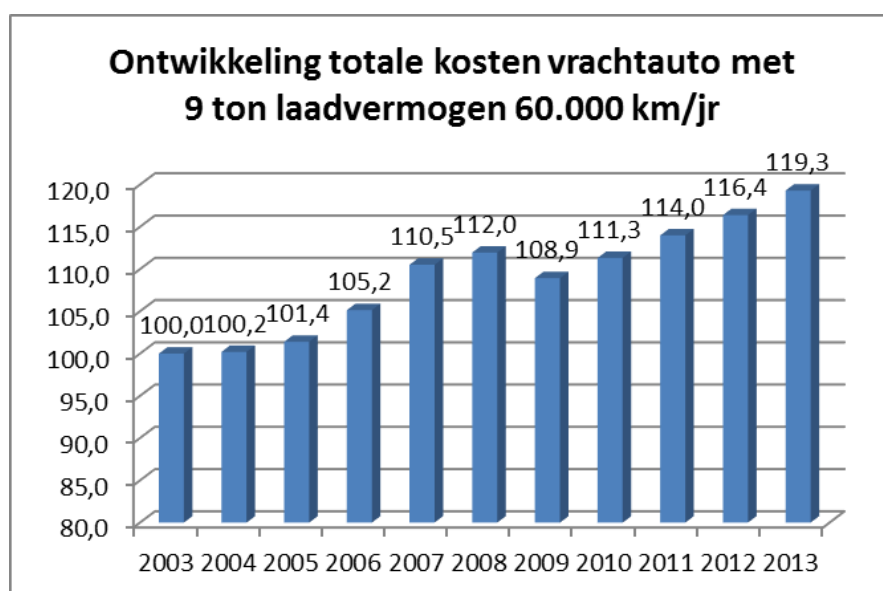


## 4 Trends en (markt)ontwikkelingen

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 uitgangspositie 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

### **LNG accijns blijft gelijk**

De accijnsverhoging voor 2014 gaat niet gelden voor liquefied natural gas (LNG). In het Belastingplan 2014 is aangekondigd dat de accijns op lpg, naast de inflatiecorrectie van 1,7 procent, per 2014 met 7 eurocent wordt verhoogd. Lng is voor de accijnswetgeving gelijkgesteld met lpg. De accijns op lpg bedraagt momenteel 18 eurocent per kilogram. De aangekondigde verhoging per 2014 bedraagt 7,3 eurocent tot 25,3 eurocent per kilogram lpg. Zonder aanvullende maatregelen, was deze accijnsverhoging op lpg ook van toepassing geweest op lng.

Het kabinet heeft onderkend dat investeringen in nieuwe technologische ontwikkelingen, waaronder bijvoorbeeld voertuigen die lng als brandstof gebruiken, aanloopkosten hebben. Het kabinet ziet lng dan ook als een nieuwe brandstof die, ten opzichte van diesel, positieve milieuaspecten heeft, zoals luchtkwaliteit en geluid. Om deze reden is een compensatie voorgesteld voor de accijnsverhoging, door middel van een teruggaafregeling.

De regeling komt erop neer dat 125 euro accijns per 1000 kilogram lng kan worden terugggevraagd bij de Belastingdienst. De compensatie geldt voor de jaren 2014 tot en met 2018. Het bedrag van 125 euro per 1000 kilogram wordt niet gecorrigeerd naar de inflatie. De teruggaafregeling wordt door het ministerie van Financiën dit najaar nader uitgewerkt.

### **Ecocombi en 44 ton grensoverschrijdend**

De Europese Commissie heeft een voorstel gepresenteerd waarmee de richtlijn rondom maten en gewichten van voertuigen wordt aangepast. Deze richtlijn beschrijft onder andere de mogelijkheden om 44 ton grensoverschrijdend te rijden en om ecocombi's (lzv's) grensoverschrijdend in te zetten.

In het voorstel van de Commissie staat dat ecocombi's één grens over mogen als beide lidstaten hiermee akkoord zijn. EVO steunt dit voorstel maar pleit voor de mogelijkheid meerdere grenzen over te rijden. Daarnaast pleit EVO voor het verhogen van het totaal gewicht van voertuigcombinatie die de grens over willen. Momenteel staat dit op 40 ton maar EVO zou graag zien dat dit verhoogt wordt naar 44 ton. Hierdoor krijgen verladers en vervoerders de mogelijkheid om met 44 ton Frankrijk en Italië in te rijden.

Het Europees Parlement en de Raad van Transportministers moeten nog een officieel standpunt innemen over het voorstel van de Europese Commissie. EVO verwacht dat niet voor eind 2014 het wetgevingstraject op dit dossier is afgerond.

### **Eurovignet**

Naast de motorrijtuigenbelasting moeten vrachtwagen boven de 12 ton ook een eurovignet hebben voor het rijden op het autosnelwegen. De hoogte van deze belasting is afhankelijk van het aantal assen en de euroklasse van de vrachtwagen.

In 2011 is er met het ministerie van Financiën een discussie geweest over het mogelijk afschaffen van het eurovignet. De misgelopen inkomsten zouden dan via een verhoging van de

motorrijtuigenbelasting binnengehaald moeten worden. Dit voorstel is niet doorgegaan. De afschaffing van het eurovignet is op de lange baan geschoven. Het eurovignet zal op termijn mogelijk wel afgeschaft worden maar EVO verwacht niet dat dit op korte termijn zal plaatsvinden.

### **Kilometerheffing**

Het kabinet Rutte-II zal geen kilometerheffing invoeren. Dat staat in het regeerakkoord. Volgens Haagse bronnen is er tot 2020 geen noodzaak een heffing in te voeren, want door investeringen in asfalt en een verwachte lage economische groei blijft de filedruk beperkt.

De PvdA wilde graag een kilometerheffing voor personen- en vrachtverkeer en had dat ook in het verkiezingsprogramma opgenomen. De VVD zag niets in het belasten van automobilisten per gereden kilometer.

### **Tol Frankrijk**

Het plan van Frankrijk was om op 1 oktober 2013 op de Route National en een aantal departementale wegen de zogenoemde ecotax in te voeren. Dit is een vorm van tol. De ecotax bedraagt naar verwachting ca. 12 cent per kilometer en geldt voor alle voertuigen zwaarder dan 3,5 ton. De ingangsdatum is echter opgeschort vanwege het feit dat het elektronische registratiesysteem onvoldoende stabiel is en er nog onvoldoende voertuigen zijn geregistreerd. Op dit moment is de Franse overheid van plan om deze taks in te laten gaan op 1 januari 2014.

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.

### **Ontwikkelingen truck- en trailermarkt**

Na een opleving 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 aantrekkende vervanging zorgen.

Sinds begin 2012 is een aantal truckfabrikanten begonnen met de uitlevering van voertuigen met een Euro-6-motor, waarvoor een subsidie van 4.500 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.<sup>2</sup>

### **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 4.350; 25% meer dan in 2011 en 8% meer dan in crisisjaar 2009. Het aandeel eenmanszaken

---

<sup>2</sup> Bron: ING Economisch bureau

is gelijk gebleven. Met de matige vooruitzichten is de verwachting dat het aantal faillissementen dit jaar oploopt naar 9.000 bedrijven om volgend jaar op 9.500 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)<sup>3</sup>.

### **Filedruk Nederland**

De laatste jaren zijn er op belangrijke verbindingen wegverbredingen, vluchtstroken en spitsstroken gerealiseerd waardoor de doorstroming van het verkeer fors is verbeterd en de economische schade voor het goederenvervoer behoorlijk 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), A4 (Burgerveen – Leiden) en de A28 (Utrecht – Amersfoort).

### **Verhogen assurantiebelasting (ok)**

Op 1 januari 2013 is de assurantiebelasting van 9,7% verhoogd 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.

Verder zijn vrijgesteld van assurantiebelasting: levensverzekeringen, ongevallen, invaliditeits-, en arbeidsongeschiktheidsverzekeringen, zorg- en ziektekostenverzekeringen, werkloosheidsverzekeringen, transportverzekeringen, herverzekeringen, en exportkredietverzekeringen.

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.

