

**Ontwikkeling kostenniveau grensoverschrijdend  
vrachtautovoer in 2009 en 2010**

## **Ontwikkeling kostenniveau grensoverschrijdend vrachtautovoer in 2009 en 2010**

W. Mars

Dit rapport is uitgebracht aan: Raad van Beheer van de Stichting NIWO.

Kenmerk R20090235/31030000/WMA/GJO

Zoetermeer, september 2009

© Het gebruik van cijfers en/of tekst uit dit rapport is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldiging is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van NEA en NIWO.

## Inhoudsopgave

<b>SAMENVATTING</b>	<b>4</b>
<b>1 INLEIDING</b>	<b>8</b>
<b>2 KOSTENONTWIKKELING</b>	<b>9</b>
2.1 Loon- en prijsontwikkelingen in 2008-2009 en raming 2010	9
2.2 Kostenontwikkeling ongespecialiseerd vervoer	10
2.3 Kostenontwikkeling koel/vries vervoer	12
2.4 Kostenontwikkeling tank/bulk vervoer	14
2.5 Geraamde ontwikkeling 2010 ten opzichte van geraamde ontwikkeling 2009	16
2.6 Ontwikkeling tolgelden	17
2.7 Kosteneffecten verhoging Duitse Maut per 1-1-2009	17
<b>3 CONGESTIE EN BEREIKBAARHEID</b>	<b>18</b>
BIJLAGE 1 TOELICHTING BEREKENING ONTWIKKELING LOON- EN PRIJSPEIL IN 2009	21
BIJLAGE 2 TOELICHTING BEREKENING GERAAMDE ONTWIKKELING LOON- EN PRIJSPEIL IN 2010	24
BIJLAGE 3 KOSTENVERANDERING ALS GEVOLG VAN VERANDERING DIESELPRIJS	27
BIJLAGE 4 REALISATIE EN RAMING 2009	28
BIJLAGE 5 GEHANTEERDE KOSTENVERHOUDINGEN	30

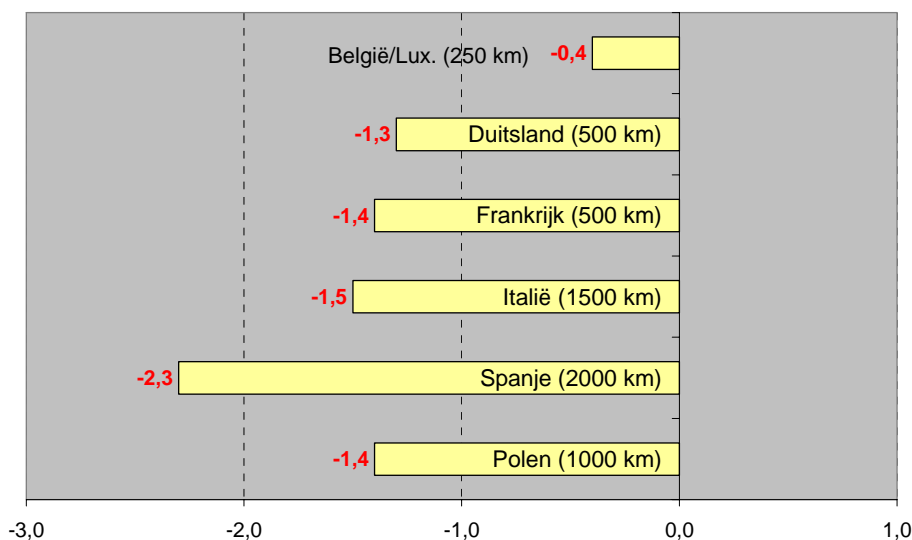
## Samenvatting

### **Realisatie 2009 (inclusief congestie)**

De kostenontwikkeling van 2009 ten opzichte van 2008 voor het ongespecialiseerd grensoverschrijdend vrachtautovoer varieert van -0,4% (België/Luxemburg-vervoer) tot -2,3% (Spanje-vervoer). De forse daling van de brandstofkosten in 2009 ten opzichte van 2008 heeft grote invloed op de kostenontwikkeling per landenrelatie.

Figuur 1.1 presenteert de kostenstijging van 2009 t.o.v. 2008 voor de kernafstanden per landenrelatie **inclusief** de brandstofkostenontwikkeling. Figuur 1.2 presenteert de kostenontwikkeling **exclusief** de ontwikkeling van de brandstofkosten.

