

**Overzicht kostenontwikkelingen taxi vervoer  
2012**

## Overzicht kostenontwikkelingen taxi vervoer 2012

G.P. Lut

Dit onderzoek is uitgebracht aan Sociaal Fonds Taxi

Kenmerk R20110229/30094/GLU/GJO

Zoetermeer, oktober 2011

© Het gebruik van cijfers en/of tekst uit dit rapport is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van NEA.

## Inhoudsopgave

|   |                                             |    |
|---|---------------------------------------------|----|
| 1 | INLEIDING                                   | 4  |
| 2 | NACALCULATIE<br>KOSTENONTWIKKELINGEN 2011   | 5  |
| 3 | RAMING KOSTENONTWIKKELINGEN<br>2012         | 7  |
|   | BIJLAGE A<br>OVERZICHT KOSTENONTWIKKELINGEN | 10 |

# 1 Inleiding

In opdracht van Sociaal Fonds Taxi, heeft NEA een overzicht gemaakt van de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. De kostenontwikkelingen per taxibedrijf kunnen dus anders uitpakken. Dit onderzoek werd de voorgaande jaren in opdracht van KNV Taxi uitgevoerd. Vanaf 2010 heeft Sociaal Fonds Taxi het opdrachtgeverschap overgenomen. Sociaal Fonds Taxi vervult binnen de bedrijfstak taxi de rol van toezichthouder voor de CAO Taxivervoer en is het kenniscentrum op het gebied van opleidingen, arbo, veiligheid en de CAO Taxivervoer. Sociaal Fonds Taxi is opgericht en wordt bestuurd door KNV Taxi, FNV bondgenoten en CNV vakmensen.

Het begrip taxivervoer omvat in dit verband alle vervoer met taxi's, inclusief het groepsvervoer.

In het navolgende wordt enerzijds een nacalculatie over 2011 gepresenteerd, waarbij de in 2011 werkelijk opgetreden kostenontwikkelingen worden vergeleken met de in oktober 2010 opgestelde ramingen voor dit jaar. Daarnaast wordt een raming gemaakt van de te verwachten ontwikkelingen in 2012.

De kostenontwikkelingen zijn gebaseerd op vaststaande feiten en prognoses van het Centraal Planbureau. Toekomstige kostenontwikkelingen die nog onzeker zijn, zijn niet bij de ramingen betrokken.

## 2 Nacalculatie kostenontwikkelingen 2011

Op grond van de tot op heden werkelijk opgetreden wijzigingen in de kosten over het jaar 2011 zijn voor de onderscheiden kostencategorieën de navolgende ontwikkelingen opgetreden voor het gemiddelde niveau 2011 ten opzichte van het gemiddelde niveau 2010.

### **A. Vaste (capaciteits-)kosten rijdend materieel**

#### *1.+2 Afschrijving + rentekosten wagen + apparatuur*

De NEA indexering is ontstaan in een periode dat er veel contracten voor onbetaalde tijd tussen opdrachtgevers en taxiondernemers waren afgesloten. Sinds de invoering van de Europese aanbestedingen zijn dergelijke contracten geleidelijk vervangen door contracten met een looptijd die gelijk of korter is dan de levensduur van het in te zetten materieel. Over het algemeen verrichten Taxiondernemers daarom geen nieuwe investeringen tijdens de looptijd van een contract. Het is dus verantwoord om de ontwikkeling van de kapitaallasten (wagenpark, rente en stalling) niet meer bij de NEA indexering te betrekken.

#### *3. Verzekering*

Volgens informatie bij een representatief aantal verzekeringsmaatschappijen zijn de basispremies voor WA-verzekeringen en de cascopremies voor het rijdend materieel met 2,2% gestegen in 2011.

#### *4. Stalling*

Zie toelichting bij 1 +2.

#### *5. Overige capaciteitskosten*

Deze kosten zijn in 2011 met 2,3% gestegen t.o.v. 2010. Voor de ontwikkeling van deze kosten wordt het algemeen prijsniveau, op basis van de consumentenprijsindex als uitgangspunt gehanteerd. De overige capaciteitskosten bestaan voornamelijk uit keuringen, vergunningen en documenten.

### **B. Variabele (kilometer-)kosten rijdend materieel**

#### *1. Brandstof*

Uitgaande van het huidige prijsniveau voor de rest van het jaar zijn de brandstofprijzen in 2011 gestegen met 14,2%. De gemiddelde literprijs voor diesel was in 2010 € 1,024 en in 2011 € 1,169.

#### *2. Banden*

De bandenprijzen zijn in 2011 gemiddeld met 23,5% gestegen. De belangrijkste oorzaak van deze forse toename ligt in een explosieve stijging van de grondstofprijzen van natuurrubber.

