



Overzicht kostenontwikkelingen taxi vervoer 2015

GJ/C10748/2014/0147

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Sociaal Fonds Taxi

Zoetermeer, november 2014

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Nacalculatie kostenontwikkelingen 2014	5
3	Raming kostenontwikkelingen 2015	7
Bijlage 1	Overzicht kostenontwikkelingen	9



1 Inleiding

In opdracht van Sociaal Fonds Taxi, heeft Panteia een overzicht gemaakt van de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. De kostenontwikkelingen per taxibedrijf kunnen 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 2014 gepresenteerd, waarbij de in 2014 werkelijk opgetreden kostenontwikkelingen worden vergeleken met de in oktober 2013 opgestelde ramingen voor dit jaar. Daarnaast wordt een raming gemaakt van de te verwachten ontwikkelingen in 2015.

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 2014

Op grond van de tot op heden werkelijk opgetreden wijzigingen in de kosten over het jaar 2014 zijn voor de onderscheiden kostencategorieën de navolgende ontwikkelingen opgetreden voor het gemiddelde niveau 2014 ten opzichte van het gemiddelde niveau 2013.

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) in principe niet meer bij de NEA-indexering te betrekken.

Uitzondering op bovenstaande zijn kostenontwikkelingen van de kapitaallasten die vooraf niet zijn voorzien. In 2014 is de Boordcomputer Taxi (BCT) verplicht geworden. Hiermee is door de taxiondernemers rekening gehouden in de kosten, waarbij men uitging van draadloze updates van de BCT. In de praktijk blijken de updates echter in de werkplaats te moeten worden uitgevoerd. De kosten die hiermee gemoeid zijn, hadden de taxiondernemers vooraf niet kunnen voorzien. Om die reden zijn deze kosten meegenomen. Hieruit volgt dat de kosten afschrijving in 2014 met 3,3% zijn gestegen.

3. *Verzekering*

Volgens informatie bij een representatief aantal verzekeringsmaatschappijen zijn de basispremies voor WA-verzekeringen en de cascopremies voor het rijdend materieel met 1,6% gestegen in 2014.

4. *Stalling*

Zie toelichting bij 1 +2.

5. *Overige capaciteitskosten*

Deze kosten zijn in 2014 met 1,0% gestegen t.o.v. 2013. 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 ¹

Uitgaande van het huidige prijsniveau voor de rest van het jaar zijn de brandstofprijzen in 2014 gestegen met 0,7%. De gemiddelde literprijs voor diesel was in 2013 € 1,227 en in 2014 € 1,236.

2. Banden

De bandenprijzen zijn in 2014 gemiddeld met 0,9% gedaald.

3. Onderhoud en reparatie

Ten aanzien van deze werkzaamheden zijn de loonkosten met 0,2% gestegen. Bij deze loonkosten wordt uitgegaan van monteurs die onder de CAO voor het taxivervoer vallen. De kosten van uitbestede werk zijn met 1,1% gestegen. De kosten van materieelverbruik stegen met 1,0% en de overige kosten van onderhoud en reparatie met 1,0%.

C. Chauffeurskosten

1. Arbeidsloon incl. sociale lasten

De CAO voor het taxivervoer (met een looptijd van 1 januari 2014 t/m 31 december 2015) en de premieontwikkeling van de sociale lasten hadden voor 2014 een stijging van de loonkosten van 0,2% ten gevolge. Uitgangspunt is een chauffeur met loontrede 6 met een functieloon per maand van € 1978,45 in 2013 en 2014. Door een toename van de sociale lasten stijgen de loonkosten met 0,2%.

2. Overige personeelskosten

Deze kosten zijn met 1,0% gestegen t.o.v. 2013. 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 2014.

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

¹ Vrijwel het gehele wagenpark in de taxibranche maakt gebruik van diesel als brandstof. Om die reden zijn andere brandstofssoorten, zoals elektriciteit en gas niet in de berekening meegenomen.



