

# Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Periode oktober 2014 ten opzichte van oktober 2013



Uitgebracht door EVO-Ledenservice, -Beleid en -Bedrijfsadvies  
Zoetermeer, oktober 2014

## 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 .....	12
3.8	Reparatie en onderhoud .....	13
3.9	Loonkosten .....	14
3.10	Overige kosten .....	15
4	Ontwikkeling brandstofprijzen .....	16
5	Trends en (markt)ontwikkelingen .....	18
5.1	Geïndexeerde ontwikkelingen .....	18
5.2	Beleid- en marktontwikkelingen .....	19
5.3	Marktontwikkelingen (cijfermatig) .....	22
6	Internationaal wegvervoer .....	26
7	Kostenniveaus en aandelen .....	29

## Voorwoord

Voor u ligt het rapport “kostenontwikkelingen in het wegvervoer 2015”. Het betreft het verslagjaar oktober 2013 tot oktober 2014.

Dit rapport beoogt een hulpmiddel te zijn bij de besprekingen die u jaarlijks voert met uw vervoerder of logistiek dienstverlener.

Dit jaar zijn we voor het eerst niet alleen uitgegaan van informatie die werd verkregen van de leveranciers van de producten en diensten maar hebben we ook nadrukkelijk gebruik gemaakt van de inbreng van leden. Dat maakt het beeld niet alleen nog nauwkeuriger maar ook meer praktijkgericht.

De buitenland component komt uitgebreid aan bod en spitst zich toe op de brandstof en de arbeid, samen goed voor 75% van het tarief.

Dit rapport is tot stand gekomen door een samenwerking tussen de afdelingen Ledenservice, Bedrijfsadvies en Beleid. Vermeldenswaardig is nog dat we dit jaar ondersteuning hebben gehad van Jaïr Korf de Gidts, een onderzoeker die met name de internationale component heeft onderzocht.

Mocht u nog vragen hebben over de inhoud van dit rapport dan kunt u natuurlijk altijd contact opnemen met de samenstellers.

Fred Hoozemans, Ledenservice

Ruben Willems, Beleid.

Ton Mooren, Bedrijfsadvies

## 1 Indexering

Onderstaand overzicht laat de indexeringen zien van het loon- en prijsniveau in het wegvervoer per kostenpost. Hierbij is oktober 2013 = 100.

<b>Ontwikkeling loon- en prijsniveau in het wegvervoer</b>	
<i>periode 1 oktober 2014 ten opzichte van 1 oktober 2013</i>	
<b>Vaste autokosten</b>	
* Rente	54,77
* Motorrijtuigenbelasting	101,46
* Eurovignet	100,00
* Verzekering	100,00
* Stalling/overhead	P.M.
* Onderhoud	100,00
* Afschrijving	101,17
<b>Variabele kosten</b>	
* Banden	99,62
* Dieselolie	99,29
* Reparatie en onderhoud	100,67
<b>Kosten rijdend personeel</b>	
* Lonen inclusief sociale lasten en dergelijke (loonkosten)	
-Klasse D	101,32
* Overige kosten	101,00

## 2 Totale kostenontwikkeling

### **Kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten**

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de periode 1 oktober 2013 tot 1 oktober 2014*) (in % t.o.v. 1-10-2013)				
Omschrijving**)	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-10-2013	t.o.v. 1-10-2013	t.o.v. 1-10-2013	t.o.v. 1-10-2013
* 30.000	0,3	0,1	-0,3	-0,8
* 60.000	0,2	0,1	-0,3	-0,8
* 100.000	0,2	0,0	-0,4	-0,7

\*) exclusief stalling/overheadkosten  
\*\*) betreft nuttig laadvermogen

### **Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten**

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de periode 1 oktober 2013 tot 1 oktober 2014*) (in % t.o.v. 1-10-2012)				
Omschrijving**)	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-10-2013	t.o.v. 1-10-2013	t.o.v. 1-10-2013	t.o.v. 1-10-2013
* 30.000	0,4	0,2	-0,2	-0,8
* 60.000	0,4	0,2	-0,2	-0,8
* 100.000	0,4	0,3	-0,2	-0,7

\*) 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 2013: **2,18%**
- Per 25 september 2014 **1,18%**

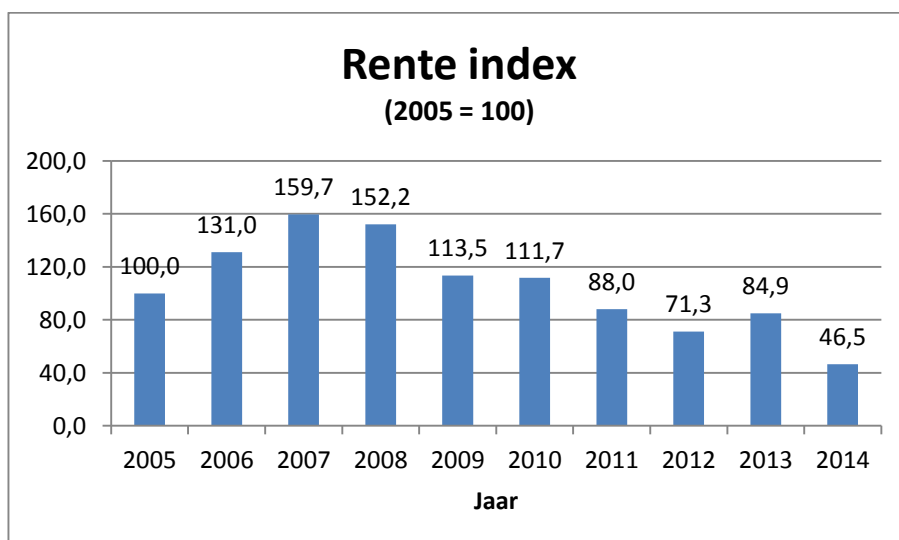
Dit betekent een absolute daling van het rentepercentage met 1,06 procent punt. Dit komt overeen met een relatieve daling van het rentepercentage met 48,62%.

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 1,22% gestegen.

In combinatie met de daling van de rente resulteert dit in een daling van de rentekosten met 45,24% ten opzichte van vorig jaar.

##### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek geeft de indexontwikkelingen van de component rente weer. De tabel toont de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar.



Jaar	Ontwikkeling
2005	100,0%
2006	31,0%
2007	21,9%
2008	-4,7%
2009	-25,4%
2010	-1,6%
2011	-21,2%
2012	-19,0%
2013	19,1%
2014	-45,2%

## 3.2 Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

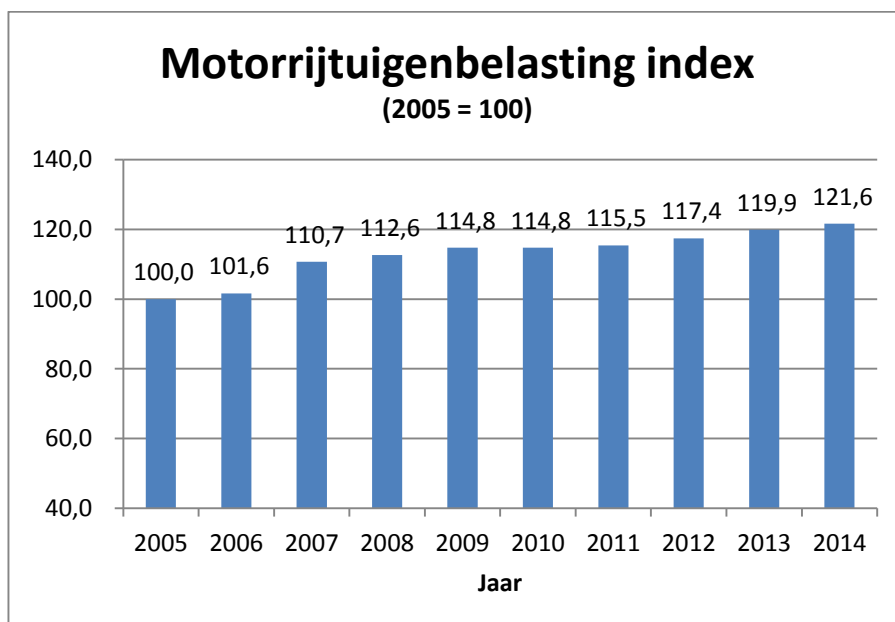
Belasting op voertuigen wordt op twee manier geheven: via de motorrijtuigenbelasting, een belasting op het hebben van een voertuig, en via een eurovignet. Dit vignet is verplicht als er van rijkswegen gebruik wordt gemaakt met een voertuig van 12.000 kg of meer. Het eurovignet geldt voor Nederland, België,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

### Kostenontwikkeling motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1 januari 2014 verhoogd met gemiddeld 1,46%. EVO signaleert dat de procentuele ontwikkeling afhankelijk is van het voertuig dat men gebruikt. Bij de kleinere en lichtere voertuigen is de procentuele stijging lager dan bij de zwaardere (23-ton laadvermogens) voertuigcombinaties.

### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek geeft van de component motorrijtuigenbelasting de indexontwikkelingen weer. De tabel toont de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar.