**Figuur 1.1 Kostenontwikkeling in het ongespecialiseerd grensoverschrijdend vrachtautovoer inclusief congestie en inclusief brandstofkostenontwikkeling (in %) - realisatie 2009 ten opzichte van 2008 -**

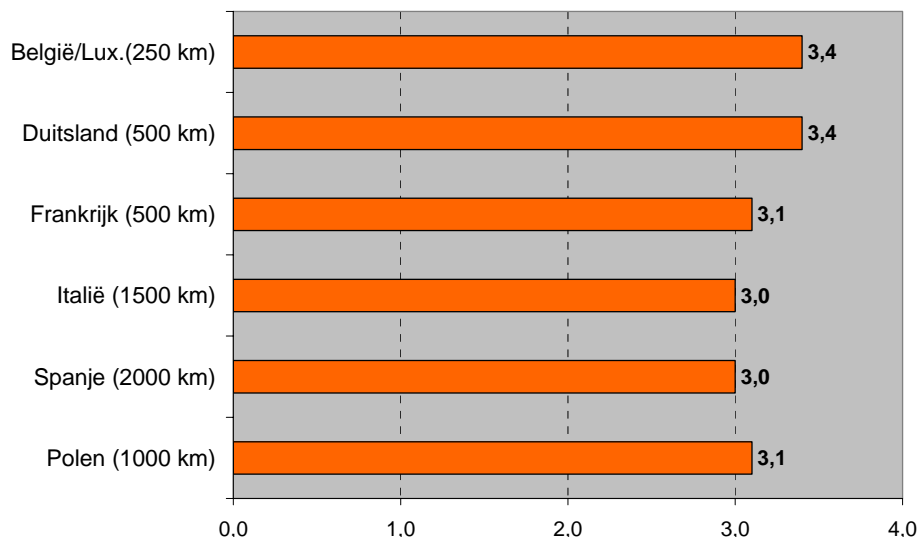


Bron: NEA

De belangrijkste prijsmutatie heeft zich vooral voorgedaan in de brandstofkosten (daling van 18,6%). De loonkosten van het rijdend personeel zijn met gemiddeld 3,8% toegenomen en de afschrijvingskosten met gemiddeld 4,1%.

De kosten met betrekking tot reparatie en onderhoud stegen in 2009 met gemiddeld 3,8% en de verzekeringskosten met gemiddeld 5,5%.

**Figuur 1.2 Kostenstijging (in %) in het ongespecialiseerd grensoverschrijdend vrachtautovoer inclusief congestie en exclusief brandstofkostenontwikkeling - realisatie 2009 ten opzichte van 2008 -**



Bron: NEA

### Congestie

De jaarlijkse extra kostenstijgingen resulterend uit toename congestie en afnemende bereikbaarheid worden in tabel 1.1 gepresenteerd, per landenrelatie.

**Tabel 1.1 Kostenstijging (in %) als gevolg van toename congestie en afnemende bereikbaarheid**

Landenrelatie					
België/Lux.	Duitsland	Frankrijk	Italië	Spanje	Polen
0,73	0,78	0,47	0,41	0,43	0,45

Bron: NEA

*In deze rapportage wordt de toename van de congestiekosten weergegeven als een extra kostenstijging in procenten op jaarbasis. In de praktijk blijkt bij een klein deel van de vervoerders het misverstand te bestaan, dat als NEA de **extra** stijging van de congestie raamt op bijvoorbeeld 0,78% (Duitsland-vervoer), dat NEA de **totale** congestiekosten op 0,78% raamt. Het totale aandeel van congestie in de kostprijs is echter veel hoger. Als een vervoerder een kostprijscalculatie maakt moet hij rekening houden met de congestie en de maatregelen die hij neemt om de ergste congestie te vermijden. De maatregelen kunnen o.a. zijn dat men eerder vertrekt en/of om de files heen rijdt waardoor er meer kilometers gemaakt worden. Bij de kostprijscalculatie dient rekening gehouden te worden met een lagere snelheid als gevolg van congestie, andere inzetijden en omrijdkilometers. Dit betekent dat als een vervoerder zijn calculatie baseert op de werkelijke situatie, waarop het transport afgewikkeld wordt, de bestaande congestiekosten meegenomen zijn in de kostprijsberekening. Vervoerders die bij hun kostprijscalculatie geen rekening houden met congestie en hun kostprijs hierdoor met hoge rijsnelheden te laag vaststellen, komen tekort met een aanpassing van hun kosten (met bijvoorbeeld 0,78%) voor de congestie.*

**Raming 2010 (inclusief congestie)**

De geraamde kostenstijging in 2010 ten opzichte van 2009 voor het ongespecialiseerd grensoverschrijdend vrachtautovoer varieert tussen de 3,0% en 3,5%.

Figuur 1.3 presenteert de geraamde kostenontwikkeling voor 2010 t.o.v. 2009 voor de kernafstanden per landenrelatie **inclusief** de brandstofkostenontwikkeling. Figuur 1.4 presenteert de kostenontwikkeling **exclusief** de ontwikkeling van de brandstofkosten.