---

<sup>3</sup> Bron: ING Economisch bureau

### 4.3 Marktontwikkelingen (cijfermatig)

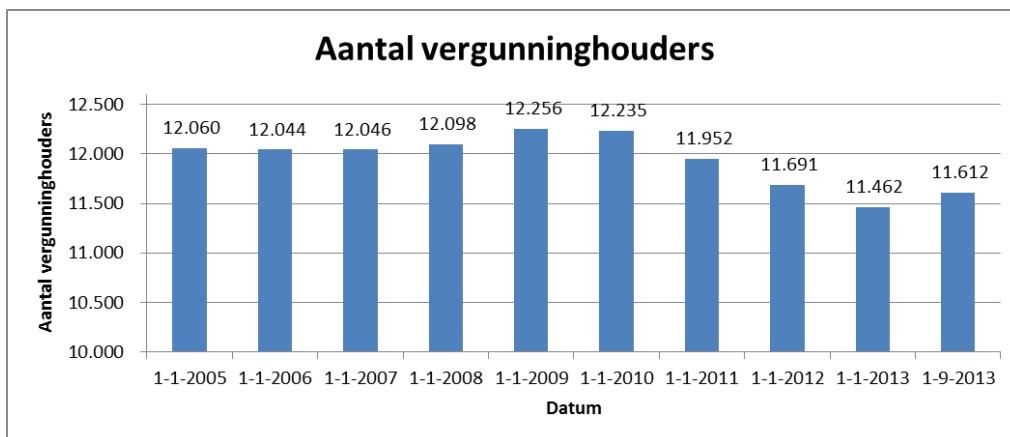
Als een bedrijf goederen wil vervoeren in opdracht van derden met een voertuig waarvan het laadvermogen meer dan 500 kg bedraagt, geldt een vergunningsplicht. Een dergelijke vergunning wordt door de NIWO, onder voorwaarden, verleend.

Momenteel zijn er steeds meer bedrijven die “eigen vervoer” verrichten gaan zoeken hoe dat zij hun voertuig efficiënter kunnen inzetten. Velen komen tot de conclusie dat het verwerven van een vergunning voor het verrichten van beroepsvervoer een oplossing.

Onderstaande informatie geeft inzicht in de hoeveelheid vergunninghouders (transportbedrijven) en het aantal vergunningsbewijzen (voertuigen die voor goederenvervoer worden gebruikt). Onderstaande gegevens zijn bijgewerkt tot september 2013<sup>4</sup>.

#### Aantal vergunninghouders

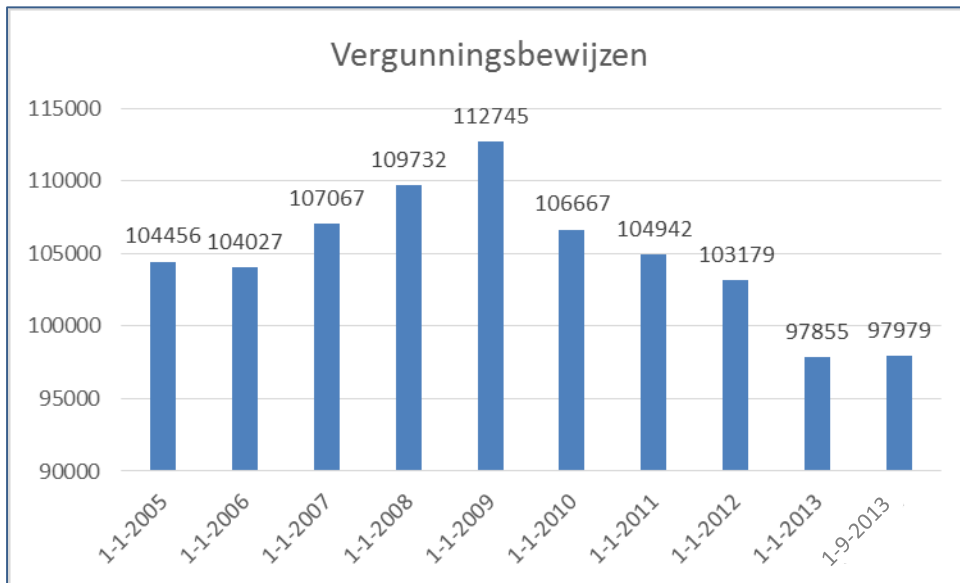
Het diagram laat zien dat het aantal vergunninghouders de laatste jaren door de economische crisis is gedaald. Waren er in 2009 nog 12.256 vergunninghouders, per 1-1-2013 waren dat er nog maar 11.462. Een afname derhalve van 6.5%. Het totaal aantal vergunninghouders ligt al jaren rond de 12.000 bedrijven. In de loop van 2013 is een lichte groei in het aantal bedrijven te zien. Het aantal transportbedrijven is inmiddels gegroeid tot 11.612. Een toename derhalve van 150 bedrijven.



<sup>4</sup> Bron: NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie)

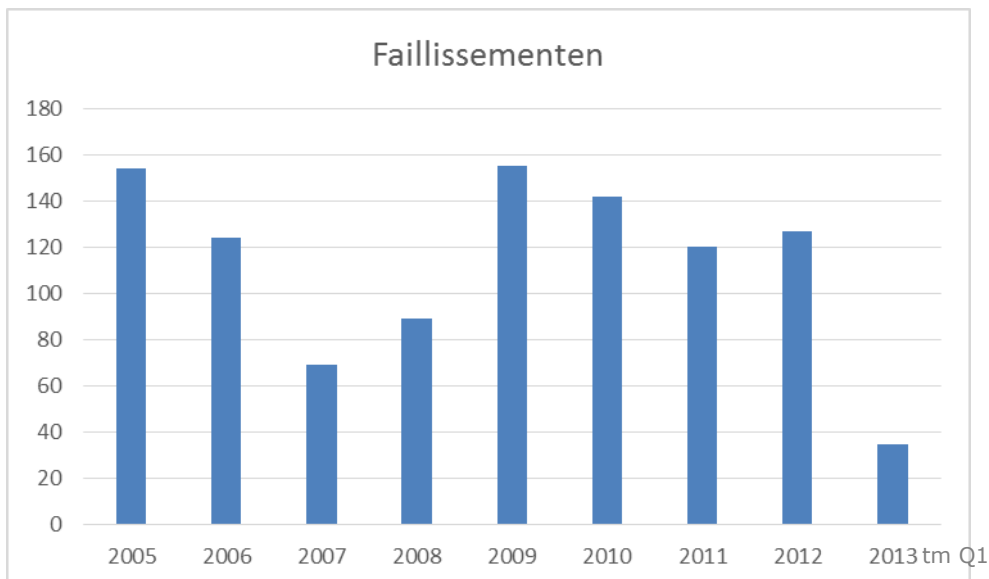
### Aantal vergunningsbewijzen

We zien voor het eerst sinds 2009 weer een stijging van het aantal transportbedrijven en ook een stijging van het aantal vergunningsbewijzen. Het totaal aantal vergunningsbewijzen is per 1 september 2013 gekomen op 97.979, een zeer gering stijging met 0,13%.



### Aantal faillissementen

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



## Omzetontwikkelingen<sup>5</sup>

Onderstaand schema laat de omzetontwikkeling zien van ondernemingen in de transportbranche over de laatste anderhalf jaar. 2012 startte positief, 2013 laat een ander beeld zien.

	Vervoer en opslag <sup>1</sup>	Vervoer over land <sup>2</sup>	Opslag, dienstverlening voor vervoer <sup>3</sup>	Post en koeriers <sup>4</sup>
2011	4,3	4	5,4	-1,1
2012 1e kwartaal	3,9	1,8	3,4	1,6
2012 2e kwartaal	3,4	2,8	3,5	-1,1
2012 3e kwartaal	3,1	2,2	2,7	1,5
2012 4e kwartaal	2	1,3	0,4	0,2
2012	3,1	2	2,4	0,5
2013 1e kwartaal*	0,4	-0,4	0,4	-0,8
2013 2e kwartaal*	0,5	-2,2	-1,3	0,7

### Definities:

- 1) Deze sectie omvat:
  - a. het vervoer van personen of goederen, al dan niet volgens een dienstregeling, per spoor, via een pijpleiding, over de weg, over water of door de lucht;
  - b. de ondersteunende activiteiten als terminal- en parkeerfaciliteiten, vrachtbehandeling, opslag enz.;
  - c. de posten;
  - d. de verhuur van transportmiddelen met bestuurder of bedienend personeel.
- 2) Dit omvat het personen- en goederenvervoer over de weg en per spoor.
- 3) Opslag en dienstverlening voor vervoer
- 4) Dit omvat de nationale en lokale postdiensten en koeriersbedrijven.

## Bedrijfsautoverkopen

Kijken we naar de bedrijfsautoverkopen dan zien we het volgende:

In 2012 werden 68.558 bedrijfsvoertuigen verkocht, waarvan 56.554 bestelauto's, 3.895 vrachtauto's 7.716 trekkers en 393 speciale voertuigen

In 2013 werden tot en met augustus 42.923 bedrijfsvoertuigen verkocht, zijnde 3.5871 bestelauto's, 2.127 vrachtauto's, 4.660 trekkers en 265 speciale voertuigen.