Jaar	Ontwikkeling
2005	100,00%
2006	1,60%
2007	9,00%
2008	1,70%
2009	1,90%
2010	0,00%
2011	0,60%
2012	1,70%
2013	2,11%
2014	1,46%

### Eurovignet

De tarieven van het eurovignet zijn ook in 2014 niet veranderd. Voor het rijden op rijkswegen binnen Nederland, België, Luxemburg, Zweden en Denemarken gelden sinds 1 januari 2011 nog steeds 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 bruto voertuigprijzen in de verslagperiode met 1,22% zijn gestegen.

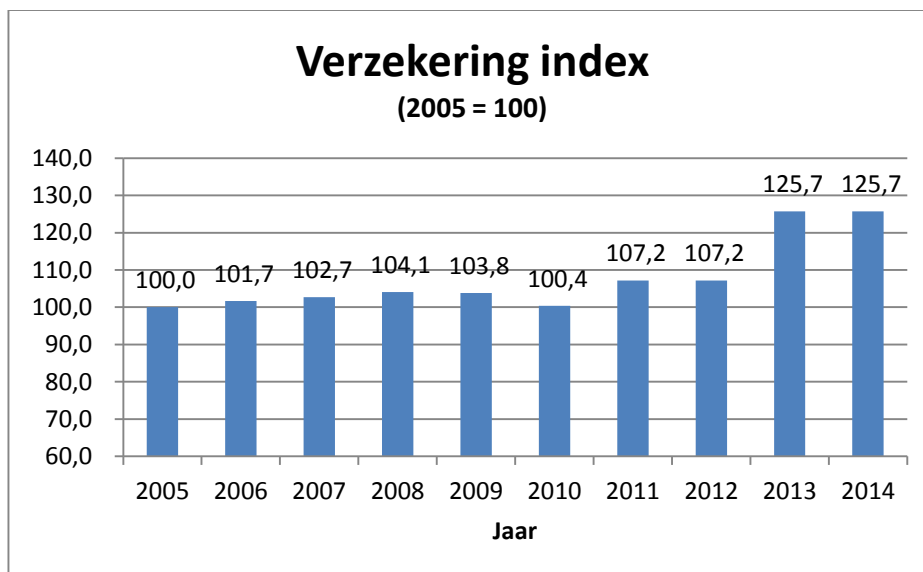
Voor wat betreft de catalogusprijzen kan worden gesteld dat een daling of stijging hiervan over het algemeen pas in de premie tot uitdrukking komt op het moment dat het bestaande voertuig door een nieuw voertuig wordt vervangen.

Op basis van meerdere bronnen blijkt dat er met betrekking tot de premie geen verhogingen zijn doorgevoerd. Volledigheidshalve zij nog vermeld dat eind 2012 de assurantiebelasting gestegen van 9,7% naar 21%, een stijging derhalve van 11,3%. Dit is in de vorige rapportage meegenomen.

Uiteindelijk is de aanpassing van de verzekeringspremie ten opzichte van vorig jaar niet gewijzigd.

#### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek geeft de indexontwikkelingen van de component verzekeringen weer. In de tabel wordt de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar weergegeven.



Jaar	Ontwikkeling
2005	100,00%
2006	1,70%
2007	1,00%
2008	1,30%
2009	-0,20%
2010	-3,30%
2011	6,75%
2012	0,00%
2013	17,28%
2014	0,00%



### 3.4 Onderhoud

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

#### Kostenontwikkeling

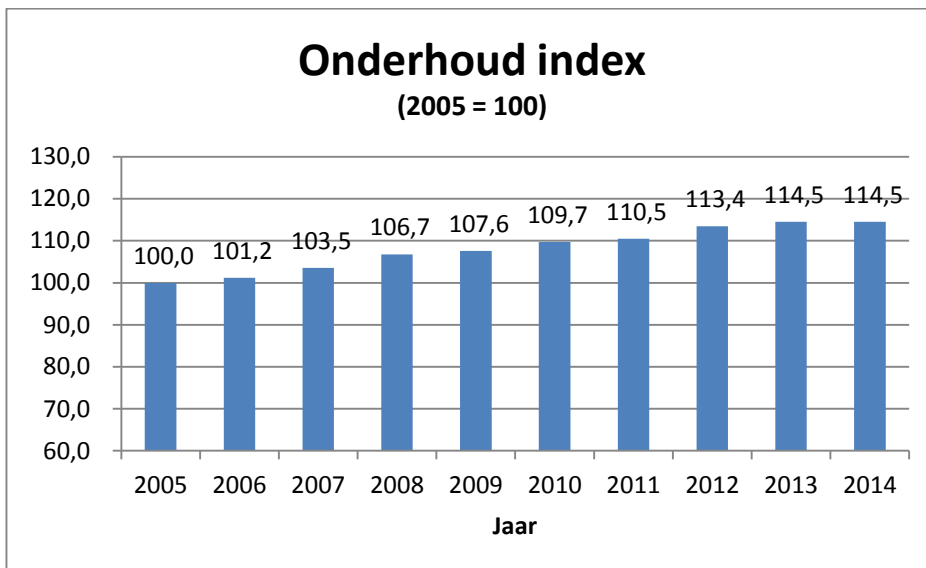
Voor de berekening van de ontwikkeling van de **vaste onderhoudskosten** is van de volgende verdeling uitgegaan:

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

De vaste onderhoudskosten zijn ten opzichte van oktober 2013 niet gewijzigd.

#### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek toont de indexontwikkeling van de component onderhoud. De tabel toont de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar.



Jaar	Ontwikkeling
2005	100,00%
2006	1,20%
2007	2,30%
2008	3,10%
2009	0,80%
2010	2,00%
2011	0,67%
2012	2,68%
2013	0,94%
2014	0,00%

### 3.5 Afschrijving

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

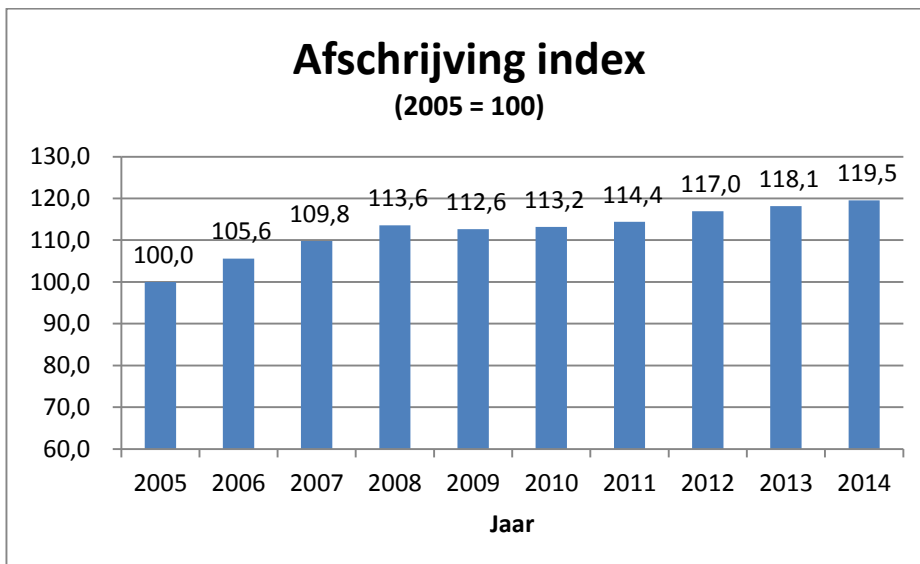
#### Kostenontwikkeling

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 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 1,17% op deze component vastgesteld, ten opzichte van het vorige verslagjaar.

#### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek geeft van de component afschrijving de indexontwikkelingen weer. De tabel toont de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar.



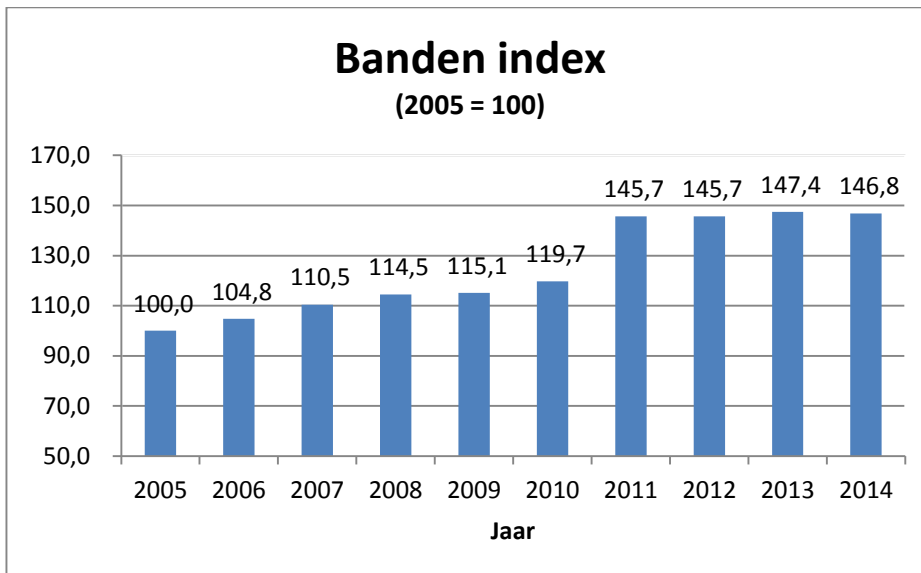
Jaar	Ontwikkeling
2005	100,00%
2006	5,60%
2007	4,00%
2008	3,40%
2009	-0,80%
2010	0,45%
2011	1,08%
2012	2,25%
2013	1,00%
2014	1,17%

### 3.6 Banden

In 2013 kregen we als gevolg van economische omstandigheden en concurrentie te maken met een lichte prijsdaling van de banden. In de verslagperiode is vastgesteld dat de bandenprijzen licht zijn gedaald, 0,38% ten opzichte van de vorige verslagperiode.

#### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek toont de indexontwikkelingen van de component banden. In de tabel wordt de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar weergegeven.



Jaar	Ontwikkeling
2005	100,00%
2006	4,80%
2007	5,40%
2008	3,70%
2009	0,50%
2010	4,00%
2011	21,69%
2012	0,00%
2013	1,17%
2014	-0,38%

### 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 2013 tot oktober 2014. Deze gegevens worden ons door BP ter beschikking gesteld.

Om het jaargemiddelde te berekenen, wordt gerekend met de dagprijs van brandstof.

#### Kostenontwikkeling

Bij de kosten ontwikkeling van dieselolie wordt uitgegaan van de brutoprijzen af pomp (zelfbediening). De gemiddelde prijzen bedroegen (exclusief btw) per liter:

- 01-10-2012 tot 01-10-2013: **124,08 ct**
- 01-10-2013 tot 01-10-2014: **123,20 ct**

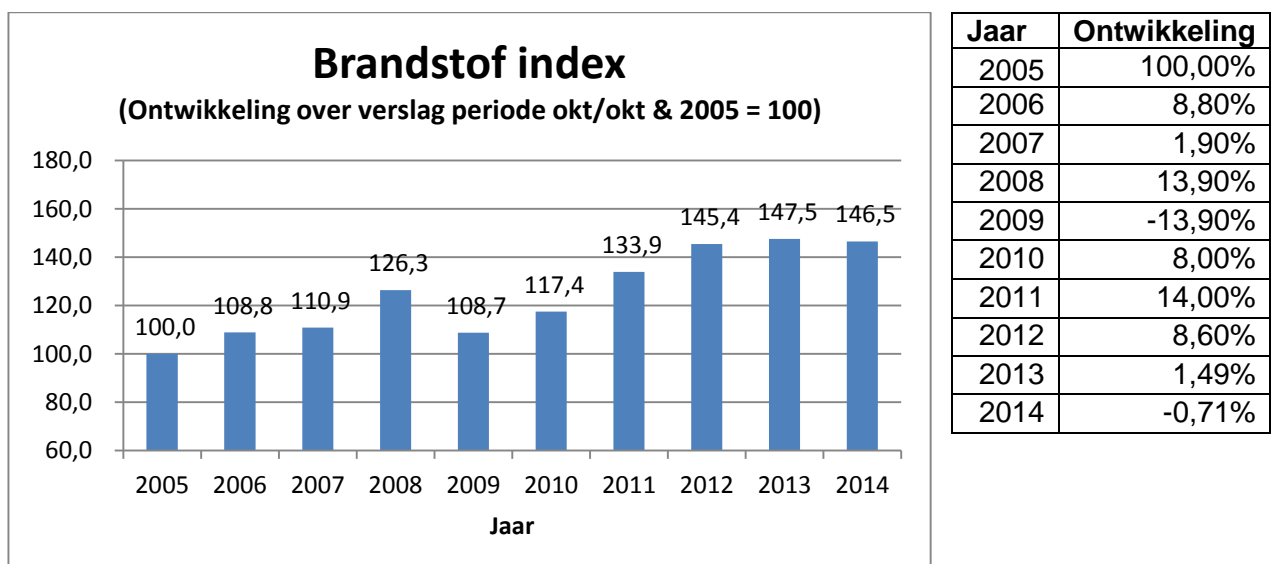
Dit betekent dat de gemiddelde brandstofprijs met 0,71% is gedaald ten opzichte van vorig jaar.

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 2013/2014 aangegeven.

Op 1 oktober 2014 bedraagt de prijs **122,61 ct** per liter.

#### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek geeft de indexontwikkelingen van de component brandstof weer. De grafiek geeft de gemiddelde brandstofprijs weer over de verslagperiode oktober tot oktober. De tabel toont de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar.



In het bijlagerapport 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

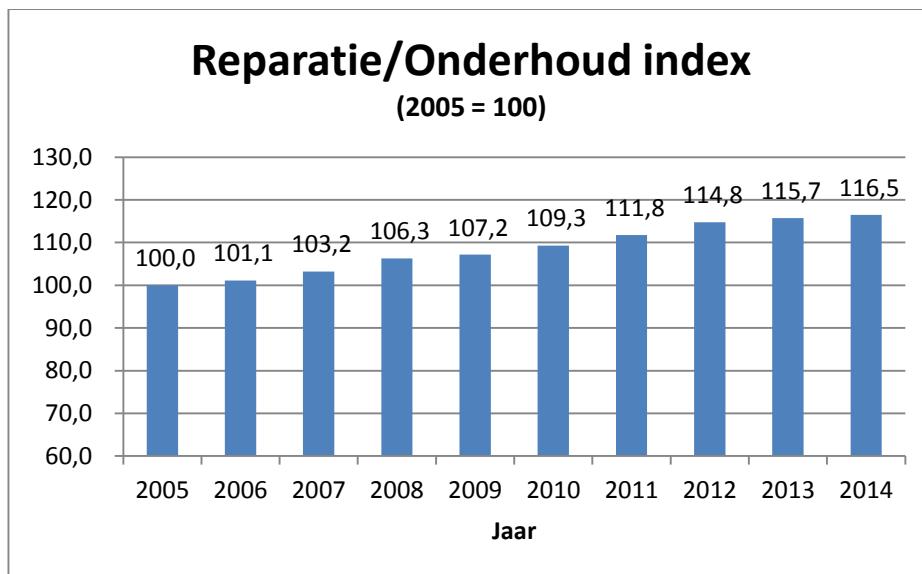
Onder de **variabele kosten** worden reparatie- en onderhoudskosten opgenomen die betrekking hebben op het motorische en draaiende gedeelte van het voertuig.

#### Kostenontwikkeling

De variabele kosten worden verdeeld in circa 50% werkplaatskosten en circa 50% materiaalkosten. Tijdens de onderzoeksperiode is een stijging van 0,67% ten opzichte van vorig jaar vastgesteld.

#### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek toont van de component reparatie/onderhoud de indexontwikkeling. In de tabel wordt de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar weergegeven.



Jaar	Ontwikkeling
2005	100,00%
2006	1,10%
2007	2,10%
2008	3,00%
2009	0,80%
2010	2,00%
2011	2,27%
2012	2,68%
2013	0,83%
2014	0,67%

### 3.9 Loonkosten

Bij deze component wordt uitgegaan van loonkosten die berekend worden op basis van de lonen die gelden binnen de cao voor het beroepsgoederenvervoer over de weg. Bij dit rapport wordt uitgegaan van een chauffeur binnenlands vervoer met een maximaal aantal dienstjaren. Dit komt overeen met de loonschaal D5. Er wordt uitgegaan van een 48-urige werkweek. In de loonkostenberekeningen is geen rekening gehouden met chauffeursvergoedingen.

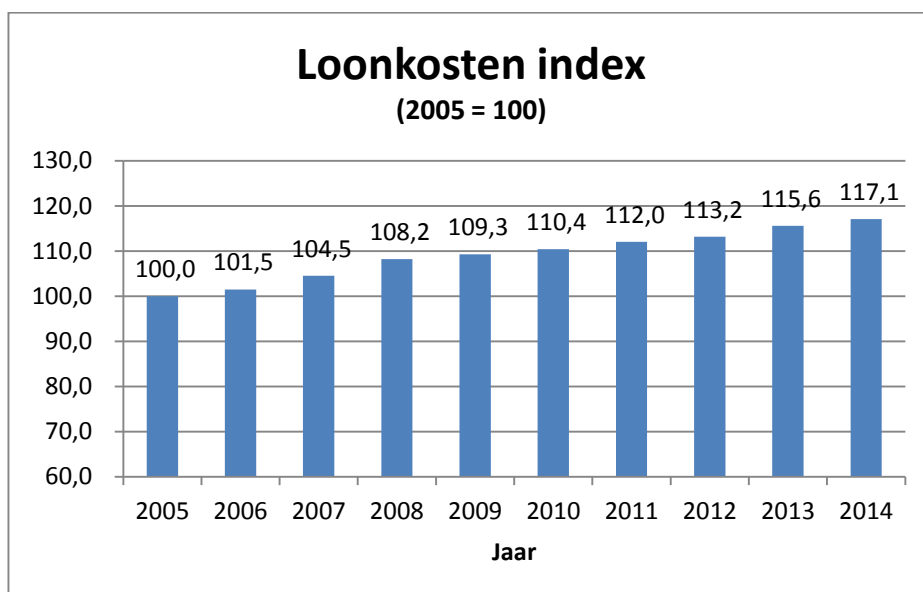
#### Kostenontwikkeling

Op 31 december 2013 liep de cao voor het beroepsgoederenvervoer af en startte de onderhandelingen voor een nieuwe cao. Bij het opstellen van het rapport is er nog geen overeenstemming over een nieuwe cao.