Prijsstijgingen worden onder meer verwacht bij de volgende kostenposten:

- loonkosten	+ 1,6 % <sup>1</sup>
- brandstofkosten	+ 6,2 %
- rentekosten voertuig	+ 7,7 %
- voertuigverzekering	+ 1,2 %

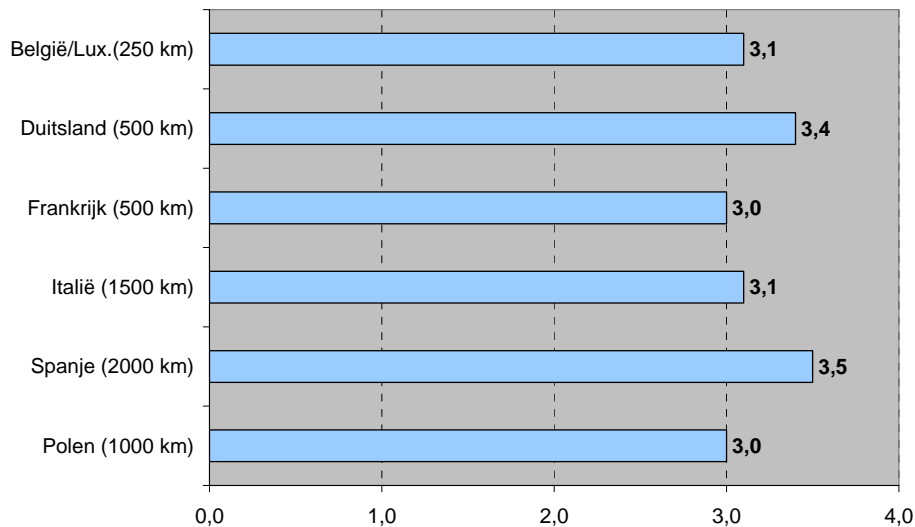
De prijsstijging van de overige kosten, met uitzondering van de motorrijtuigenbelasting, is gebaseerd op de verwachte inflatie van 1,0% in 2010.

Het tarief van de motorrijtuigenbelasting zal naar verwachting per 1-1-2010 worden aangepast aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie (1,9%).

<sup>1</sup> Op het moment dat dit rapport uitgebracht is zijn de onderhandelingen over een nieuwe CAO tussen de brancheorganisaties en de vakbonden nog niet gestart. Dit betekent dat niet duidelijk is wanneer er overeenstemming bereikt wordt en hoe hoog de loonkostenontwikkeling voor het jaar 2010 zal worden. Voor de loonkostenontwikkeling voor 2010 is in dit rapport uitgegaan van de cijfers van het Centraal Planbureau.

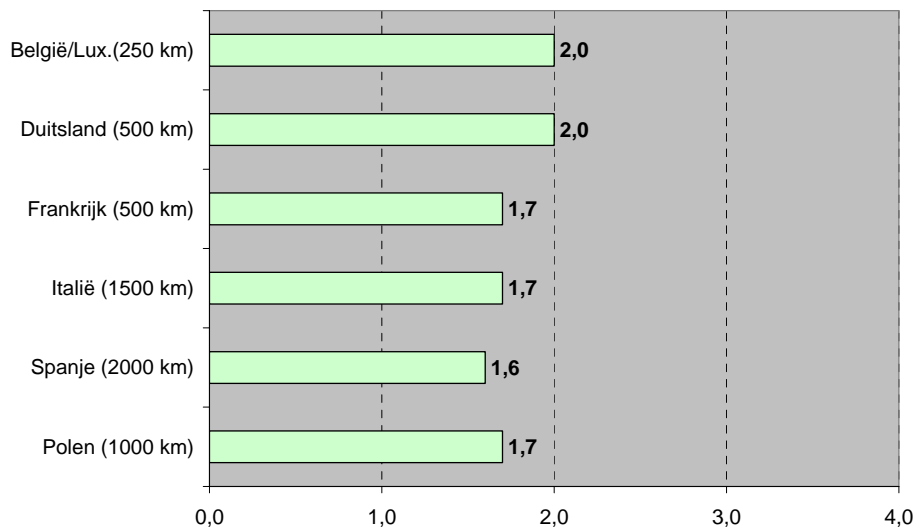
Zodra er overeenstemming bereikt is over een nieuwe CAO zal NEA vaststellen wat de afwijking is van de in dit rapport gehanteerde CPB raming. Indien deze vergelijking een groot verschil oplevert zal in overleg met de NIWO besloten kunnen worden om een nieuw bijgesteld rapport uit te brengen.

**Figuur 1.3 Kostenstijging (in %) in het ongespecialiseerd grensoverschrijdend vrachtautovoer inclusief congestie en inclusief brandstofkostenontwikkeling - raming 2010 ten opzichte van 2009 -**



Bron: NEA

**Figuur 1.4 Kostenstijging (in %) in het ongespecialiseerd grensoverschrijdend vrachtautovoer inclusief congestie en exclusief brandstofkostenontwikkeling - raming 2010 ten opzichte van 2009 -**



Bron: NEA

## 1 Inleiding

Deze rapportage, jaarlijks opgesteld door NEA, verschaft gedetailleerde informatie over de prijsontwikkeling van de kosten in het grensoverschrijdend vrachtautovoer. Naast gegevens over de opgetreden kostenontwikkelingen in 2009 worden ook de verwachtingen voor 2010 vermeld.

Dit rapport omvat de kostenontwikkelingen voor drie soorten vervoer op verschillende landen. Deze soorten vervoer zijn: ongespecialiseerd vervoer, koel/vries vervoer en tank/bulk vervoer. De landen zijn: België/Luxemburg, Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje en Polen.