---

<sup>5</sup> Bron: CBS

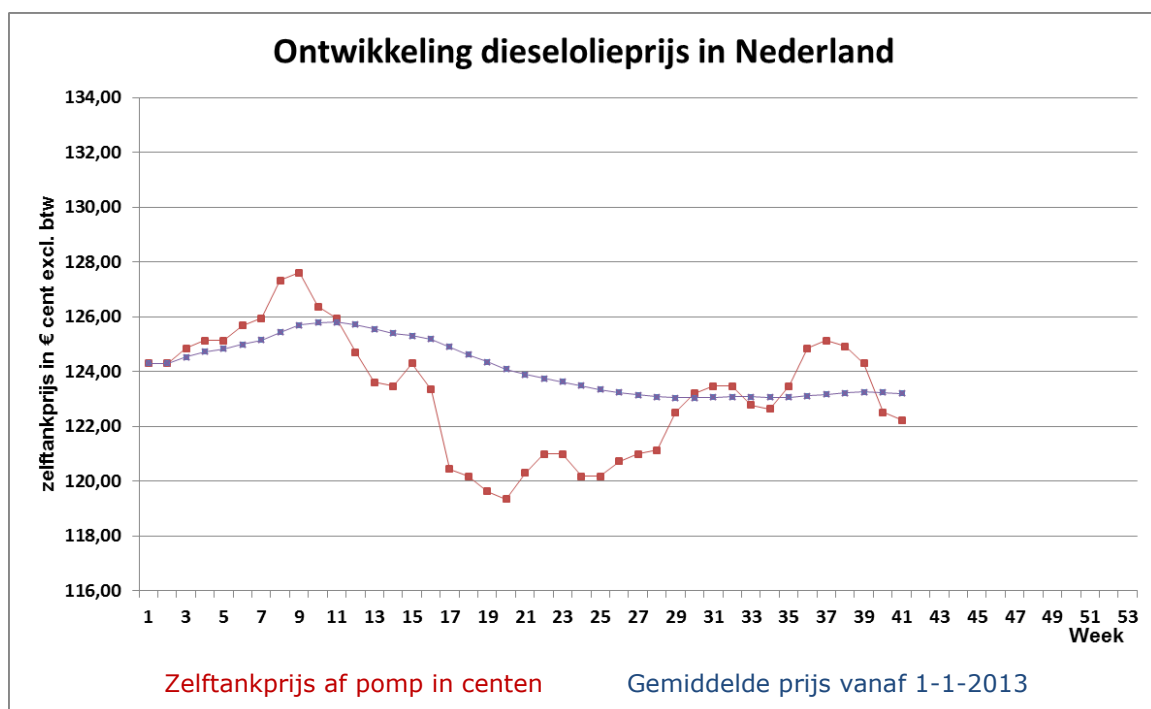


## 5 Ontwikkeling brandstofprijzen

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

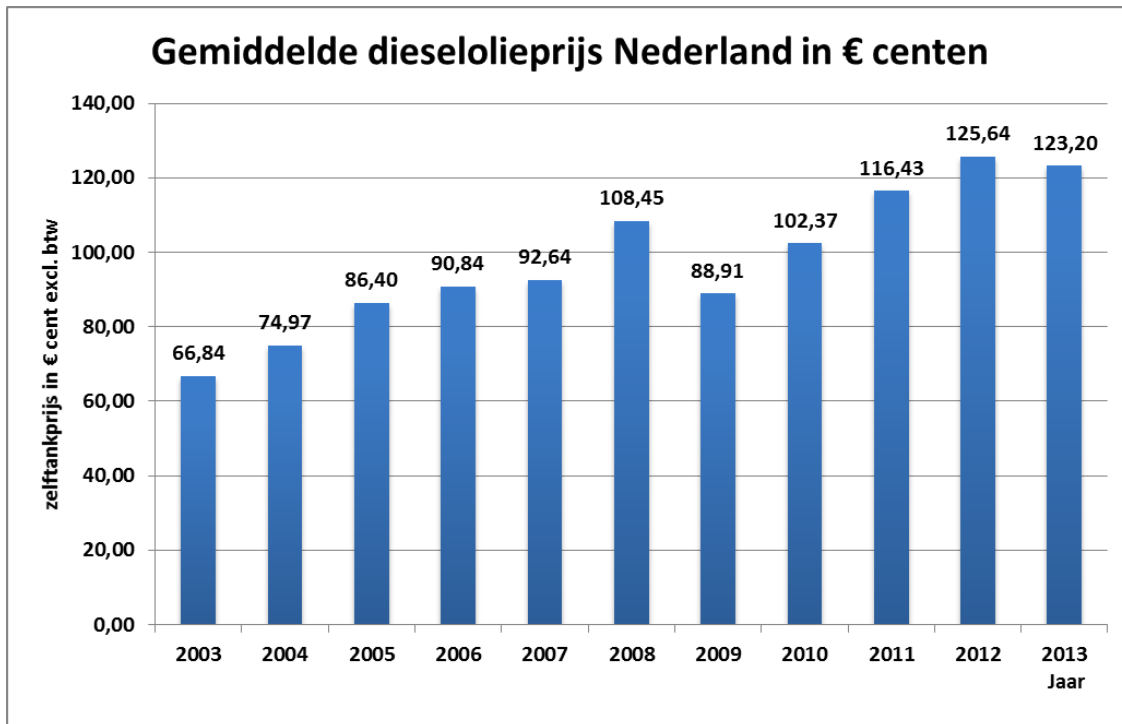
- De prijzen van olieproducten worden berekend in Amerikaanse dollars
- Invloed van aandelen en valutamarkt
- Prijs van de ruwe olie op de wereldmarkt
- Stijging van de internationale marktprijs voor benzineproducten
- Groeiende economieën
- Invloeden raffinagecapaciteit en -kosten
- Kosten logistiek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

Onderstaande grafiek laat de ontwikkeling van de bruto af pomp dieselprijs (zelfbediening) van 2013 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.



Voorts ligt er op dit moment (oktober 2013) een voorstel van het kabinet om per 1 januari 2014 de accijns op diesellole met 3 cent te verhogen, bovenop de reeds eerder aangekondigde inflatiecorrectie van 1,7%. (ongeveer 1 cent) Een totale stijging van zo'n 4 cent derhalve. De accijns komt daarmee op zo'n 48 cent per liter.

De grafiek hierna 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.



\*) Brandstofprijs 2013 is tot en met 1 oktober

### 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 rond de 18%, 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:

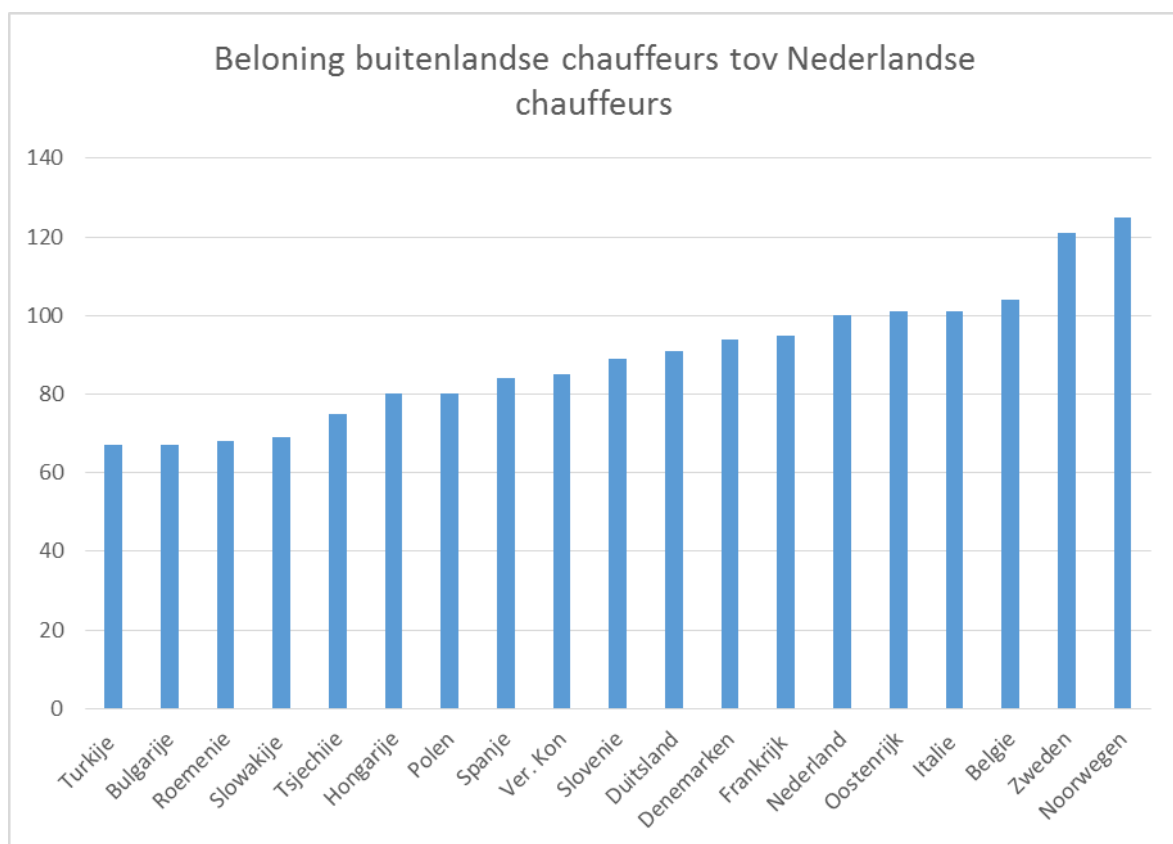
*Daalt of stijgt de gemiddelde dieselolieprijs met ... procent, dan daalt of stijgt de vrachtprijs met ... procent.' Stel dat de dieselolieprijs in een kwartaal met gemiddeld 5 procent is gestegen, en het brandstofaandeel bedraagt 15 procent, dan betekent dit een verhoging van de totale kosten van  $5,0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