Ondanks het feit dat de laatste loonsverhoging voor chauffeurs dateert van juli 2013 (0,5% loonsverhoging) zijn de loonkosten over de verslagperiode met 1,32% gestegen. Deze verhoging is volledig toe te schrijven aan de wijziging van de sociale premies.

#### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek geeft de indexontwikkelingen van de component loonkosten weer. In de tabel wordt de procentuele ontwikkeling van de loonkosten ten opzichte van het vorig jaar weergegeven.



Jaar	Ontwikkeling
2005	100,00%
2006	1,50%
2007	3,00%
2008	3,50%
2009	1,00%
2010	1,00%
2011	1,50%
2012	1,04%
2013	2,10%
2014	1,32%

### 3.10 Overige kosten

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

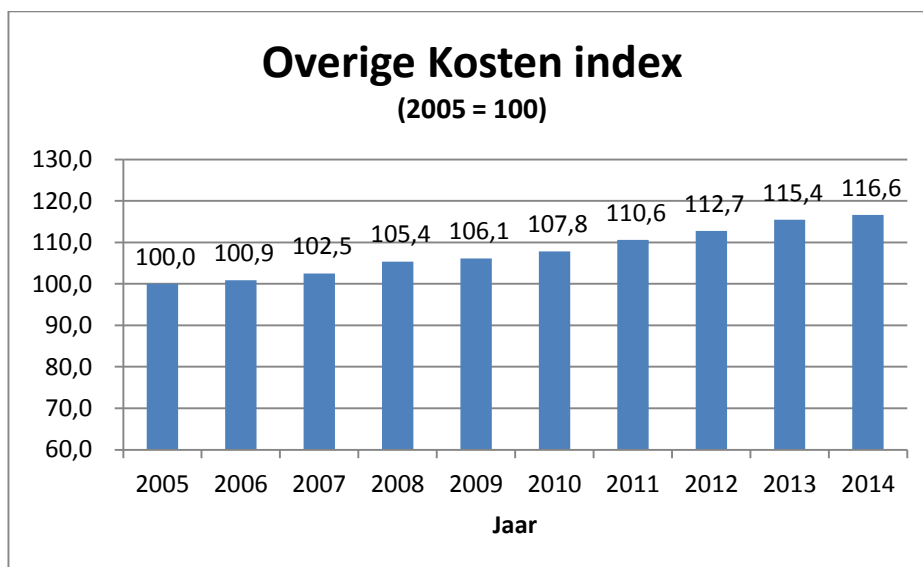
#### Kostenontwikkelingen

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 2013 t/m augustus 2014.

Over deze periode is het prijsindexcijfer 1%.

#### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek geeft de indexontwikkelingen van de component overige kosten weer. De tabel toont de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar.



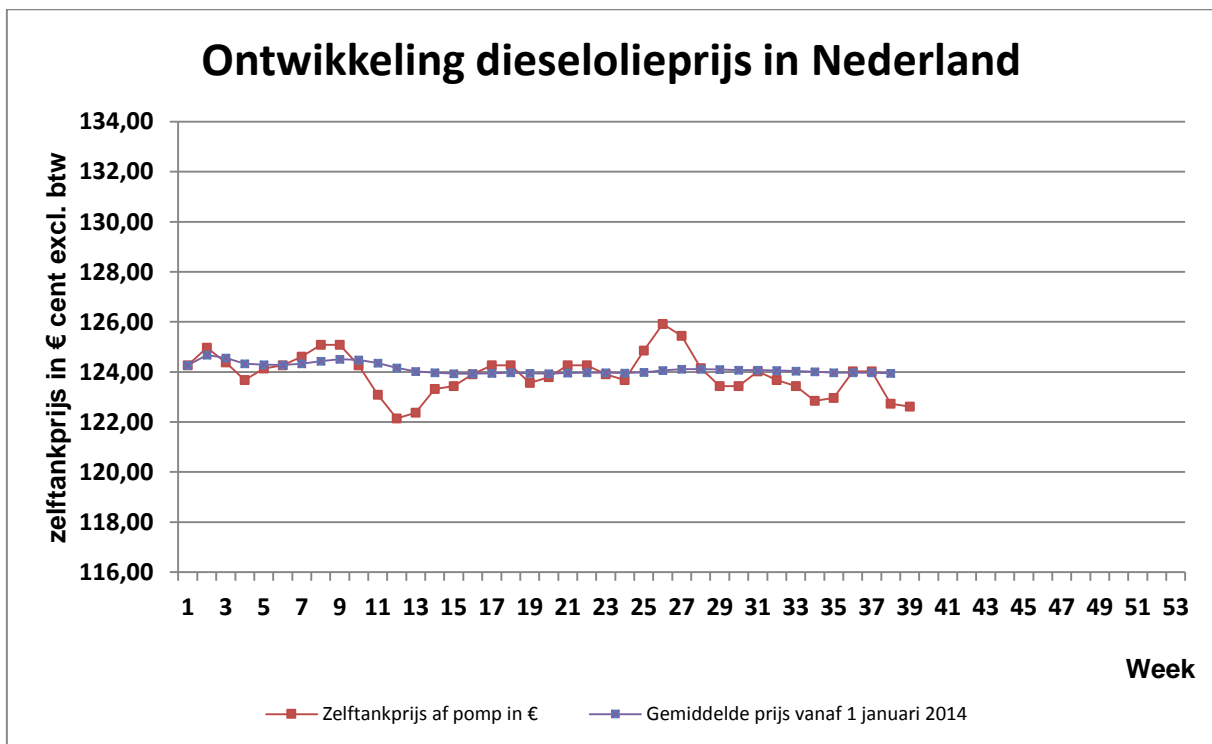
Jaar	Ontwikkeling
2005	100,00%
2006	0,90%
2007	1,60%
2008	2,80%
2009	0,70%
2010	1,60%
2011	2,60%
2012	1,90%
2013	2,40%
2014	1,00%

## 4 Ontwikkeling brandstofprijzen

Het verloop van de brandstofprijzen 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
- Invloeden Groeiende economieën
- raffinagecapaciteit en -kosten
- Kosten logistiek
- Accijnzen en btw

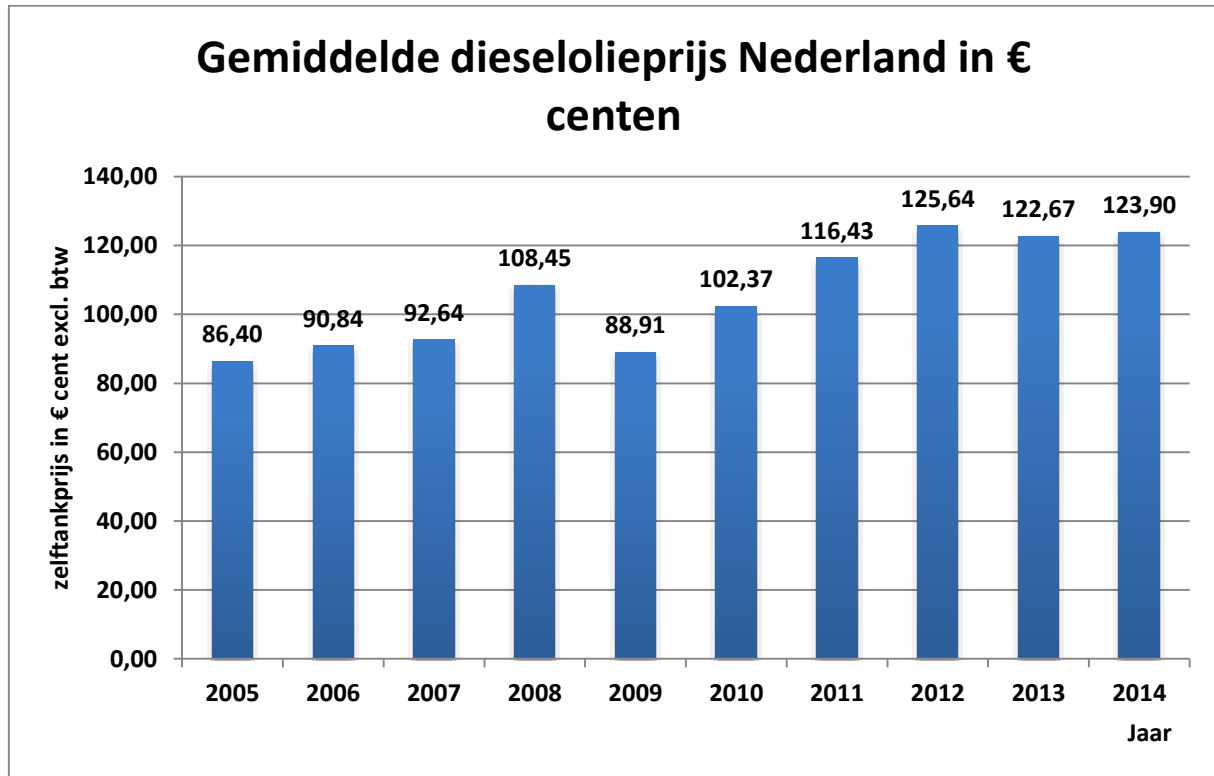
Onderstaande grafiek laat de ontwikkeling van de bruto af pomp dieselprijs (zelfbediening) van 2014 zien, exclusief btw. De gegevens in het wekelijkse overzicht vertonen niet zo'n grote schommelingen, zodat de trendlijn redelijk stabiel is. Wel zien we dit jaar uitschieters naar beneden eind maart 2014 en naar boven eind juni tot medio juli 2014.