- *De in dit rapport weergegeven kostenontwikkelingen voor 2010 zijn gebaseerd op prognoses. De kostenontwikkelingen voor 2009 op basis van prognoses uit de rapportage van vorig jaar zijn vergeleken met de gerealiseerde kostenontwikkelingen in 2009 (zie bijlage 4).*
- *De in deze rapportage weergegeven kostenontwikkelingscijfers zijn een afspiegeling van een representatieve steekproef van transportbedrijven per onderscheiden deelmarkt of sector. De opbouw van de kosten van een individueel transportbedrijf kan afwijken van de gemiddelde opbouw van de kosten per deelmarkt in deze rapportage. De hoogte van de kostenontwikkeling van een individueel bedrijf zal hierdoor kunnen afwijken van de gemiddeld vastgestelde kostenontwikkeling.*
- *Het grillige verloop van de brandstofkosten is moeilijk te prognosticeren. Inmiddels hanteren veel transportbedrijven een brandstofclausule. De kosteneffecten van het brandstofkostenverloop kan op bedrijfsniveau vastgesteld worden (zie bijlage 3). Andere onvoorzienbare kostenmutaties kunnen invloed hebben op de kostenontwikkeling.*
- *De verantwoordelijkheid voor de in deze rapportage weergegeven kostenontwikkelingen berust bij NEA.*

De gepresenteerde ontwikkelingen c.q. ramingen zijn gebaseerd op de in september 2009 bekende ontwikkelingen met betrekking tot het loon- en prijspeil in 2009 en de verwachtingen voor 2010 zoals die recentelijk in de Macro Economische Verkenning 2010 door het Centraal Planbureau zijn gepubliceerd.

De kostenopbouw (exclusief de directe ritkosten, zoals tolgelden, buitenlandse vervoerbelastingen e.d.) van de gepresenteerde kostenontwikkelingen is afkomstig van geactualiseerde kostprijsberekeningen.

## 2 Kostenontwikkeling

### 2.1 Loon- en prijsontwikkelingen in 2008-2009 en raming 2010

**Tabel 2.1 Ontwikkeling loon- en prijspeil per kostenpost 2008-2009 en raming 2010**

	2009 (Realisatie)	2010 (Raming)	Realisatie 2009 t.o.v. realisatie 2008	Raming 2010 t.o.v. realisatie 2009
	Gemiddeld 2008 = 100		% mutatie	
<b>AUTOKOSTEN</b>				
Afschrijving voertuig	104,1	105,1	4,1	1,0
Rente voertuig	94,4	101,7	-5,6	7,7
Motorrijtuigenbelasting	102,3	104,2	2,3	1,9
Eurovignet	100,0	100,0	0,0	0,0
Voertuigverzekering	105,5	106,8	5,5	1,2
Banden	108,2	109,3	8,2	1,0
Brandstof				
prijs in:				
- Nederland	81,4	86,4	-18,6	6,2
- België	81,5	89,4	-18,5	9,7
- Luxemburg	76,5	83,9	-23,5	9,7
- Frankrijk	79,3	87,0	-20,7	9,7
- Duitsland	81,2	89,1	-18,8	9,7
- Italië	80,6	88,4	-19,4	9,7
- Spanje	79,8	87,5	-20,2	9,7
Reparatie en onderhoud	103,8	105,0	3,8	1,2
Diverse voertuigkosten	101,0	102,0	1,0	1,0
<b>KOSTEN RIJDEND</b>				
<b>PERSONEEL</b>				
Loon incl. sociale lasten	103,8	105,5	3,8	1,6
CAO vergoedingen + overige personeelskosten	103,8	105,4	3,8	1,5
<b>SPECIFIEKE</b>				
<b>VERVOERSKOSTEN</b>	101,0	102,0	1,0	1,0
<b>ALGEMENE KOSTEN</b>				
Loon incl. sociale lasten	103,8	105,5	3,8	1,6
Huisvestingskosten	101,0	102,0	1,0	1,0
Overige algemene kosten	101,0	102,0	1,0	1,0

Bron: NEA

## 2.2 Kostenontwikkeling ongespecialiseerd vervoer

Tabel 2.2a vermeldt de kostenontwikkeling in de periode 2008-2010 voor het ongespecialiseerd vervoer. In onderstaande tabel en alle andere tabellen in hoofdstuk 2 en 3 geldt dat de ontwikkeling voor 2010 t.o.v. 2009 een raming is.