## 6 Buitenland

Dit jaar gaan we voor het eerst in op enige onderwerpen betreffende het buitenland. We beginnen met de factor arbeid en brandstof en bouwen deze informatie uit naar een volwaardig onderdeel van deze rapportage.

### 6.1 Arbeid

We laten u zien hoe de beloning van de Nederlandse chauffeur is ten opzichte van zijn buitenlandse collega. Uit onderstaande tabel blijkt dat de Nederlandse chauffeur bij de zes best betaalde chauffeurs van Europa behoort. De collega's uit Zweden en Noorwegen staan op eenzame hoogte. Ook blijkt uit onderstaand overzicht dat, in tegenstelling tot de groei in volume, de beloning van Oost-Europese chauffeurs nog achterblijft bij de West-Europese chauffeur.<sup>6</sup>



<sup>6</sup> Bron: Panteia

## 6.2 Brandstof

Voor wat betreft de brandstofprijzen zit Nederland op een goed gemiddelde. Ook hier scoren Noorwegen en Zweden hoog. Maar ook Turkije, Engeland en Italië zijn dure landen. Dit heeft alles te maken met lokale heffingen van accijnsen.

In 2013 bedroeg de accijns op diesel € 0,44 per liter. Op dit moment is de Nederlandse overheid van plan om de accijns op de dieselbrandstof met € 0,03 te verhogen. Daar komt nog € 0,01 inflatiecorrectie bij. Hiermee zou het aandeel accijns van één liter diesel komen op € 0,48. Voor het Nederlandse bedrijfsleven zou dit een lastenverzwaring van 230 miljoen Euro betekenen.



Onderstaand overzicht geeft aan dat bepaalde landen in Oost Europa grotere volumes goederen vervoeren. Dit heeft alles te maken met de economische groei die deze landen momenteel doormaken. In de laatste kolom is te zien wat de groei c.q. de afname van de volumes is ten opzicht van het vorige jaar<sup>7</sup>.

Land	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Procentuele stijging
Germany (until 1990 former territory of the FR)	330.016	343.447	341.532	307.547	313.104	323.833	307.009	94,8%
Poland	128.315	150.879	164.930	180.742	202.308	207.651	222.332	107,1%
Spain	241.788	258.875	242.983	211.895	210.068	206.843	199.209	96,3%
France	211.445	219.212	206.304	173.621	182.193	185.685	172.060	92,7%
Italy	187.065	179.411	180.461	167.627	175.775	142.843	124.015	86,8%
Netherlands	83.193	77.921	78.159	72.675	75.783	73.411	68.991	94,0%
Czech Republic	50.376	48.141	50.877	44.955	51.832	54.830	51.228	93,4%
Hungary	30.479	35.805	35.759	35.373	33.721	34.529	33.736	97,7%
Sweden	39.918	40.540	42.370	35.047	36.268	36.932	33.481	90,7%
Portugal	44.835	46.203	39.091	35.808	35.368	36.453	32.935	90,3%
Slovakia	22.212	27.159	29.276	27.705	27.575	29.179	29.693	101,8%
Romania	57.288	59.524	56.386	34.269	25.889	26.349	29.662	112,6%
Austria	39.187	37.402	34.313	29.075	28.659	28.542	26.089	91,4%
Finland	29.715	29.819	31.036	27.805	29.532	26.863	25.460	94,8%
Belgium	43.017	42.085	38.356	36.174	35.002	33.107	25.008	75,5%
Bulgaria	13.765	14.624	15.322	17.742	19.433	21.214	24.372	114,9%
Lithuania	18.134	20.278	20.419	17.757	19.398	21.512	23.449	109,0%
Greece	34.002	27.791	28.850	28.585	29.815	20.597	20.839	101,2%
Norway	19.387	19.375	20.595	18.447	19.751	19.188	20.171	105,1%
Denmark	21.254	20.960	19.480	16.876	15.018	16.120	16.679	103,5%
Slovenia	12.112	13.734	16.261	14.762	15.931	16.439	15.888	96,6%
Switzerland	:	:	13.911	13.174	13.237	13.567	12.957	95,5%
Latvia	10.753	13.204	12.344	8.115	10.590	12.131	12.178	100,4%
Ireland	17.454	19.020	17.402	11.687	10.939	10.108	9.976	98,7%
Croatia	:	:	11.042	9.426	8.780	8.926	8.649	96,9%
Estonia	5.548	6.417	7.354	5.340	5.614	5.912	5.791	98,0%
Cyprus	1.165	1.202	1.308	963	1.087	941	896	95,2%
Liechtenstein	339	339	328	263	303	312	280	89,7%
Luxembourg	8.807	9.562	8.965	8.400	8.694	8.835	:	nb
United Kingdom	165.479	170.991	160.296	139.536	146.685	:	:	nb

<sup>7</sup> Bron: Eurostat

## 7 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 2013 (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	1.072	1.072	1.072	1.287	1.287	1.287
* Motorrijtuigenbel.	296	296	296	296	296	296
* Eurovignet	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	750	750	750
* Verzekering	3.172	3.172	3.172	3.554	3.554	3.554
* Onderh. opbouw	375	375	375	375	375	375
* Afschrijving	7.395	7.395	-	8.894	8.894	-
<b>Totale vaste kosten</b>	<b>12.311</b>	<b>12.311</b>	<b>4.916</b>	<b>15.157</b>	<b>15.157</b>	<b>6.263</b>
* Afschrijving	-	-	11.550	-	-	10.418
* Banden	1.175	2.349	3.919	782	1.563	2.604
* Brandstof	6.204	12.408	20.681	7.445	14.890	24.816
* Rep./Onderhoud	1.761	3.520	5.866	1.619	3.237	5.399
<b>Totale variabele kosten</b>	<b>9.140</b>	<b>18.277</b>	<b>42.016</b>	<b>9.846</b>	<b>19.690</b>	<b>43.237</b>
<b>Totale materieelkosten</b>	<b>21.451</b>	<b>30.589</b>	<b>46.932</b>	<b>25.003</b>	<b>34.846</b>	<b>49.500</b>
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	48.965	48.965	48.965	48.965	48.965	48.965
<b>Totale kosten <sup>1)</sup></b>	<b>70.416</b>	<b>79.554</b>	<b>95.897</b>	<b>73.968</b>	<b>83.811</b>	<b>98.465</b>