Op 1 januari 2014 is de accijns op diesellole met 3 cent verhoogd, daarnaast werd een inflatiecorrectie van 1,7% doorgevoerd. Een totale stijging van zo'n 4 cent derhalve. De accijns komt daarmee op zo'n 47 cent per liter



Onderstaande grafiek geeft inzicht in de meerjarenontwikkeling van de brandstofprijs in Nederland. Deze grafiek toont de gemiddelde dieselprijs over het kalenderjaar. 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 dieselloleie- of brandstofclausule afgesproken. Hiervoor moet een aantal zaken bekend zijn, zoals:

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

Op die manier is te beoordelen of en in hoeverre de gemiddelde prijs van een liter dieselloleie 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 dieselloleiprijzen in het buitenland een rol. Afhankelijk van soort vervoer en bijvoorbeeld jaarkilometrage, heeft een gemiddelde stijging van 5 à 6% van de dieselloleiprijs een invloed op de vrachtprijs van 0,50 tot 1%.

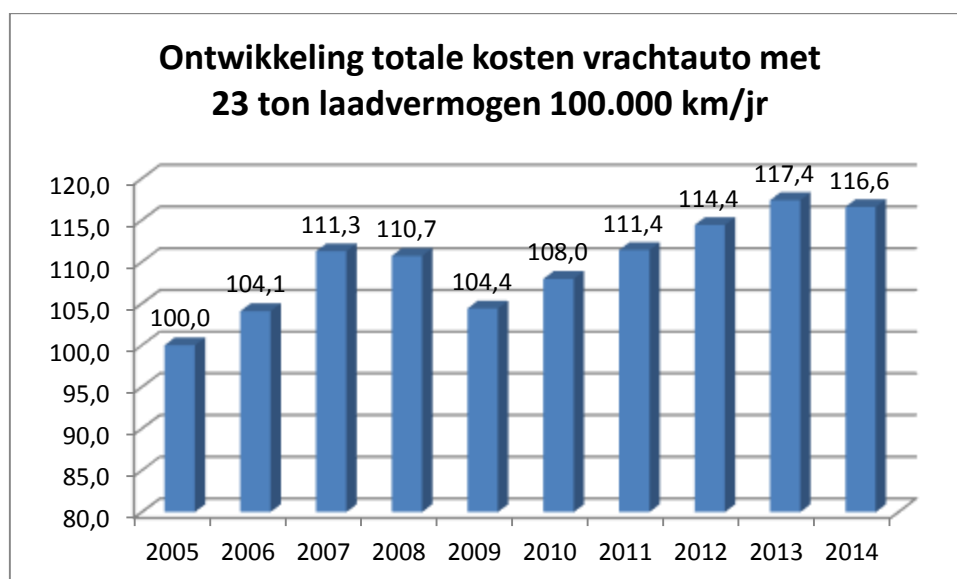
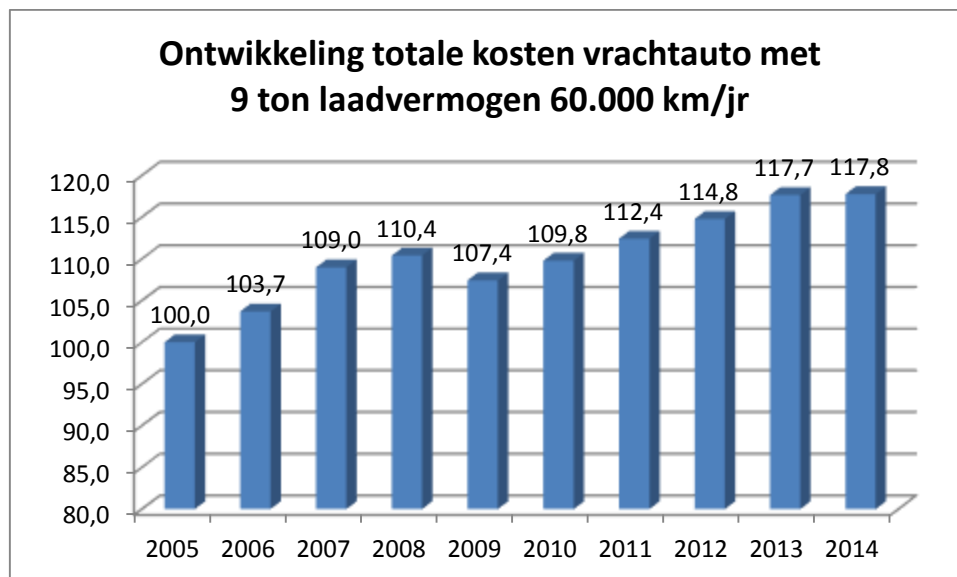
Een veelgebruikte formulering van een dieselloleieclausule is de volgende: *Daalt of stijgt de gemiddelde dieselloleiprijs met ... procent, dan daalt of stijgt de vrachtprijs met ... procent.* Stel dat de dieselloleiprijs in een kwartaal met gemiddeld 5 procent is gestegen, en het brandstofaandeel bedraagt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

## 5 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.

### 5.1 Geïndexeerde ontwikkelingen

Onderstaand diagram laat zien aan welke trend de kostenontwikkelingen sinds 2005 onderhevig is geweest. In onderstaande tabellen is het jaar 2005 als uitgangspunt genomen (index 2005 = 100). Daarnaast zijn de berekeningen gebaseerd op een 48-urige werkweek. In het bijlagersrapport is deze ontwikkeling voor alle tonnages en kilometrages weergegeven.



## 5.2 Beleid- en marktontwikkelingen

### NATIONAAL WEGVERVOER

#### Milieuzone Arnhem

Gemeente Arnhem heeft sinds 1 juli 2014 een milieuzone ingesteld voor de binnenstad, inclusief centrumring. De instelling van een milieuzone inclusief centrumring betekent dat vrachtauto's die niet voldoen aan de eisen van de milieuzone (euro 3 en minder) andere wegen gaan kiezen om hun bestemming te bereiken. De gevolgen van dit omrijden zijn aldus EVO niet goed in beeld gebracht. Daarnaast is er niet voldoende onderzoek gedaan naar de alternatieven. Een milieuzone voor alleen het voetgangersgebied of andere stimulerende maatregelen hadden wellicht hetzelfde effect kunnen hebben. EVO heeft om deze redenen bezwaar gemaakt tegen de instelling van deze milieuzone.

#### Toegangseisen Maasvlakte per 1 oktober 2014, maar nog geen boetes

Om de Tweede Maasvlakte aan te mogen leggen was het zaak de grenswaarden voor NOx niet te overschrijden. Daarom worden per 1 oktober 2014 toegangsbeperkingen opgelegd aan vrachtauto's. Eerder hebben EVO en TLN al bereikt dat de invoerdatum is verschoven van 1 januari naar 1 oktober 2014. Als toegangsvoorwaarden geldt dat een voertuig aan de eis Euro 6 of Euro 5 (niet ouder dan zeven jaar) moet voldoen.

Momenteel is er intensief overleg met de gemeente over de voorwaarden voor ontheffing en de formulering voor hardheidsclausules. Ook de wijze van handhaving (gelijke monniken, gelijke kappen binnen- en buitenlandse vervoerders) wordt besproken.

De gemeente heeft achterstand met de automatisering. Vanaf 1 oktober moet dit op orde zijn, dan is het ook mogelijk te registreren en ontheffingen aan te vragen. Vanaf 1 oktober gaan daarom de eisen wel in, maar pas vanaf 1 december zal de gemeente echt handhaven.

#### Autobrief 2.0

Binnenkort stuurt staatssecretaris Wiebes van Financiën zijn beleidsnotitie over de autobelastingen voor de periode 2016 tot en met 2019 naar de Tweede Kamer. De Autobrief 2.0 kondigt een volledige herziening van de BPM, MRB en fiscale bijtelling privégebruik aan. De afspraken uit het SER-Energieakkoord worden hierin meegenomen en geëerbiedigd. De staatssecretaris heeft aangegeven dat de Autobrief enkel toe ziet op personenauto's en dus niet op bestelauto's, behalve waar het de fiscale bijtelling betreft. Dit komt omdat het huidige stelsel van autobelastingen in de personenautomarkt sterk verstorend werkt. De achterban van EVO die bestelauto's rijdt, zal dus naar verwachting niet te maken krijgen met een lastenverzwaring. Zekerheid is er pas, als er politieke overeenstemming is over de Autobrief.

#### Ketenaansprakelijkheid

Minister Asscher van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is momenteel een wetsvoorstel aan het voorbereiden, waarin opdrachtgevers mede aansprakelijk worden voor naleving van sociale lasten bij hun opdrachtnemers. Dit wetsvoorstel gaat gelden voor alle sectoren binnen Nederland.

Momenteel ligt het wetsvoorstel bij de Raad van State ter beoordeling. De minister wil het wetsvoorstel zo snel mogelijk invoeren, maar EVO verwacht dat 1 januari 2015 te vroeg zal komen.