**Tabel 2.2a Kostenontwikkeling ongespecialiseerd vervoer inclusief brandstofkostenontwikkeling (exclusief congestie)**

	2009 (Realisatie)	2010 (Raming)	Realisatie 2009 t.o.v. realisatie 2008	Raming 2010 t.o.v. realisatie 2009
	Gemiddeld 2008 = 100		% mutatie	
<b>België/Lux.-vervoer</b>				
100 km	99,5	101,8	-0,5	2,3
250 km	98,9	101,3	-1,1	2,4
500 km	98,3	100,8	-1,7	2,5
750 km	97,9	100,4	-2,1	2,6
<b>Duitsland-vervoer</b>				
100 km	99,5	101,8	-0,5	2,3
250 km	98,5	100,9	-1,5	2,5
500 km	97,9	100,4	-2,1	2,6
750 km	97,6	100,2	-2,4	2,7
1000 km	97,4	100,0	-2,6	2,7
<b>Frankrijk-vervoer</b>				
100 km	99,7	102,0	-0,3	2,3
250 km	98,6	101,1	-1,4	2,5
500 km	98,1	100,5	-1,9	2,5
750 km	97,8	100,3	-2,2	2,6
1000 km	97,6	100,2	-2,4	2,7
<b>Italië-vervoer</b>				
1500 km	98,1	100,7	-1,9	2,7
2000 km	97,7	100,5	-2,3	2,9
2500 km	97,5	100,4	-2,5	3,0
<b>Spanje-vervoer</b>				
1500 km	97,5	100,4	-2,5	3,0
2000 km	97,3	100,3	-2,7	3,1
2500 km	97,1	100,2	-2,9	3,2
<b>Polen-vervoer</b>				
1000 km	98,2	100,7	-1,8	2,5

Bron: NEA

Tabel 2.2b toont de kostenontwikkeling waarbij de index van de brandstof 100,0 is. In deze tabel zijn alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstof, meegenomen.

**Tabel 2.2b Kostenontwikkeling ongespecialiseerd vervoer exclusief brandstofkostenontwikkeling (exclusief congestie)<sup>1</sup>**

	<i>2009 (Realisatie)</i>	<i>2010 (Raming)</i>	<i>Realisatie 2009 t.o.v. realisatie 2008</i>	<i>Raming 2010 t.o.v. realisatie 2009</i>
	<i>Gemiddeld 2008 = 100</i>		<i>% mutatie</i>	
<b>België/Lux.-vervoer</b>				
100 km	102,8	104,1	2,8	1,3
250 km	102,7	104,0	2,7	1,3
500 km	102,6	103,9	2,6	1,2
750 km	102,6	103,8	2,6	1,2
<b>Duitsland-vervoer</b>				
100 km	102,8	104,2	2,8	1,4
250 km	102,7	104,0	2,7	1,3
500 km	102,6	103,8	2,6	1,2
750 km	102,6	103,8	2,6	1,2
1000 km	102,5	103,7	2,5	1,2
<b>Frankrijk-vervoer</b>				
100 km	102,8	104,2	2,8	1,4
250 km	102,7	104,0	2,7	1,3
500 km	102,6	103,8	2,6	1,2
750 km	102,6	103,8	2,6	1,2
1000 km	102,5	103,8	2,5	1,2
<b>Italië-vervoer</b>				
1500 km	102,6	103,9	2,6	1,3
2000 km	102,6	103,8	2,6	1,2
2500 km	102,6	103,7	2,6	1,1
<b>Spanje-vervoer</b>				
1500 km	102,6	103,8	2,6	1,2
2000 km	102,6	103,7	2,6	1,2
2500 km	102,6	103,7	2,6	1,1
<b>Polen-vervoer</b>				
1000 km	102,6	103,9	2,6	1,2

Bron: NEA

<sup>1</sup> Index brandstofkosten is 100,0.

## 2.3 Kostenontwikkeling koel/vries vervoer

Onderstaand overzicht vermeldt de kostenontwikkeling in de periode 2008-2010 voor het koel/vries vervoer, zowel inclusief (tabel 2.3a) als exclusief (tabel 2.3b) brandstofkostenontwikkeling.

**Tabel 2.3a Kostenontwikkeling koel/vries vervoer inclusief brandstofkostenontwikkeling (exclusief congestie)**

	2009 (Realisatie)	2010 (Raming)	Realisatie 2009 t.o.v. realisatie 2008	Raming 2010 t.o.v. realisatie 2009
	Gemiddeld 2008 = 100		% mutatie	
<b>België/Lux.-vervoer</b>				
100 km	99,4	101,7	-0,6	2,3
250 km	98,8	101,2	-1,2	2,4
500 km	98,2	100,7	-1,8	2,5
750 km	97,8	100,4	-2,2	2,6
<b>Duitsland-vervoer</b>				
100 km	99,4	101,7	-0,6	2,3
250 km	98,4	100,9	-1,6	2,5
500 km	97,8	100,4	-2,2	2,6
750 km	97,6	100,2	-2,4	2,7
1000 km	97,4	100,0	-2,6	2,7
<b>Frankrijk-vervoer</b>				
100 km	99,6	101,9	-0,4	2,3
250 km	98,6	101,0	-1,4	2,5
500 km	98,0	100,5	-2,0	2,6
750 km	97,7	100,3	-2,3	2,6
1000 km	97,5	100,1	-2,5	2,7
<b>Italië-vervoer</b>				
1500 km	98,0	100,7	-2,0	2,7
2000 km	97,6	100,5	-2,4	2,9
2500 km	97,4	100,3	-2,6	3,0
<b>Spanje-vervoer</b>				
1500 km	97,5	100,4	-2,5	3,0
2000 km	97,2	100,2	-2,8	3,1
2500 km	97,0	100,1	-3,0	3,2
<b>Polen-vervoer</b>				
1000 km	98,0	100,6	-2,0	2,6