<sup>1)</sup> exclusief overheadkosten

Kostenniveau per 1 oktober 2013 (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	2.038	2.038	2.038	3.326	3.326	3.326
* Motorrijtuigenbel.	296	296	296	580	580	580
* Eurovignet	750	750	750	1.250	1.250	1.250
* Verzekering	4.824	4.824	4.824	6.730	6.730	6.730
* Onderh. opbouw	375	375	375	492	492	492
* Afschrijving	12.200	12.200	12.200	18.988	18.988	18.988
<b>Totale vaste kosten</b>	<b>20.483</b>	<b>20.483</b>	<b>20.483</b>	<b>31.365</b>	<b>31.365</b>	<b>31.365</b>
* Afschrijving	-	-	-	-	-	-
* Banden	1.015	2.033	3.390	1.124	2.245	3.753
* Brandstof	10.635	21.271	35.451	11.633	23.266	38.775
* Rep./Onderhoud	1.658	3.314	5.526	2.045	4.092	6.822
<b>Totale variabele kosten</b>	<b>13.308</b>	<b>26.618</b>	<b>44.368</b>	<b>14.802</b>	<b>29.603</b>	<b>49.350</b>
<b>Totale materieelkosten</b>	<b>33.791</b>	<b>47.101</b>	<b>64.851</b>	<b>46.166</b>	<b>60.968</b>	<b>80.714</b>
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	48.965	48.965	48.965	48.965	48.965	48.965
<b>Totale kosten <sup>1)</sup></b>	<b>82.756</b>	<b>96.067</b>	<b>113.816</b>	<b>95.131</b>	<b>109.933</b>	<b>129.679</b>

<sup>1)</sup> exclusief overheadkosten

In de bijlage is e.e.a per type voertuig en per kilometrage in diagramvorm 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 € 1,240800	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
	<b>8,8%</b>	<b>15,6%</b>	<b>21,5%</b>	<b>12,2%</b>	<b>21,1%</b>	<b>29,9%</b>
1%	0,09%	0,16%	0,22%	0,12%	0,21%	0,30%
2%	0,18%	0,31%	0,43%	0,24%	0,42%	0,60%
3%	0,26%	0,47%	0,65%	0,37%	0,63%	0,90%
4%	0,35%	0,62%	0,86%	0,49%	0,85%	1,20%
5%	0,44%	0,78%	1,08%	0,61%	1,06%	1,49%
6%	0,53%	0,94%	1,29%	0,73%	1,27%	1,79%
7%	0,62%	1,09%	1,51%	0,86%	1,48%	2,09%
8%	0,70%	1,25%	1,72%	0,98%	1,69%	2,39%
9%	0,79%	1,40%	1,94%	1,10%	1,90%	2,69%
10%	0,88%	1,56%	2,15%	1,22%	2,11%	2,99%
11%	0,97%	1,71%	2,37%	1,34%	2,33%	3,29%
12%	1,06%	1,87%	2,59%	1,47%	2,54%	3,59%
13%	1,14%	2,03%	2,80%	1,59%	2,75%	3,88%
14%	1,23%	2,18%	3,02%	1,71%	2,96%	4,18%
15%	1,32%	2,34%	3,23%	1,83%	3,17%	4,48%
16%	1,41%	2,49%	3,45%	1,95%	3,38%	4,78%
17%	1,50%	2,65%	3,66%	2,08%	3,59%	5,08%
18%	1,59%	2,81%	3,88%	2,20%	3,81%	5,38%
19%	1,67%	2,96%	4,09%	2,32%	4,02%	5,68%
20%	1,76%	3,12%	4,31%	2,44%	4,23%	5,98%



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

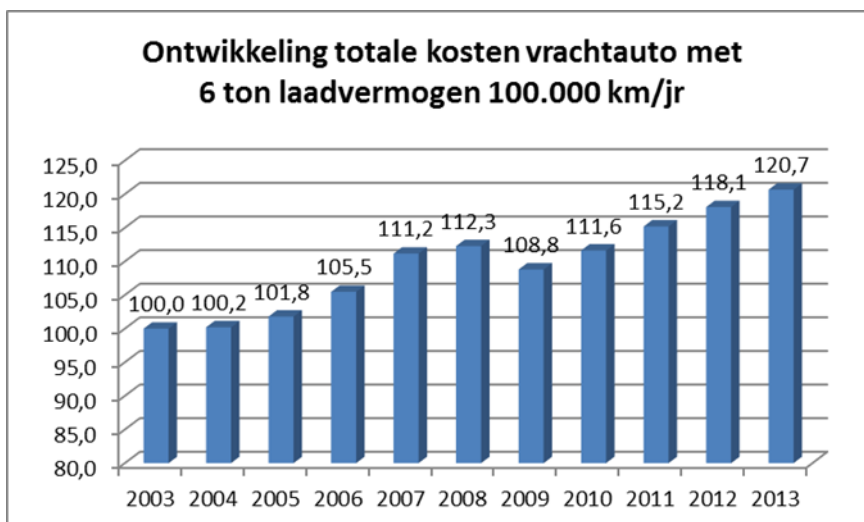
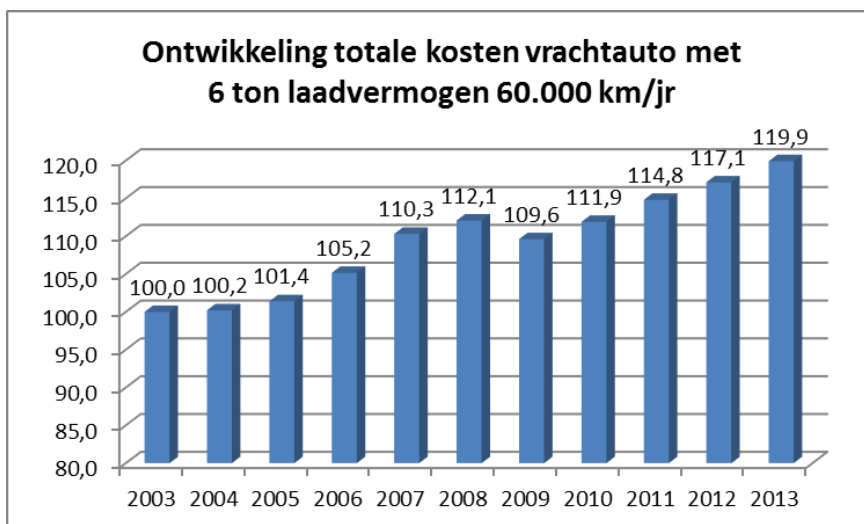
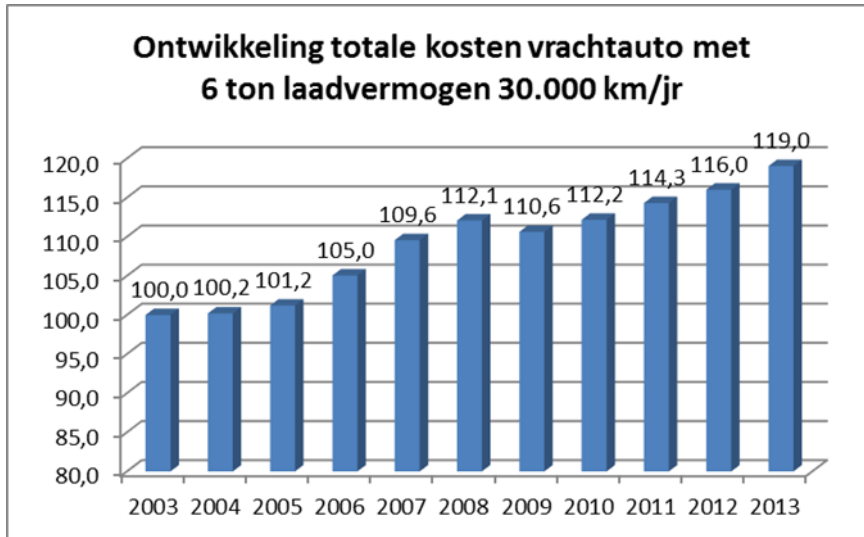
Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,2408	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 6 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	<b>8,8%</b>	<b>15,6%</b>	<b>21,5%</b>
1,0	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%	0,31%	0,43%
3,0	0,21%	0,38%	0,52%
3,5	0,25%	0,44%	0,61%
4,0	0,28%	0,50%	0,69%
4,5	0,32%	0,57%	0,78%
5,0	0,35%	0,63%	0,87%
5,5	0,39%	0,69%	0,95%
6,0	0,43%	0,75%	1,04%
6,5	0,46%	0,82%	1,13%
7,0	0,50%	0,88%	1,22%
7,5	0,53%	0,94%	1,30%
8,0	0,57%	1,00%	1,39%
8,5	0,60%	1,07%	1,48%
9,0	0,64%	1,13%	1,56%
9,5	0,67%	1,19%	1,65%
10,0	0,71%	1,26%	1,74%
10,5	0,75%	1,32%	1,82%
11,0	0,78%	1,38%	1,91%
11,5	0,82%	1,44%	2,00%
12,0	0,85%	1,51%	2,08%
12,5	0,89%	1,57%	2,17%
13,0	0,92%	1,63%	2,26%
13,5	0,96%	1,70%	2,34%
14,0	0,99%	1,76%	2,43%
14,5	1,03%	1,82%	2,52%
15,0	1,06%	1,88%	2,60%
15,5	1,10%	1,95%	2,69%
16,0	1,14%	2,01%	2,78%
16,5	1,17%	2,07%	2,86%
17,0	1,21%	2,14%	2,95%
17,5	1,24%	2,20%	3,04%
18,0	1,28%	2,26%	3,13%
18,5	1,31%	2,32%	3,21%
19,0	1,35%	2,39%	3,30%
19,5	1,38%	2,45%	3,39%
20,0	1,42%	2,51%	3,47%