EVO is van mening dat een vorm van verantwoordelijkheid verwacht mag worden van een opdrachtgever. Echter, een juridische aansprakelijkheid gaat in de logistieke keten te ver. Een logistieke keten bevat veel schakels en er is onvoldoende zicht op de partij die de opdracht daadwerkelijk uitvoert. Verladers zijn wel verantwoordelijk voor het correct uitvoeren van de transportopdracht binnen de wettelijke kaders.

EVO heeft duidelijk gemaakt dat een aansprakelijkheid binnen de logistieke keten onuitvoerbaar is. Een verlader zou waarschijnlijk pas gaan uitbetalen, nadat hij zeker weet dat de vervoerder/onder-vervoerder aantoonbaar kan maken dat hij zijn sociale verplichtingen nakomt. Een verlader moet een groot administratief proces opzetten om zichzelf te vrijwaren van enige aansprakelijkheid.

EVO houdt de ontwikkelingen rondom deze wetgeving in de gaten en zal leden informeren zodra er zicht komt op het definitieve wetsvoorstel.

## **INTERNATIONAAL WEGVERVOER**

### **Ontwikkelingen LZV's**

In Vlaanderen is men nog bezig met het uitwerken van de eerste proef met ecocombi's. Het aanvragen van trajecten was ook opengesteld voor Nederlandse bedrijven. EVO is een groot voorstander voor de inzet van ecocombi's nationaal en grensoverschrijdend. De mogelijkheid dat Nederlandse bedrijven deel konden nemen aan de proef in Vlaanderen ziet EVO dan ook als een positieve ontwikkeling. Voorlopige resultaten laten zien dat alle aanvragen van Nederlandse verladers en vervoerder zijn afgewezen. EVO blijft, samen met de Belgische zusterorganisatie OTM, in gesprek met het Ministerie om een grensoverschrijdende proef te organiseren.

In Duitsland wordt in een beperkt aantal deelstaten proeven gedaan met ecocombi's. Momenteel rijden er 80 ecocombi's van 36 bedrijven rond. Onderzoeken tonen aan dat de negatieve verwachten niet uitkomen en dat de ecocombi ook in Duitsland veel voordelen oplevert. De proef is momenteel nationaal geënt, grensoverschrijdend vervoer is niet toegestaan. Daarnaast is de voor Nederland belangrijke deelstaat Nordrhein-Westfalen niet mee in de proeven. De politiek in Nordrhein-Westfalen is fel gekant tegen ecocombi's omdat zij vrezen dat transport van het spoor naar de weg verplaatst wordt.

### **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 in "de eerste maanden van 2015".

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.

### **Duits minimum loon**

Vanaf januari 2015 geldt er in Duitsland een minimumloon voor werknemers ouder dan 18 jaar. Het Duits minimumloon ligt nagenoeg op het zelfde niveau als in Nederland. In Duitsland is het loon bij een 40-urige werkweek vastgesteld op € 8,50, terwijl in Nederland het is vastgesteld op € 8,63. EVO verwacht dat voor het wegvervoer de gevolgen van deze wetgeving beperkt zijn. EVO heeft diverse signalen ontvangen dat chauffeurs in Duitsland over het algemeen al boven dit minimum zaten.

## Duitse Tol

In Duitsland worden de komende jaren de huidige regels rondom Maut aangepast. Bedrijven die in of door Duitsland transporteren krijgen te maken met onderstaande wijzigingen.

- Per 01-01-2015 nieuwe Mautstructuur waarbij een apart tarief voor Euro VI is opgenomen.
- Per 01-07-2015 wordt het aantal tolplichtige Bundesstraßen met 1000 kilometer uitgebreid.
- Per 01-10-2015 zal de ondergrens voor tolplichtige voertuigen van 12 ton totaalgewicht naar 7.5 ton worden verlaagd.
- Per 01-01-2016 Maut voor personenauto's op de autosnelwegen.
- Per 01-07-2018 Maut voor vrachtwagens op het gehele Bundesstraßen- en autosnelwegennetwerk.

Vanaf januari gelden onderstaande Mauttarieven.

klasse	euronorm	t/m 3 assen		4 assen of meer	
		huidig	vanaf 01-01-2015	huidig	vanaf 01-01-2015
<b>A</b>	VI	14,1	12,5	15,5	13,1
<b>B</b>	V & EEV	14,1	14,6	15,5	15,2
<b>C</b>	IV	16,9	15,7	18,3	16,3
<b>D</b>	III	19	18,8	20,4	19,4
<b>E</b>	II	27,4	19,8	28,8	20,4
<b>F</b>	I & 0	27,4	20,8	28,8	21,4

De tarieven voor de meest vervuilende categorieën dalen. Dit komt door Europese regelgeving die bepaalt dat de duurste categorie maximaal het dubbele van de goedkoopste mag bedragen.

### 5.3 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.

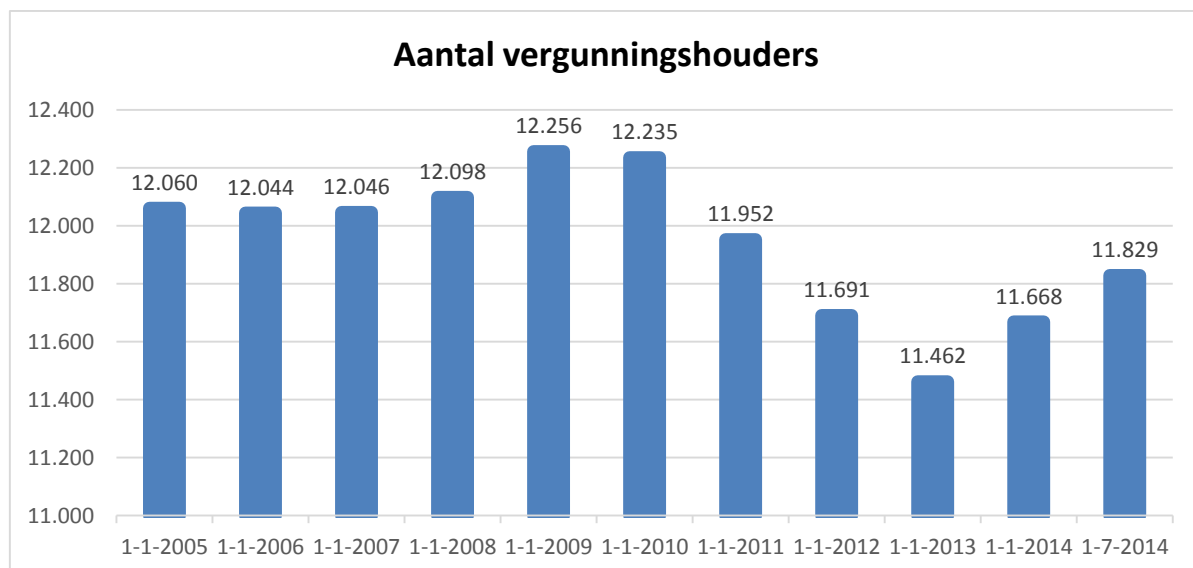
Momenteel zijn er steeds meer bedrijven die “eigen vervoer” verrichten gaan zoeken hoe dat zij hun voertuig efficiënter kunnen inzetten. Velen komen tot de conclusie dat het verwerven van een vergunning voor het verrichten van beroepsvervoer een oplossing biedt.

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 2014<sup>1</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, in 2014 zijn dat er 11.829. Dit is een afname van 3,5% in het aantal bedrijven.

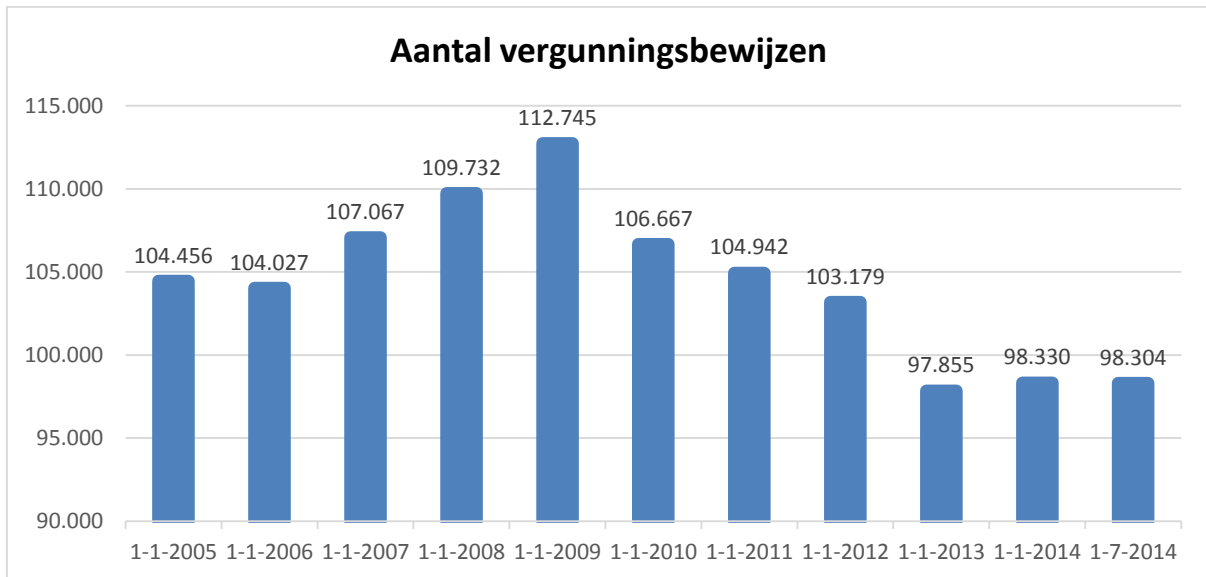
Vanaf 2013 is weer lichte groei in het aantal transportbedrijven te zien. De laatste anderhalf jaar is het aantal transportbedrijven met 3,2% gegroeid.