3. *Onderhoud en reparatie*

Ten aanzien van deze werkzaamheden zijn de loonkosten met 4,8% gestegen. Bij deze loonkosten wordt uitgegaan van monteurs die onder de CAO voor het taxivervoer vallen. De kosten van uitbesteed werk zijn met 1,9% gestegen. De kosten van materieelverbruik en de overige kosten van onderhoud en reparatie stegen met 2,3%.

**C. Chauffeurskosten**

1. *Arbeidsloon incl. sociale lasten*

De CAO voor het taxivervoer (met een looptijd van 1 januari 2009 t/m 31 december 2013) en de premieontwikkeling van de sociale lasten hadden voor 2011 een stijging van de loonkosten van 5,7% ten gevolge. Uitgangspunt is een chauffeur met loontrede 6 met een functieloon per maand van € 1789,40 in 2011 en van € 1730,56 in 2010; een stijging met 3,4%. Door een toename van de sociale lasten stijgen de loonkosten met 1,4% en door een trede stijging door de invoering van het nieuwe loongebouw met 0,9%. In totaal is de loonkostenstijging 5,7%.

2. *Overige personeelskosten*

Deze kosten zijn met 2,3% gestegen t.o.v. 2010. De overige personeelskosten bestaan voornamelijk uit opleiding, woon- werkverkeer, kantinekosten, bedrijfskleding e.d..

In bijlage A wordt een overzicht gegeven van de bovengenoemde ontwikkelingen over 2011.

**D. Algemene kosten (overhead)**

De algemene kosten worden uitgedrukt in een opslagpercentage op de directe kosten. Daardoor stijgen de algemene kosten met de totale stijging van de directe kosten (5,5%). De algemene kosten bestaan uit personeelskosten van de algemene afdelingen (directie, planning en administratie), kantoorkosten, huisvestingskosten en overige algemene kosten.

### 3 Raming kostenontwikkelingen 2012

De geraamde ontwikkelingen van de kosten in 2012 zijn opgesteld aan de hand van:

- De prognoses van het Centraal Planbureau (CPB) in haar Macro Economische Verkenning 2012.
- Door derden verstrekte inlichtingen.
- De CAO voor het taxivervoer 1-1-2009 t/m 31-12-2013.

De belangrijkste ontwikkelingen voor 2012 kunnen als volgt worden samengevat:

| <i>Kerngegevens</i>                                                                                                    | <i>mutaties per jaar in %</i> |             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• prijsindexcijfer van de gezinsconsumptie (excl. medische diensten)</li> </ul> | +2,0%                         |             |
|                                                                                                                        | <i>niveau</i>                 |             |
|                                                                                                                        | <i>2011</i>                   | <i>2012</i> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• lange rente</li> </ul>                                                        | 3,30%                         | 3,30%       |

In het navolgende worden de ramingen voor de verschillende kostencategorieën toegelicht.

#### **A. Vaste (capaciteits-)kosten rijdend materieel:**

##### *1.+2 Afschrijving + rentekosten wagen + apparatuur*

De NEA indexering is ontstaan in een periode dat er veel contracten voor onbetaalde tijd tussen opdrachtgevers en taxiondernemers waren afgesloten. Sinds de invoering van de Europese aanbestedingen zijn dergelijke contracten geleidelijk vervangen door contracten met een looptijd die gelijk of korter is dan de levensduur van het in te zetten materieel. Over het algemeen verrichten Taxiondernemers daarom geen nieuwe investeringen tijdens de looptijd van een contract. Het is dus verantwoord om de ontwikkeling van de kapitaallasten (wagenpark, rente en stalling) niet meer bij de NEA indexering te betrekken.

##### *3. Verzekering*

De verzekeringstarieven voor het rijdend materiaal zullen in 2012 naar verwachting stijgen met 2,0%, volgens opgave van een representatief aantal verzekeringsmaatschappijen.

##### *4. Stalling*

Zie toelichting bij 1 + 2.

5.. *Overige capaciteitskosten*

Voor deze kosten wordt uitgegaan van de verwachte stijging van het algemeen prijsindexcijfer in 2012; deze bedraagt + 2,0%. De overige capaciteitskosten bestaan voornamelijk uit keuringen, vergunningen en documenten.

**B. Variabele (kilometer-)kosten rijdend materieel:**

1. *Brandstof*

Voor 2012 wordt uitgegaan van een daling van de brandstofkosten met 2,1%. Voor de raming van de dieselprijs is uitgegaan van de ontwikkeling van de olieprijs volgens het Centraal Planbureau en de wettelijk vastgelegde inflatie correctie op de dieselaccijns.

2. *Banden*

Hiervoor wordt de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer gevolgd (+ 2,0%).