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

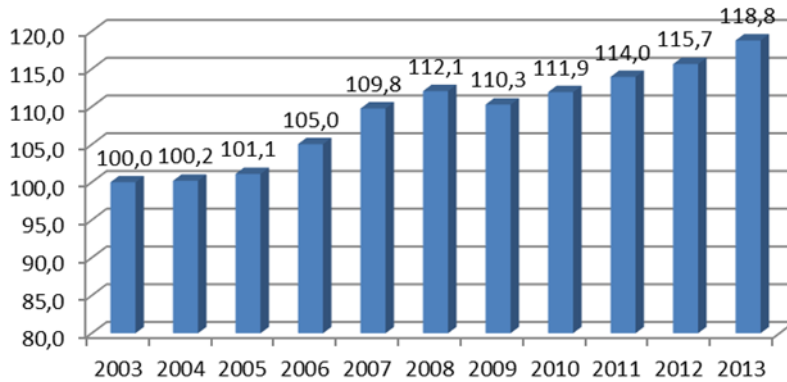
Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,2408	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 23 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	<b>12,2%</b>	<b>21,1%</b>	<b>29,9%</b>
<b>1,0</b>	0,10%	0,18%	0,25%
<b>1,5</b>	0,15%	0,26%	0,37%
<b>2,0</b>	0,20%	0,35%	0,50%
<b>2,5</b>	0,25%	0,44%	0,62%
<b>3,0</b>	0,30%	0,53%	0,74%
<b>3,5</b>	0,35%	0,61%	0,87%
<b>4,0</b>	0,41%	0,70%	0,99%
<b>4,5</b>	0,46%	0,79%	1,12%
<b>5,0</b>	0,51%	0,88%	1,24%
<b>5,5</b>	0,56%	0,97%	1,36%
<b>6,0</b>	0,61%	1,05%	1,49%
<b>6,5</b>	0,66%	1,14%	1,61%
<b>7,0</b>	0,71%	1,23%	1,74%
<b>7,5</b>	0,76%	1,32%	1,86%
<b>8,0</b>	0,81%	1,40%	1,98%
<b>8,5</b>	0,86%	1,49%	2,11%
<b>9,0</b>	0,91%	1,58%	2,23%
<b>9,5</b>	0,96%	1,67%	2,36%
<b>10,0</b>	1,01%	1,76%	2,48%
<b>10,5</b>	1,06%	1,84%	2,60%
<b>11,0</b>	1,12%	1,93%	2,73%
<b>11,5</b>	1,17%	2,02%	2,85%
<b>12,0</b>	1,22%	2,11%	2,98%
<b>12,5</b>	1,27%	2,19%	3,10%
<b>13,0</b>	1,32%	2,28%	3,22%
<b>13,5</b>	1,37%	2,37%	3,35%
<b>14,0</b>	1,42%	2,46%	3,47%
<b>14,5</b>	1,47%	2,55%	3,60%
<b>15,0</b>	1,52%	2,63%	3,72%
<b>15,5</b>	1,57%	2,72%	3,84%
<b>16,0</b>	1,62%	2,81%	3,97%
<b>16,5</b>	1,67%	2,90%	4,09%
<b>17,0</b>	1,72%	2,98%	4,22%
<b>17,5</b>	1,77%	3,07%	4,34%
<b>18,0</b>	1,83%	3,16%	4,46%
<b>18,5</b>	1,88%	3,25%	4,59%
<b>19,0</b>	1,93%	3,33%	4,71%
<b>19,5</b>	1,98%	3,42%	4,84%
<b>20,0</b>	2,03%	3,51%	4,96%

## Trendontwikkelingen inclusief brandstof

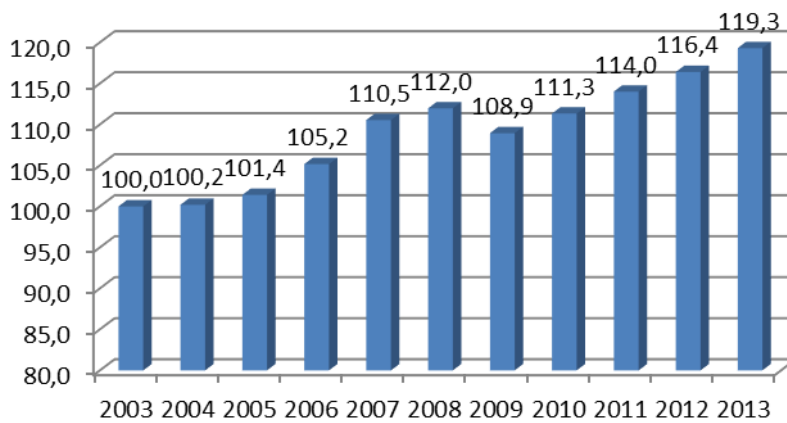
Trendontwikkelingen per voertuig en kilometrage. In onderstaande overzichten is het jaar 2003 als uitgangspunt genomen (2003 = 100). Daarnaast is in de berekeningen uitgegaan van een 40-urige werkweek.



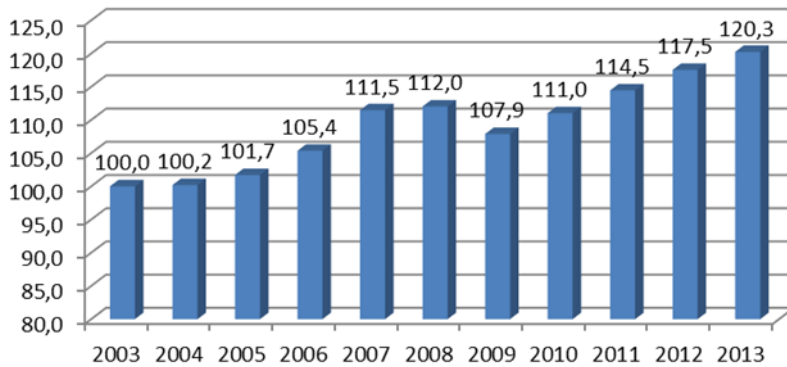
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
9 ton laadvermogen 30.000 km/jr**



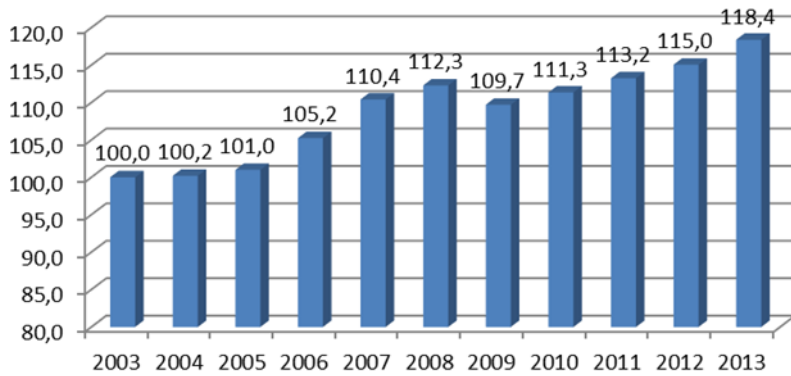
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
9 ton laadvermogen 60.000 km/jr**



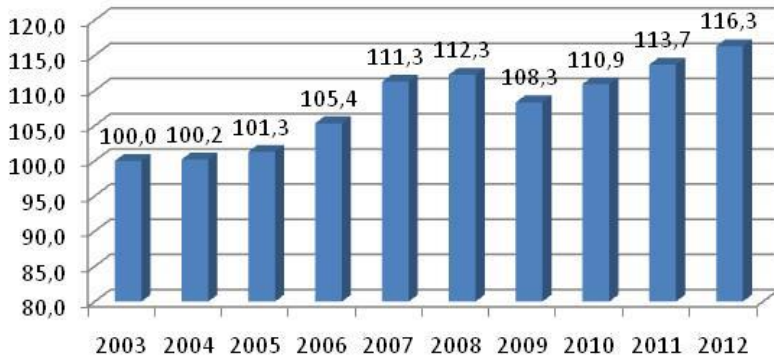
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
9 ton laadvermogen 100.000 km/jr**



