

**Overzicht kostenontwikkelingen taxi vervoer
2014**

Overzicht kostenontwikkelingen taxi vervoer 2014

G.P. Lut

Dit onderzoek is uitgebracht in opdracht van Sociaal Fonds Taxi

Kenmerk R20130152B/C10128/GLU/GJO

Zoetermeer, oktober 2013

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	4
2	NACALCULATIE KOSTENONTWIKKELINGEN 2013	5
3	RAMING KOSTENONTWIKKELINGEN 2014	7
	BIJLAGE A OVERZICHT KOSTENONTWIKKELINGEN	10

1 Inleiding

In opdracht van Sociaal Fonds Taxi, heeft NEA/Panteia een overzicht gemaakt van de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. De kostenontwikkelingen per taxibedrijf kunnen dus anders uitpakken. 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 2013 gepresenteerd, waarbij de in 2013 werkelijk opgetreden kostenontwikkelingen worden vergeleken met de in oktober 2012 opgestelde ramingen voor dit jaar. Daarnaast wordt een raming gemaakt van de te verwachten ontwikkelingen in 2014.

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 2013

Op grond van de tot op heden werkelijk opgetreden wijzigingen in de kosten over het jaar 2013 zijn voor de onderscheiden kostencategorieën de navolgende ontwikkelingen opgetreden voor het gemiddelde niveau 2013 ten opzichte van het gemiddelde niveau 2012.

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 onbepaalde 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 13,4% gestegen in 2013. Het grootste deel van deze stijging is het gevolg van de stijging van de assurantiebelasting per 1-1-2013 van 9,7% naar 21%.

4. Stalling

Zie toelichting bij 1 +2.

5. Overige capaciteitskosten

Deze kosten zijn in 2013 met 2,8% gestegen t.o.v. 2012. 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 2013 gedaald met -1,6%. De gemiddelde literprijs voor diesel was in 2012 € 1,256 en in 2013 € 1,236.

2. Banden

De bandenprijzen zijn in 2013 gemiddeld met 1,9% gedaald.

3. *Onderhoud en reparatie*

Ten aanzien van deze werkzaamheden zijn de loonkosten met 7,2% gestegen. Bij deze loonkosten wordt uitgegaan van monteurs die onder de CAO voor het taxivervoer vallen. De kosten van uitbestede werk zijn met 2,1% gestegen. De kosten van materieelverbruik stegen met 2,8% en de overige kosten van onderhoud en reparatie met 2,8%.

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 2013 een stijging van de loonkosten van 8,5% ten gevolge. Uitgangspunt is een chauffeur met loontrede 6 met een functieloon per maand van € 1978,45 in 2013 en van € 1884,24 in 2012; een stijging met 5,0%. Door een toename van de sociale lasten stijgen de loonkosten met 2,2% en door een trede stijging door de invoering van het nieuwe loongebouw met 0,9%. Door het wegvallen van de franchise bij de berekening van de WW premie voor de werkgever, moet voor een parttime chauffeur in 2013 WW premie worden afgedragen. In 2012 was de beloning van parttimers lager dan de franchise van € 17.230,-, dus in dat jaar was de WW premie voor de werkgever voor parttimers nihil. Omdat tweederde van de chauffeurs in de taxibranche parttime werkt stijgen de sociale lasten voor de werkgever door deze maatregel sterk, namelijk een loonkostenstijging van 0,4%. In totaal is de loonkostenstijging 8,5%.

2. *Overige personeelskosten*

Deze kosten zijn met 2,0% gestegen t.o.v. 2012. 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 2013.

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 (6,0%). De algemene kosten bestaan uit personeelskosten van de algemene afdelingen (directie, planning en administratie), kantoorkosten, huisvestingskosten en overige algemene kosten.

3 Raming kostenontwikkelingen 2014

De geraamde ontwikkelingen van de kosten in 2014 zijn opgesteld aan de hand van:

- De prognoses van het Centraal Planbureau (CPB) in haar Macro Economische Verkenning 2014.
- Door derden verstrekte inlichtingen.
- Het consumentenprijsindex cijfer (CPI).
- De CAO voor het taxivervoer 1-1-2014 t/m 31-12-2015

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 onbepaalde 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 2014 naar verwachting stijgen met 2,2%, 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 2014; deze bedraagt + 2,0%. De overige capaciteitskosten bestaan voornamelijk uit keuringen, vergunningen en documenten.

B. Variabele (kilometer-)kosten rijdend materieel:

1. *Brandstof*

Voor 2014 wordt uitgegaan van een stijging van de brandstofkosten met 3,9%. 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. In de Macro Economische Verkenning 2014 gaat het CPB uit van de olieprijs van de maand juni 2013 m.b.t. de raming voor 2014. In deze rapportage is het meest recente maandgemiddelde van de olieprijs (augustus 2013) meegenomen in de berekening. Per 1 januari 2014 wordt de accijns op diesel verhoogd met 3 cent per liter.

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 + 1,3% 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 + 2,4% 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 2014 en de ontwikkeling van de sociale lasten voor de werkgever zijn berekend op basis van de CAO voor het taxivervoer 1-1-2014 t/m 31-12-2015 en wordt begroot op 1,3%. De stijging van het functieloon wordt geraamd op 0%. De sociale lasten zullen naar verwachting stijgen met 1,3%. Dus in totaal is de loonkostenstijging 1,3%.

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 (+ 2,5%). 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 2012	Raming 2013	Nacalc 2013	Correct 2013	Aandeel 2013	Raming 2014	Index 2014
A.	<u>Capaciteitskosten</u>							
1.	Afschrijving	7,62%	100,0	100,0		7,18%	100,0	
2.	Rente	1,79%	100,0	100,0		1,69%	100,0	
3.	Verzekering	2,54%	102,0	113,4		2,71%	102,2	
4.	Stalling	0,80%	100,0	100,0		0,75%	100,0	
5.	Overige cap.kosten	0,75%	102,0	102,8		0,73%	102,0	
B.	<u>Kilometerkosten</u>							
1.	Brandstof	8,90%	102,5	98,4		8,26%	103,9	
2.	Banden	0,85%	102,0	98,1		0,79%	102,0	
3a.	Ond.+rep.:arb.loon	1,05%	105,3	107,2		1,06%	101,3	
3b.	Ond.+rep.:mat.verbr.	1,38%	102,0	102,8		1,34%	102,0	
3c.	Ond.+rep.:uitb.werk	1,06%	102,3	102,1		1,02%	102,4	
3d.	Ond.+rep.:overig	1,68%	102,0	102,8		1,63%	102,0	
C.	<u>Chauffeurskosten</u>							
1.	Arbeidsloon	56,85%	106,3	108,5		58,17%	101,3	
2.	Overige pers.kosten	1,69%	102,0	102,0		1,63%	102,0	
D.	<u>Algemene kosten</u>	13,04%	104,7	106,0		13,04%	101,5	
	TOTAAL	100,00%	104,7	106,0	1,3	100,00%	101,5	2,8

Op basis van deze kostenontwikkelingen is de gemiddelde kostenstijging in het taxivervoer voor 2014 + 2,8%

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.