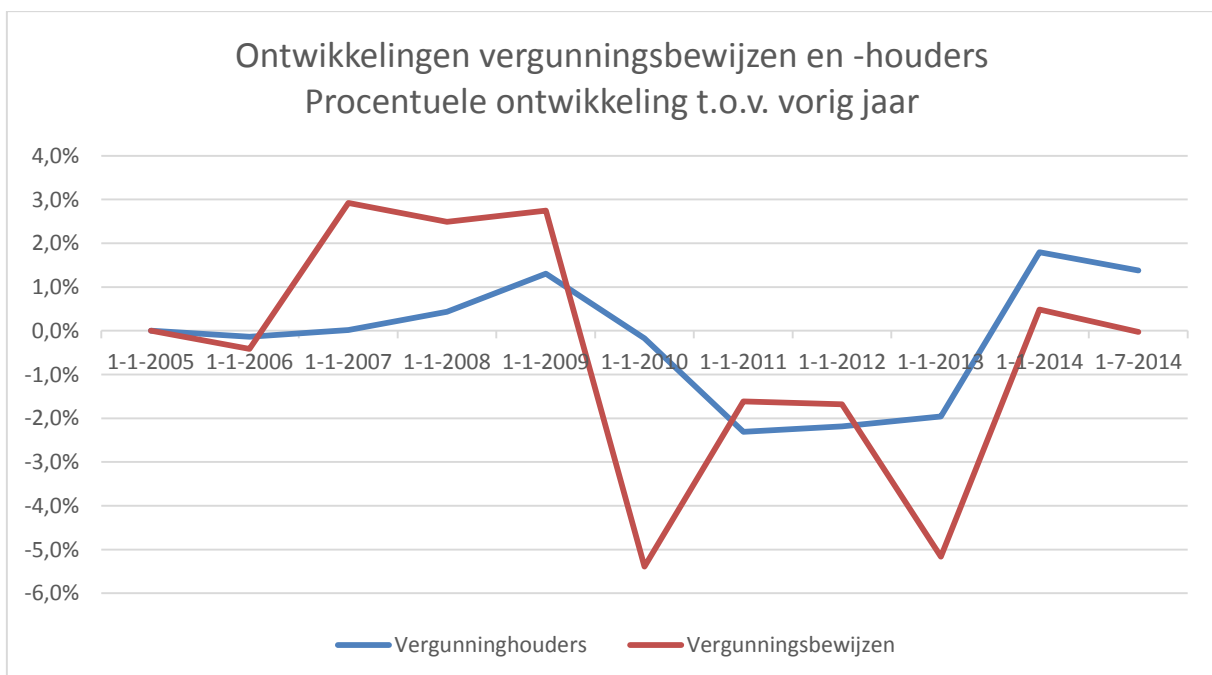
<sup>1</sup> Bron: NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie)

## Aantal vergunningsbewijzen

Naast het aantal bedrijven is het aantal transportmiddelen, vergunningsbewijzen, van belang om te zien hoeveel voertuigen worden ingezet. Per 1 januari 2009 waren er in Nederland bijna 113.000 voertuigen die in het beroepsgoederenvervoer worden ingezet. Anno juli 2014 is dit aantal gedaald naar ruim 98.000, dit is een daling van 12,8%. De laatste anderhalf jaar lijkt het aantal redelijk stabiel rond de 98.000 te liggen.



Als de ontwikkeling van het aantal vergunninghouders naast de ontwikkeling van het aantal vergunningsbewijzen wordt gelegd vallen een aantal punten op. Het aantal vergunningsbewijzen, transportvoertuigen, stijgt de laatste jaren niet in dezelfde mate als het aantal bedrijven. Hoewel het aantal bedrijven bij benadering gelijk blijft, is het Nederlands wagenpark gekrompen.



### Aantal faillissementen

In het eerste halfjaar van 2014 zijn 62 bedrijven failliet gegaan. Dat zijn er 15 meer dan in het 2<sup>e</sup> halfjaar van 2013. Deze 62 transportbedrijven bezaten gezamenlijk 1062 vergunningsbewijzen. Opvallend is dat in 2014 het gemiddeld aantal vergunningsbewijzen per faillissement behoorlijk is gestegen.

Jaar	Faillissementen	Vergunningsbewijzen	Verhouding
2009	155	2472	15,9
2010	142	2086	14,7
2011	120	1675	14,0
2012	127	1810	14,3
2013	125	1584	12,7
2014	62	1022	16,5

### Omzetontwikkelingen

Dit schema laat de omzetontwikkeling zien van ondernemingen in de transportbranche over de laatste jaren<sup>2</sup>.

Jaar	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>
2010	2,6	2,4	5,6	-4,7
2011	4,3	4,0	5,4	-1,1
2012	3,1	2,0	2,4	0,5
2013*	0,7	-0,8	0,7	0,6
2014 1e kwartaal*	1,4	2,7	-0,3	5,1
2014 2e kwartaal*	1,9	3,1	1,0	5,4

Definities:

1) Deze sectie omvat:

- 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;
- de ondersteunende activiteiten als terminal- en parkeerfaciliteiten, vrachtbehandeling, opslag enz.;
- de postdiensten;
- 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.

\* Dit zijn voorlopige cijfers

---

<sup>2</sup> Bron: Statline CBS



## Wagenparkstatistieken

Het Nederlands wagenpark van vrachtwagens gerelateerd aan het goederenvervoer bestaat anno 2014 uit 147.918 voertuigen. Onderstaand overzicht laat goed zien dat het wagenpark in Nederland de afgelopen jaren dalende is<sup>3</sup>.

Voertuigcategorie	31-3-2009	31-3-2010	31-3-2011	31-3-2012	31-3-2013	31-3-2014
<b>Bakwagen</b>	40.081	38.109	37.657	36.434	35.068	33.338
<b>Bouwvoertuig</b>	7.755	7.546	7.469	7.026	6.608	6.210
<b>Geconditioneerd vervoer</b>	8.443	8.223	8.110	7.988	7.674	7.504
<b>Reinigingsvoertuig</b>	4.217	4.248	4.382	4.380	4.104	4.155
<b>Tankwagen</b>	1.041	964	934	881	842	844
<b>Trekker (Truck zonder vaste bak)</b>	74.384	68.460	68.722	68.416	67.418	66.817
<b>Voor vervoer van voertuigen</b>	4.364	4.262	4.401	4.344	4.205	4.094
<b>Wisselbare opbouw</b>	15.779	15.278	15.415	15.047	14.231	13.474
<b>Overige voertuigen</b>	10.490	10.421	10.916	10.551	10.609	11.482
<b>Totaal</b>	166.554	157.511	158.006	155.067	150.759	147.918

---

<sup>3</sup> Bron: Mobiliteit in Cijfers Auto's (Bovag/ Rai vereniging)

## 6 Internationaal wegvervoer

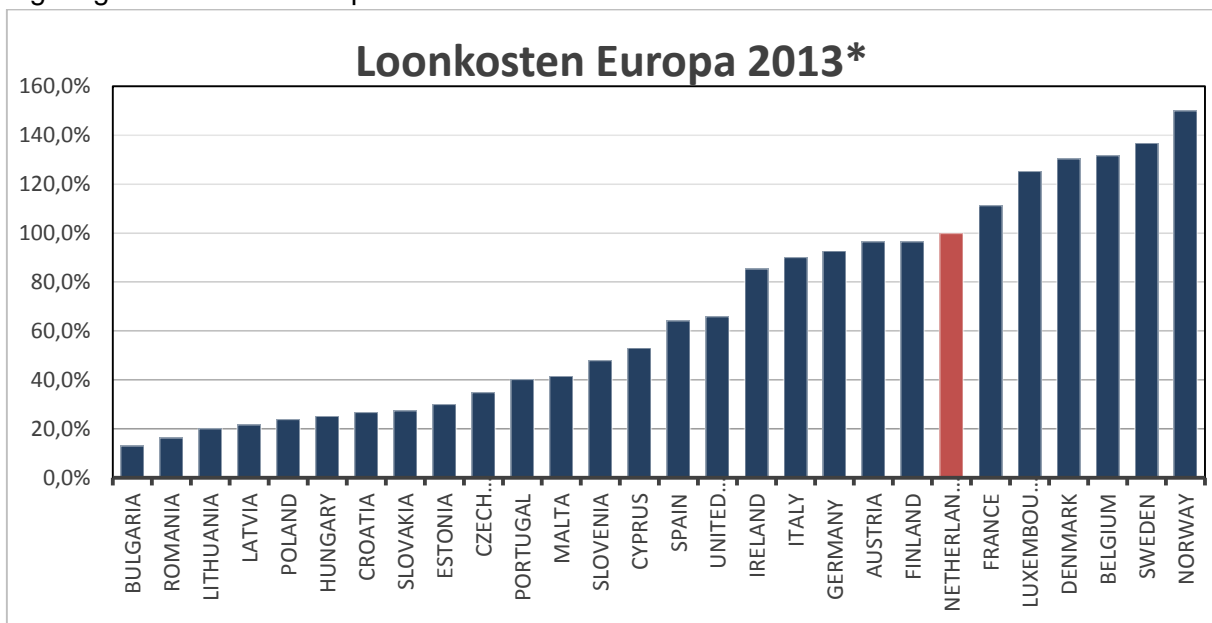
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ontwikkelingen in Europa op het gebied van loon, marktaandeel en brandstof. Bij de analyses zijn de gegevens van Turkije buiten beschouwing gelaten.