3 Raming kostenontwikkelingen 2015

De geraamde ontwikkelingen van de kosten in 2015 zijn opgesteld aan de hand van:

- De prognoses van het Centraal Planbureau (CPB) in haar Macro Economische Verkenning 2015.
- 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 2015 naar verwachting stijgen met 1,4%, 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 2015; deze bedraagt + 1,3%. De overige capaciteitskosten bestaan voornamelijk uit keuringen, vergunningen en documenten.



B. Variabele (kilometer-)kosten rijdend materieel:

1. Brandstof

Voor 2015 wordt uitgegaan van een daling van de brandstofkosten met 1,0%. 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 2015 gaat het CPB uit van de olieprijs van de maand juni 2014 m.b.t. de raming voor 2015. In deze rapportage is het meest recente maandgemiddelde van de olieprijs (augustus 2014) meegenomen in de berekening. Per 1 januari 2015 wordt de accijns op diesel verhoogd met 0,9%.

2. Banden

Hiervoor wordt de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer gevolgd (+ 1,3%).

3. Onderhoud en reparatie

Deze groep kosten bestaat onder meer uit de loonkosten voor monteurs die met + 0,7% 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 + 1,4% stijgen.

De overige kosten binnen de groep reparatie en onderhoud (materiaalverbruik en overige onderhoudskosten) volgen de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer (+ 1,3%).

C. Chauffeurskosten

1. Arbeidsloon incl. sociale lasten

De loonkostenstijging 2015 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 0,7%. De stijging van het functieloon inclusief de eenmalige uitkering van € 75,- wordt geraamd op 1,3%. De sociale lasten zullen naar verwachting dalen met 0,6%. De transitievergoeding, uit de wet Werk en Zekerheid, heeft een stijging van 0,3% tot gevolg. In totaal is de loonkostenstijging 1,0%.

2. Overige personeelskosten

Hiervoor wordt een stijging van 1,3% 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 (+ 0,7%). De algemene kosten bestaan uit personeelskosten van de algemene afdelingen (directie, planning en administratie) kantoorkosten, huisvestingskosten en overige algemene kosten.



Bijlage 1 Overzicht kostenontwikkelingen

	Aandeel 2013	Raming 2014	Nacalc 2014	Correct 2014	Aandeel 2014	Raming 2015	Index 2015
A. <u>Capaciteitskosten</u>							
1. Afschrijving	7,18%	100,0	103,3		7,16%	100,0	
2. Rente	1,69%	100,0	100,0		1,68%	100,0	
3. Verzekering	2,71%	102,2	101,6		2,74%	101,4	
4. Stalling	0,75%	100,0	100,0		0,75%	100,0	
5. Overige cap.kosten	0,73%	102,0	101,0		0,74%	101,3	
B. <u>Kilometerkosten</u>							
1. Brandstof	8,26%	103,9	100,7		8,29%	99,0	
2. Banden	0,79%	102,0	99,1		0,78%	101,3	
3a. Ond.+rep.:arb.loon	1,06%	101,3	100,2		1,06%	100,7	
3b. Ond.+rep.:mat.verbr.	1,34%	102,0	101,0		1,35%	101,3	
3c. Ond.+rep.:uitb.werk	1,02%	102,4	101,1		1,03%	101,4	
3d. Ond.+rep.:overig	1,63%	102,0	101,0		1,64%	101,3	
C. <u>Chauffeurskosten</u>							
1. Arbeidsloon	58,17%	101,3	100,2		58,10%	101,0	
2. Overige pers.kosten	1,63%	102,0	101,0		1,64%	101,3	
D. <u>Algemene kosten</u>	13,04%	101,5	100,6		13,04%	100,7	
TOTAAL	100,00%	101,5	100,6	-0,9	100,00%	100,7	-0,2

Op basis van deze kostenontwikkelingen is de gemiddelde kostenstijging in het taxivervoer voor 2015 -0,2%

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.