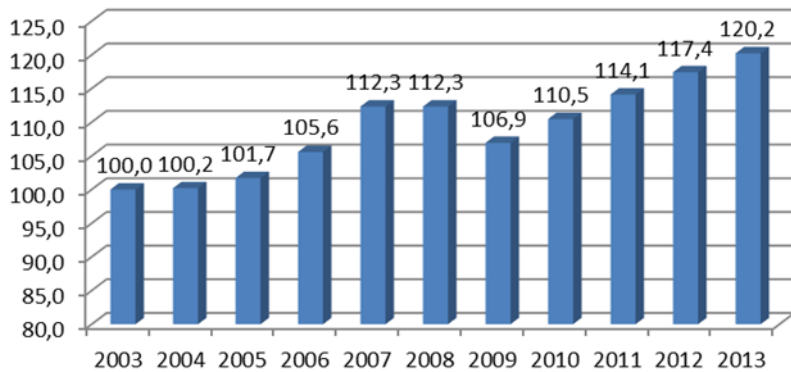
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
16 ton laadvermogen 30.000 km/jr**



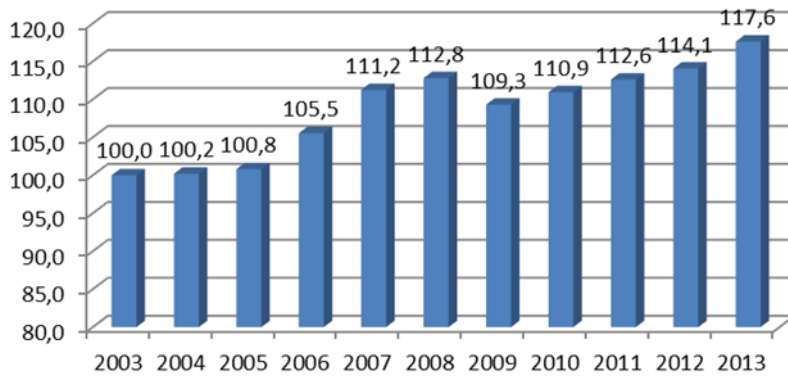
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
16 ton laadvermogen 60.000 km/jr**



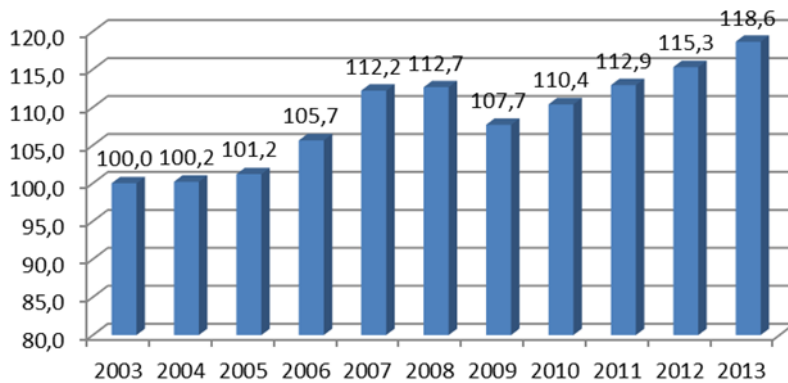
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
16 ton laadvermogen 100.000 km/jr**



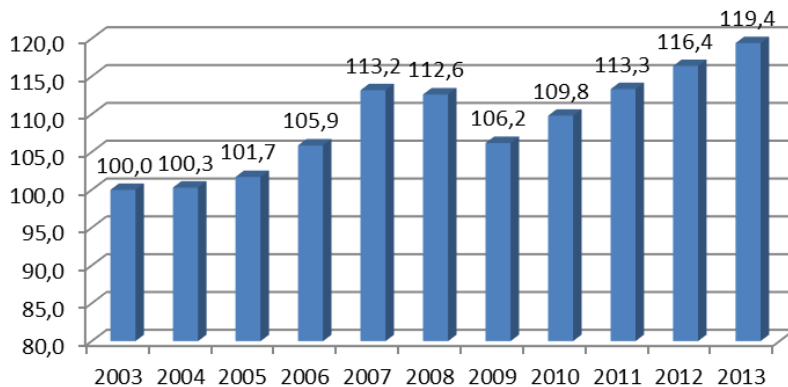
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
23 ton laadvermogen 30.000 km/jr**



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

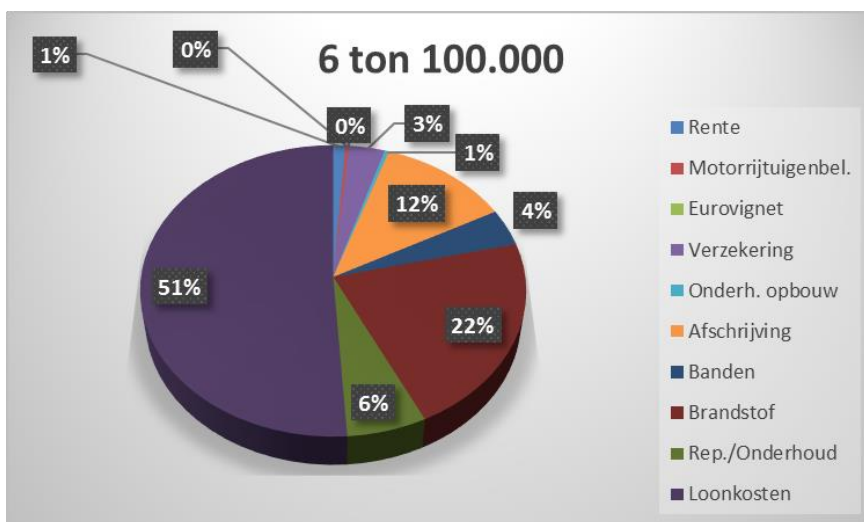
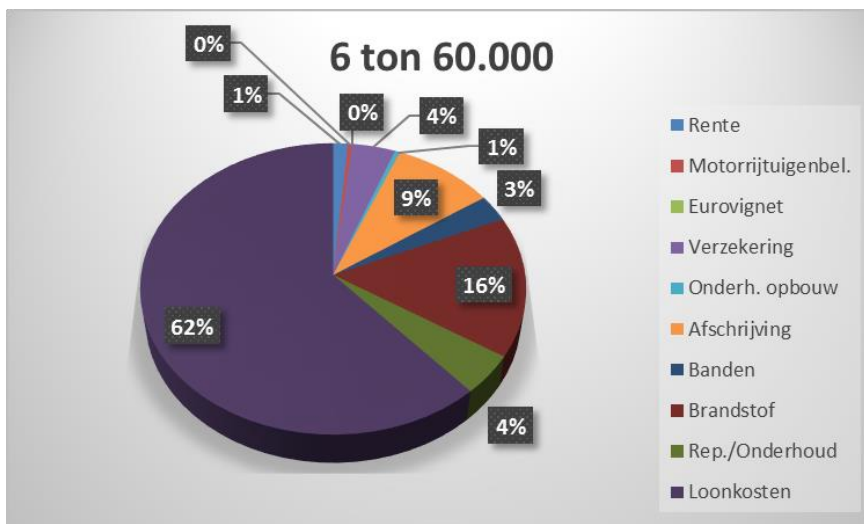
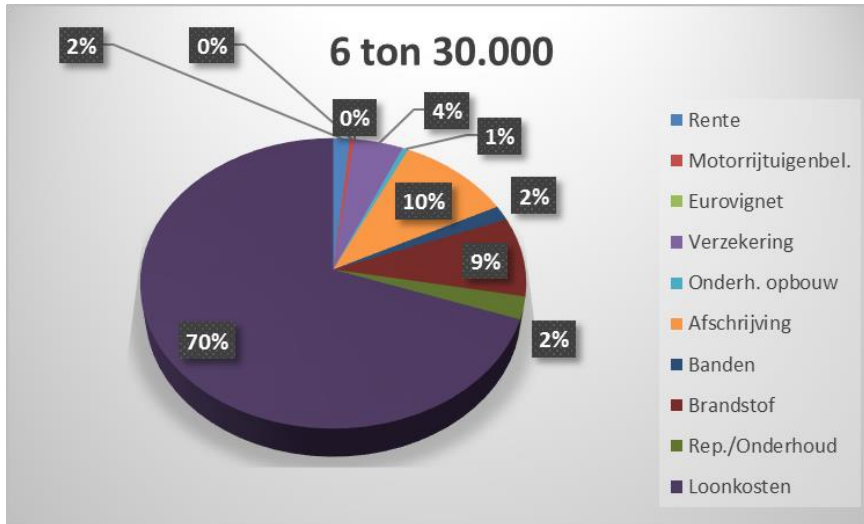