3. *Onderhoud en reparatie*

Deze groep kosten bestaat onder meer uit de loonkosten voor monteurs die met + 4,8% zullen stijgen. Bij deze loonkosten wordt uitgegaan van monteurs die onder de CAO voor het taxivervoer vallen. De kosten voor uitbesteed werk volgen enerzijds de loonkostenontwikkeling in de marktsector en anderzijds de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau. In totaliteit zal deze kostenpost met + 2,0% stijgen.

De overige kosten binnen de groep reparatie en onderhoud (materiaalverbruik en overige onderhoudskosten) volgen de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer (+ 2,0%).

**C. Chauffeurskosten**

1. *Arbeidsloon incl. sociale lasten*

De loonkostenstijging 2012 en de ontwikkeling van de sociale lasten voor de werkgever zijn berekend op basis van de CAO voor het taxi vervoer 1-1-2009 t/m 31-12-2013 en wordt begroot op 5,7%. De stijging van het functieloon wordt geraamd op 5,0%. De sociale lasten zullen naar verwachting dalen met 0,2% en door een trede stijging als gevolg van de invoering van een nieuw loongebouw stijgen de loonkosten met 0,9%. Dus in totaal is de loonkostenstijging 5,7%.

2. *Overige personeelskosten*

Hiervoor wordt een stijging van 2,0% aangenomen, volgens de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer. De overige personeelskosten bestaan voornamelijk uit opleiding, woon- werkverkeer, kantinekosten , bedrijfskleding e.d..



**D. Algemene kosten (overhead)**

De algemene kosten worden uitgedrukt in een opslagpercentage op de directe kosten. Daardoor stijgen de algemene kosten met de totale stijging van de directe kosten (+ 3,8%). De algemene kosten bestaan uit personeelskosten van de algemene afdelingen (directie, planning en administratie) kantoorkosten, huisvestingskosten en overige algemene kosten.

## BIJLAGE A Overzicht kostenontwikkelingen

|     |                          | Aandeel 2010   | Raming 2011  | Nacalc 2011  | Correct 2011 | Aandeel 2011   | Raming 2012  | Index 2012 |
|-----|--------------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|------------|
| A.  | <u>Capaciteitskosten</u> |                |              |              |              |                |              |            |
| 1.  | Afschrijving             | 8,50%          | 101,0        | 100,0        |              | 8,05%          | 100,0        |            |
| 2.  | Rente                    | 2,00%          | 116,6        | 100,0        |              | 1,89%          | 100,0        |            |
| 3.  | Verzekering              | 2,68%          | 102,1        | 102,2        |              | 2,60%          | 102,0        |            |
| 4.  | Stalling                 | 0,90%          | 101,5        | 100,0        |              | 0,85%          | 100,0        |            |
| 5.  | Overige cap.kosten       | 0,79%          | 101,5        | 102,3        |              | 0,77%          | 102,0        |            |
| B.  | <u>Kilometerkosten</u>   |                |              |              |              |                |              |            |
| 1.  | Brandstof                | 8,07%          | 101,9        | 114,2        |              | 8,74%          | 97,9         |            |
| 2.  | Banden                   | 0,73%          | 101,5        | 123,5        |              | 0,85%          | 102,0        |            |
| 3a. | Ond.+rep.:arb.loon       | 1,05%          | 103,1        | 104,8        |              | 1,05%          | 104,8        |            |
| 3b. | Ond.+rep.:mat.verbr.     | 1,48%          | 101,5        | 102,3        |              | 1,44%          | 102,0        |            |
| 3c. | Ond.+rep.:uitb.werk      | 1,13%          | 101,5        | 101,9        |              | 1,10%          | 102,0        |            |
| 3d. | Ond.+rep.:overig         | 1,78%          | 101,5        | 102,3        |              | 1,73%          | 102,0        |            |
| C.  | <u>Chauffeurskosten</u>  |                |              |              |              |                |              |            |
| 1.  | Arbeidsloon              | 56,04%         | 104,0        | 105,7        |              | 56,15%         | 105,7        |            |
| 2.  | Overige pers.kosten      | 1,80%          | 101,6        | 102,3        |              | 1,74%          | 102,0        |            |
| D.  | <u>Algemene kosten</u>   | 13,05%         | 103,5        | 105,5        |              | 13,04%         | 103,8        |            |
|     | <b>TOTAAL</b>            | <b>100,00%</b> | <b>103,5</b> | <b>105,5</b> | <b>2,0</b>   | <b>100,00%</b> | <b>103,8</b> | <b>5,8</b> |

Op basis van deze kostenontwikkelingen is de gemiddelde kostenstijging in het taxivervoer voor 2012 + 5,8%

Bij de berekening van de kostenontwikkeling is geen rekening gehouden met kostenstijgingen als gevolg van toename van de congestie, en de eventuele aanschaf van een boordcomputer.