### Loonkosten

Onderstaande tabel geeft inzicht in de ontwikkeling van de loonkosten voor de transportsector. Opvallend is dat de lidstaten die het laatst bij de Europese Unie zijn aangesloten, Bulgarije en Roemenië de grootste loonkostenstijging noteren<sup>4</sup>.

Land	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bulgarije	100,0	107,2	118,8	121,4	121,9	127,6
Roemenië	100,0	108,3	113,7	117,8	121,4	124,4
Noorwegen	100,0	104,4	107,2	111,6	116,3	121,5
Oostenrijk	100,0	102,7	107,4	109,8	115,5	119,1
Luxemburg	100,0	102,0	104,2	109,4	112,0	116,2
Italië	100,0	102,8	106,5	108,2	112,8	114,7
Letland	100,0	104,0	103,1	103,7	111,5	113,5
Estland	100,0	97,4	98,3	98,6	100,0	113,4
België	100,1	103,5	106,5	109,5	111,3	113,0
Tsjechië	100,1	104,6	106,5	107,2	111,3	112,1
Hongarije	100,2	104,4	102,2	107,0	110,7	111,0

EVO heeft afgelopen periode uitvoerig onderzoek gedaan om de absolute loonkosten van chauffeurs in Europa inzichtelijk te krijgen. Een Europees overzicht van loonkosten van chauffeurs heeft EVO niet kunnen samenstellen. Daarentegen geeft onderstaande tabel wel inzicht in loonkosten binnen de dienstensector in Europa. Deze informatie laat zien dat de gemiddelde loonkosten binnen de dienstensector in Oost Europese lidstaten nog aanzienlijk lager ligt dan in West Europa.



\* Loonkosten op basis het gemiddelde loon binnen de totale dienstensector per Lidstaat.

<sup>4</sup> Bron: Eurostat

## Ontwikkelingen ton/kilometers

Analyses over de afgelopen zes jaar laten zien dat Oost Europese transportbedrijven niet alleen meer ton/km zijn gaan rijden. Ook hun aandeel in het internationaal transport is, ten koste van westerse bedrijven, gestegen. Landen die niet in onderstaande tabel zijn opgenomen hebben over de afgelopen zes jaar een daling in de ton/km gerealiseerd<sup>5</sup>.

Land	Totaal ton/km (in miljoenen)			Ton/km internationaal vervoer (in miljoenen)		
	2008	2013	Vershil	2008	2013	Vershil
Bulgarije	15.322	27.097	+ 77%	8.200	19.905	+ 143%
Polen	164.930	247.594	+ 50%	93.013	147.274	+ 58%
Litouwen	20.419	26.338	+ 29%	17.859	23.798	+ 33%
Tsjechië	50.877	54.892	+ 8%	35.129	39.500	+ 12%
Letland	12.343	12.816	+ 4%	9.807	10.013	+ 2%
Noorwegen	20.596	21.317	+ 4%	3.938	2.983	-24%
Slovakië	29.276	30.147	+ 3%	22.957	25.581	+ 11%
Hongarije	35.759	35.818	0%	22.716	26.572	+ 17%

Landen waar de ton/km is gestegen hebben veelal ook meer internationaal transport verricht in de afgelopen zes jaar.

## Brandstofontwikkelingen

Onderstaande tabellen geven de brandstofontwikkelingen weer ten van het huidige kalenderjaar ten opzichte van het vorige kalenderjaar. De dieselprijs is de pompprijs inclusief belasting. In het bijlage rapport is een overzicht te vinden van de ontwikkeling over meerdere jaren<sup>6</sup>.

	2013	2014	% Ontwikkeling
Oostenrijk	1,3575	1,317	-3,0%
België	1,4753	1,442	-2,3%
Duitsland	1,4188	1,367	-3,6%
Spanje	1,3554	1,332	-1,8%
Estland	1,3171	1,29	-2,1%
Frankrijk	1,3718	1,333	-2,8%
Finland	1,5072	1,487	-1,3%
Engeland	1,4071	1,361	-3,3%
Griekenland	1,3619	1,332	-2,2%
Italië	1,6624	1,675	0,8%
Ierland	1,5046	1,471	-2,2%
Luxemburg	1,2164	1,189	-2,3%
Letland	1,2943	1,264	-2,3%
Nederland	1,4799	1,494	0,9%
Portugal	1,4242	1,388	-2,6%
Slowakije	1,3919	1,355	-2,6%
Slovenië	1,3791	1,359	-1,5%

<sup>5</sup> Bron: Eurostat

<sup>6</sup> Bron: International Road Union (IRU)

Brandstofontwikkelingen in landen die niet de Euro gebruiken:

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>% Ontwikkeling</b>
Bulgarije (BGN)	2,615	2,581	-1,3%
Tsjechië (CZK)	35,528	35,67	0,4%
Denemarken (DKK)	10,836	10,63	-1,9%
Hongarije (HUF)	427,87	427,6	-0,1%
Kroatië (HRK)	9,6923	9,904	2,2%
Litouwen (LTL)	4,584	4,488	-2,1%
Noorwegen (NOK)	13,96	14,34	2,7%
Polen (PLN)	5,4985	5,31	-3,4%
Roemenië (RON)	5,8577	6,124	4,5%
Zweden (SEK)	14,478	14,4	-0,5%

## 7 Kostenniveaus en aandelen

Onderstaande tabel geeft inzicht in de kostenopbouw van onze berekeningen. Het uurloon wordt op basis van een 48-urige werkweek meegenomen.

Kostenniveau per 1 oktober 2014 (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	587	587	587	705	705	705
* Motorrijtuigenbel.	300	300	300	300	300	300
* 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	7.482	7.482	-	8.998	8.998	-
<b>Totale vaste kosten</b>	<b>11.917</b>	<b>11.917</b>	<b>4.435</b>	<b>14.682</b>	<b>14.682</b>	<b>5.684</b>
* Afschrijving	-	-	11.685	-	-	10.540
* Banden	1.171	2.340	3.904	779	1.558	2.594
* Brandstof	6.160	12.320	20.533	7.392	14.784	24.640
* Rep./Onderhoud	1.772	3.544	5.906	1.630	3.258	5.435
<b>Totale variabele kosten</b>	<b>9.103</b>	<b>18.204</b>	<b>42.028</b>	<b>9.801</b>	<b>19.600</b>	<b>43.209</b>
<b>Totale materieelkosten</b>	<b>21.020</b>	<b>30.121</b>	<b>46.463</b>	<b>24.483</b>	<b>34.282</b>	<b>48.893</b>
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	46.908	46.908	46.908	46.908	46.908	46.908
<b>Totale kosten <sup>1)</sup></b>	<b>67.928</b>	<b>77.029</b>	<b>93.371</b>	<b>71.391</b>	<b>81.190</b>	<b>95.801</b>

<sup>1)</sup> exclusief overheadkosten

Kostenniveau per 1 oktober 2014 (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	1.116	1.116	1.116	1.821	1.821	1.821
* Motorrijtuigenbel.	300	300	300	912	912	912
* 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	12.343	12.343	12.343	19.210	19.210	19.210
<b>Totale vaste kosten</b>	<b>19.708</b>	<b>19.708</b>	<b>19.708</b>	<b>30.415</b>	<b>30.415</b>	<b>30.415</b>
* Afschrijving	-	-	-	-	-	-
* Banden	1.011	2.025	3.377	1.119	2.237	3.738
* Brandstof	10.560	21.120	35.200	11.550	23.100	38.500
* Rep./Onderhoud	1.669	3.336	5.563	2.059	4.120	6.867
<b>Totale variabele kosten</b>	<b>13.240</b>	<b>26.481</b>	<b>44.140</b>	<b>14.728</b>	<b>29.457</b>	<b>49.106</b>
<b>Totale materieelkosten</b>	<b>32.948</b>	<b>46.189</b>	<b>63.848</b>	<b>45.143</b>	<b>59.871</b>	<b>79.521</b>
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	46.908	46.908	46.908	46.908	46.908	46.908
<b>Totale kosten <sup>1)</sup></b>	<b>79.856</b>	<b>93.097</b>	<b>110.756</b>	<b>92.051</b>	<b>106.779</b>	<b>126.428</b>

<sup>1)</sup> exclusief overheadkosten

In het bijlagerapport is per kilometrage en laadvermogen een diagram met procentuele kostenverdelingen te vinden.