Bron: NEA

**Tabel 2.3b Kostenontwikkeling koel/vries vervoer exclusief brandstofkostenontwikkeling (exclusief congestie)<sup>1</sup>**

	2009 (Realisatie)	2010 (Raming)	Realisatie 2009 t.o.v. realisatie 2008	Raming 2010 t.o.v. realisatie 2009
	Gemiddeld 2008 = 100		% mutatie	
<b>België/Lux.-vervoer</b>				
100 km	102,7	104,1	2,7	1,4
250 km	102,6	104,0	2,6	1,3
500 km	102,6	103,9	2,6	1,3
750 km	102,5	103,8	2,5	1,2
<b>Duitsland-vervoer</b>				
100 km	102,7	104,1	2,7	1,4
250 km	102,6	103,9	2,6	1,3
500 km	102,5	103,8	2,5	1,2
750 km	102,5	103,7	2,5	1,2
1000 km	102,5	103,7	2,5	1,2
<b>Frankrijk-vervoer</b>				
100 km	102,7	104,2	2,7	1,4
250 km	102,6	103,9	2,6	1,3
500 km	102,5	103,8	2,5	1,2
750 km	102,5	103,8	2,5	1,2
1000 km	102,5	103,7	2,5	1,2
<b>Italië-vervoer</b>				
1500 km	102,6	103,8	2,6	1,2
2000 km	102,5	103,7	2,5	1,2
2500 km	102,5	103,7	2,5	1,2
<b>Spanje-vervoer</b>				
1500 km	102,5	103,7	2,5	1,2
2000 km	102,5	103,7	2,5	1,2
2500 km	102,5	103,7	2,5	1,2
<b>Polen-vervoer</b>				
1000 km	102,6	103,8	2,6	1,2

Bron: NEA

<sup>1</sup> Index brandstofkosten is 100,0.

## 2.4 Kostenontwikkeling tank/bulk vervoer

Onderstaand overzicht vermeldt de kostenontwikkeling in de periode 2008-2010 voor het tank/bulk vervoer, zowel inclusief (tabel 2.4a) als exclusief (tabel 2.4b) brandstofkostenontwikkeling.

**Tabel 2.4a Kostenontwikkeling tank/bulk vervoer inclusief brandstofkostenontwikkeling (exclusief congestie)**

	2009 (Realisatie)	2010 (Raming)	Realisatie 2009 t.o.v. realisatie 2008	Raming 2010 t.o.v. realisatie 2009
	Gemiddeld 2008 = 100		% mutatie	
<b>België/Lux.-vervoer</b>				
100 km	99,5	101,8	-0,5	2,3
250 km	99,0	101,4	-1,0	2,4
500 km	98,4	100,8	-1,6	2,5
750 km	98,0	100,5	-2,0	2,6
<b>Duitsland-vervoer</b>				
100 km	99,5	101,8	-0,5	2,3
250 km	98,5	101,0	-1,5	2,5
500 km	98,0	100,5	-2,0	2,6
750 km	97,7	100,3	-2,3	2,6
1000 km	97,5	100,1	-2,5	2,7
<b>Frankrijk-vervoer</b>				
100 km	99,7	102,0	-0,3	2,3
250 km	98,7	101,1	-1,3	2,5
500 km	98,1	100,6	-1,9	2,6
750 km	97,9	100,4	-2,1	2,6
1000 km	97,7	100,3	-2,3	2,7
<b>Italië-vervoer</b>				
1500 km	98,2	100,8	-1,8	2,7
2000 km	97,8	100,6	-2,2	2,9
2500 km	97,6	100,5	-2,4	3,0
<b>Spanje-vervoer</b>				
1500 km	97,7	100,5	-2,3	2,9
2000 km	97,4	100,4	-2,6	3,1
2500 km	97,2	100,3	-2,8	3,2
<b>Polen-vervoer</b>				
1000 km	98,1	100,6	-1,9	2,6

Bron: NEA

**Tabel 2.4b Kostenontwikkeling tank/bulk vervoer exclusief brandstofkostenontwikkeling (exclusief congestie)<sup>1</sup>**

	2009 (Realisatie)	2010 (Raming)	Realisatie 2009 t.o.v. realisatie 2008	Raming 2010 t.o.v. realisatie 2009
	Gemiddeld 2008 = 100		% mutatie	
<b>België/Lux.-vervoer</b>				
100 km	102,7	104,1	2,7	1,4
250 km	102,6	104,0	2,6	1,3
500 km	102,6	103,9	2,6	1,3
750 km	102,5	103,8	2,5	1,2
<b>Duitsland-vervoer</b>				
100 km	102,7	104,1	2,7	1,4
250 km	102,6	103,9	2,6	1,3
500 km	102,5	103,8	2,5	1,3
750 km	102,5	103,7	2,5	1,2
1000 km	102,5	103,7	2,5	1,2
<b>Frankrijk-vervoer</b>				
100 km	102,7	104,2	2,7	1,4
250 km	102,6	104,0	2,6	1,3
500 km	102,6	103,9	2,6	1,3
750 km	102,5	103,8	2,5	1,2
1000 km	102,5	103,7	2,5	1,2
<b>Italië-vervoer</b>				
1500 km	102,6	103,9	2,6	1,3
2000 km	102,5	103,8	2,5	1,2
2500 km	102,5	103,7	2,5	1,2
<b>Spanje-vervoer</b>				
1500 km	102,6	103,8	2,6	1,2
2000 km	102,5	103,7	2,5	1,2
2500 km	102,5	103,7	2,5	1,2
<b>Polen-vervoer</b>				
1000 km	102,6	103,9	2,6	1,3

Bron: NEA

<sup>1</sup> Index brandstofkosten is 100,0.