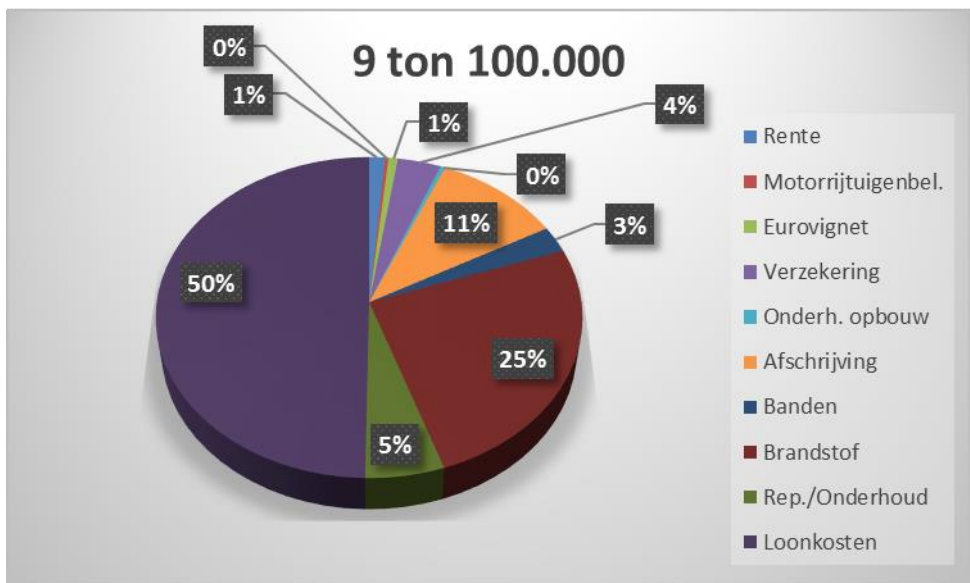
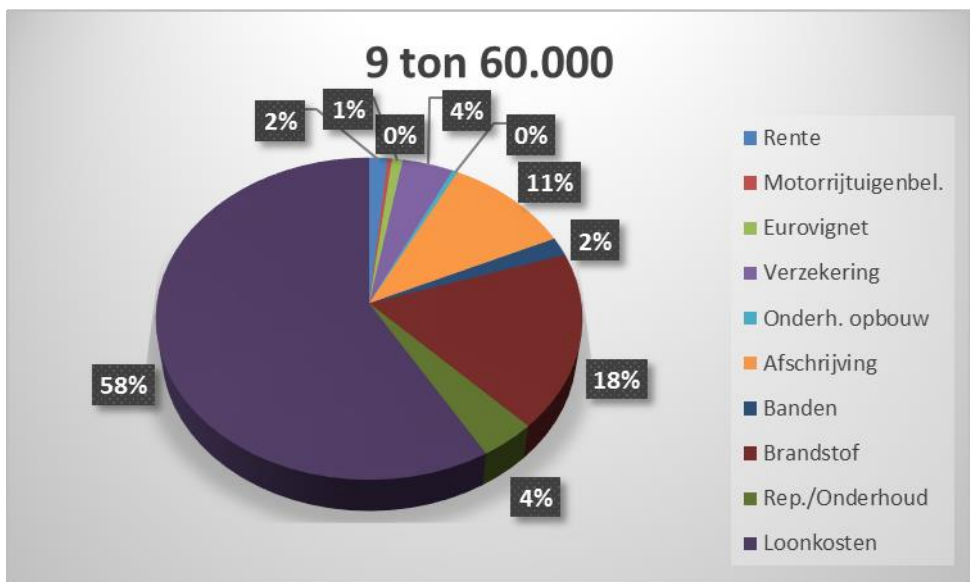
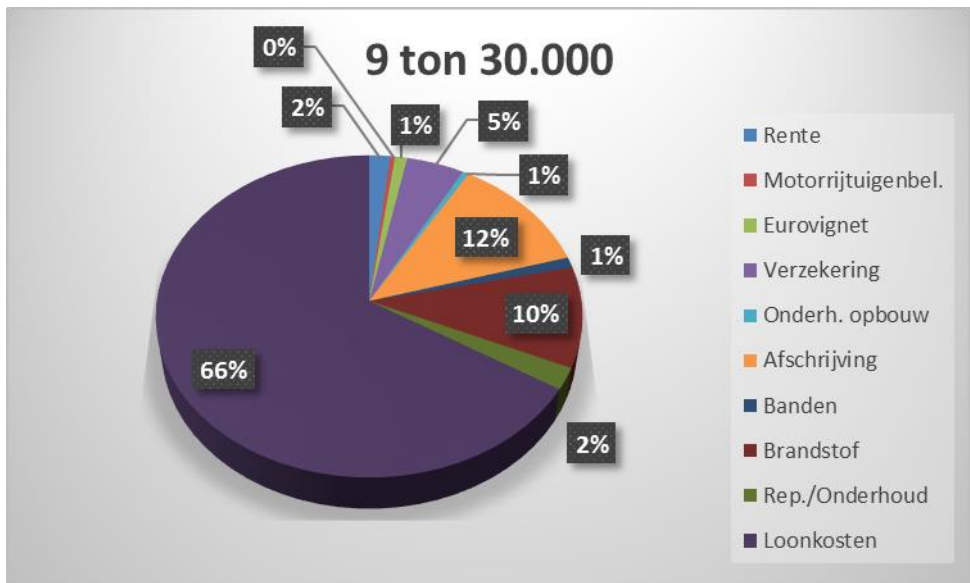
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
23 ton laadvermogen 100.000 km/jr**



## Procentueel aandeel componenten in totale kostprijs

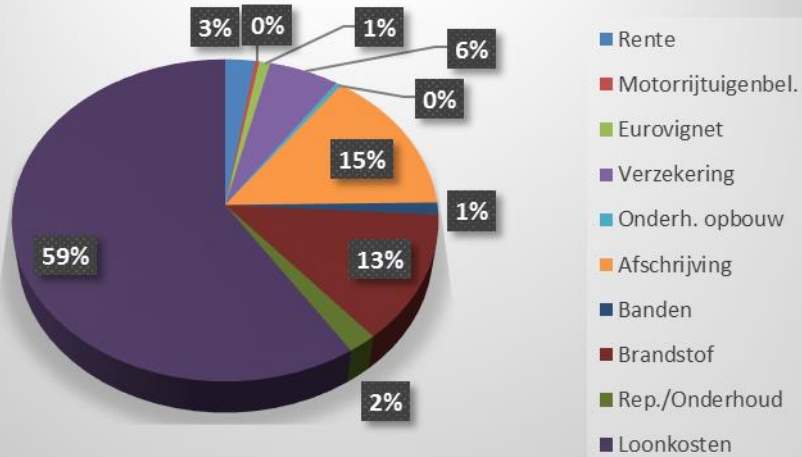
Onderstaande diagrammen geven inzicht in het aandeel van diverse componenten in de totale kostprijs. In de opbouw is uitgegaan van een 40-urige werkweek op basis van een kostprijsberekening inclusief brandstof.



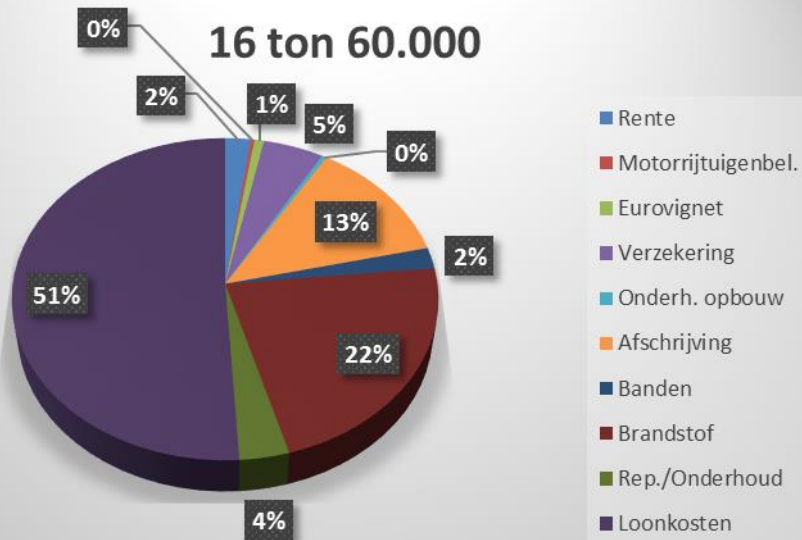




### 16 ton 30.000



### 16 ton 60.000



### 16 ton 100.000