## 2.5 Geraamde ontwikkeling 2010 ten opzichte van geraamde ontwikkeling 2009

De gerealiseerde kostenstijging voor 2009 valt lager uit dan de raming zoals die is gepresenteerd in de rapportage van oktober 2008<sup>1</sup>. In bijlage 4 worden deze gegevens in tabelvorm weergegeven. De ontwikkeling van de brandstofkosten is fors lager dan de verwachting. In tabel 2.5 wordt de geraamde ontwikkeling voor 2010 vergeleken met de geraamde ontwikkeling voor 2009 uit de rapportage van oktober 2008.

**Tabel 2.5 Geraamde ontwikkeling 2010 ten opzichte van geraamde ontwikkeling 2009 <sup>2</sup>**

Landenrelatie en Vervoerafstand (23-tons-zending)	raming 2010 t.o.v. raming 2009 (in %)					
	Ongespecialiseerd		Koel/vries		Tank/bulk	
	Excl. congestie	Incl. congestie	Excl. congestie	Incl. congestie	Excl. congestie	Incl. congestie
<b>België/Lux.-vervoer</b>						
100 km	-2,3	-1,6	-2,4	-1,7	-2,3	-1,6
250 km	-2,8	-2,1	-3,0	-2,3	-2,8	-2,1
500 km	-3,3	-2,6	-3,5	-2,8	-3,3	-2,6
750 km	-3,6	-2,9	-3,8	-3,1	-3,6	-2,9
<b>Duitsland-vervoer</b>						
100 km	-2,3	-1,5	-2,5	-1,7	-2,4	-1,6
250 km	-3,1	-2,3	-3,3	-2,5	-3,2	-2,4
500 km	-3,6	-2,8	-3,8	-3,0	-3,6	-2,8
750 km	-3,8	-3,0	-3,9	-3,1	-3,9	-3,1
1000 km	-4,0	-3,2	-4,1	-3,3	-4,0	-3,2
<b>Frankrijk-vervoer</b>						
100 km	-2,1	-1,6	-2,2	-1,7	-2,2	-1,7
250 km	-3,0	-2,5	-3,1	-2,6	-3,0	-2,5
500 km	-3,5	-3,0	-3,6	-3,1	-3,5	-3,0
750 km	-3,7	-3,2	-3,9	-3,4	-3,7	-3,2
1000 km	-3,9	-3,4	-4,0	-3,5	-3,8	-3,3
<b>Italië-vervoer</b>						
1500 km	-3,3	-2,9	-3,4	-3,0	-3,3	-2,9
2000 km	-3,5	-3,1	-3,7	-3,3	-3,5	-3,1
2500 km	-3,6	-3,2	-3,7	-3,3	-3,5	-3,1
<b>Spanje-vervoer</b>						
1500 km	-3,6	-3,2	-3,7	-3,3	-3,4	-3,0
2000 km	-3,7	-3,3	-3,9	-3,5	-3,7	-3,3
2500 km	-3,8	-3,4	-4,0	-3,6	-3,8	-3,4
<b>Polen-vervoer</b>						
1000 km	-3,3	-2,9	-3,6	-3,2	-3,4	-3,0

Bron: NEA

<sup>1</sup> "Ontwikkeling kostenniveau grensoverschrijdend vrachtautovoer in 2008 en 2009", NEA oktober 2008

<sup>2</sup> Gerealiseerde ontwikkeling 2009 minus raming 2009 (vorige rapportage) plus raming 2010

## 2.6 Ontwikkeling tolgelden

In tabel 2.6 wordt de ontwikkeling gegeven van de tolgelden in een aantal landen. Deze ontwikkeling is **niet** meegenomen in de kostenontwikkeling.

**Tabel 2.6 Ontwikkeling tolgelden in 2009 (t.o.v. 2008)**

Frankrijk	+ 5,5 %
Italië	+ 4,6 %
Oostenrijk	+ 1,9 %
Spanje	+ 2,6 %
Zwitserland	Euro 0, 1, 2, 4, 5 en 6: Tarief ongewijzigd. Euro 3: + 5,9%

## 2.7 Kosteneffecten verhoging Duitse Maut per 1-1-2009

Per 1 januari 2009 is de Duitse Maut met gemiddeld 60% gestegen.

### *Kostenstijging Nederlandse vervoerder*

Tabel 2.7 schetst een beeld van de kostenstijging voor een aantal veel voorkomende ritten als gevolg van de verhoging van de Duitse Maut per 1-1-2009. Er is uitgegaan van een 4-assige voertuigcombinatie met Euro-3 motor (tarief is € 0,13 per km, wordt € 0,204 per km).

**Tabel 2.7 Kostenstijging voor de Nederlandse vervoerder als gevolg van verhoging Lkw-Maut**

Landenrelatie	Totale ritafstand	Waarvan op Duitse snelwegen	Lkw-Maut in euro		
			Oude tarief	Nieuw tarief	Vershil
Nederland - Duitsland	100 km	50 km	€ 6,50	€ 10,20	€ 3,70
Nederland - Duitsland	500 km	390 km	€ 50,70	€ 79,56	€ 28,86
Nederland - Polen	1000 km	590 km	€ 76,60	€ 120,36	€ 43,76
Nederland - Italië	1500 km	795 km	€ 103,35	€162,18	€ 58,83

### *Tarieven*

In tabel 2.8 staan de tarieven in eurocent per kilometer zoals die vanaf 1 januari 2009 gelden.

**Tabel 2.8 Tarieven LKW-Maut per 1 januari 2009 in eurocent per kilometer**

	EURO 0, 1 en 2	EURO 2 + filter of EURO 3	EURO 3 + filter of EURO 4	EURO 5
t/m 3 assen	27,4	19,0	16,9	14,1
4 of meer assen	28,8	20,4	18,3	15,5

### 3 Congestie en bereikbaarheid

Naast de prijsontwikkeling van de kosten zijn ook de uit congestie en bereikbaarheidsaspecten resulterende kostenstijgingen berekend.

In tabel 3.1 worden de kostenstijgingen als gevolg van toename congestie en afnemende bereikbaarheid gepresenteerd.

**Tabel 3.1 Jaarlijkse kostenstijging (in %) als gevolg van toename congestie en afnemende bereikbaarheid**

<i>Landenrelatie</i>	<i>Kostenstijging</i>
België/Luxemburg-vervoer	0,73
Duitsland-vervoer	0,78
Frankrijk-vervoer	0,47
Italië-vervoer	0,41
Spanje-vervoer	0,43
Polen-vervoer	0,45

Bron: NEA

Het gezamenlijk effect van prijsstijgingen en van uit congestie en bereikbaarheid resulterende kostenstijgingen in 2009 en 2010 voor de drie onderzochte deelsectoren wordt in de tabellen 3.2a t/m 3.2f gegeven.

**Tabel 3.2a Gezamenlijk effect van prijsstijgingen en kostenstijgingen uit congestie en afnemende bereikbaarheid voor het *ongespecialiseerd* vervoer – inclusief brandstofkostenontwikkeling -**

<i>Landenrelatie</i>		<i>2009 t.o.v. 2008</i>	<i>2010 t.o.v. 2009</i>
		<i>% mutatie</i>	
België/Luxemburg-vervoer	250 km	-0,4	3,1
Duitsland-vervoer	500 km	-1,3	3,4
Frankrijk-vervoer	500 km	-1,4	3,0
Italië-vervoer	1500 km	-1,5	3,1
Spanje-vervoer	2000 km	-2,3	3,5
Polen-vervoer	1000 km	-1,4	3,0

Bron: NEA

**Tabel 3.2b Gezamenlijk effect van prijsstijgingen en kostenstijgingen uit congestie en afnemende bereikbaarheid voor het *ongespecialiseerd* vervoer – exclusief brandstofkostenontwikkeling -**

<i>Landenrelatie</i>		<i>2009 t.o.v. 2008</i>	<i>2010 t.o.v. 2009</i>
		<i>% mutatie</i>	
België/Luxemburg-vervoer	250 km	3,4	2,0
Duitsland-vervoer	500 km	3,4	2,0
Frankrijk-vervoer	500 km	3,1	1,7
Italië-vervoer	1500 km	3,0	1,7
Spanje-vervoer	2000 km	3,0	1,6
Polen-vervoer	1000 km	3,1	1,7

Bron: NEA

**Tabel 3.2c Gezamenlijk effect van prijsstijgingen en kostenstijgingen uit congestie en afnemende bereikbaarheid voor koel/vries vervoer - inclusief brandstofkostenontwikkeling -**

Landenrelatie		2009 t.o.v. 2008	2010 t.o.v. 2009
		% mutatie	
België/Luxemburg-vervoer	250 km	-0,5	3,1
Duitsland-vervoer	500 km	-1,4	3,4
Frankrijk-vervoer	500 km	-1,5	3,1
Italië-vervoer	1500 km	-1,6	3,1
Spanje-vervoer	2000 km	-2,4	3,5
Polen-vervoer	1000 km	-1,6	3,1

Bron: NEA

**Tabel 3.2d Gezamenlijk effect van prijsstijgingen en kostenstijgingen uit congestie en afnemende bereikbaarheid voor koel/vries vervoer - exclusief brandstofkostenontwikkeling -**

Landenrelatie		2009 t.o.v. 2008	2010 t.o.v. 2009
		% mutatie	
België/Luxemburg-vervoer	250 km	3,3	2,0
Duitsland-vervoer	500 km	3,3	2,0
Frankrijk-vervoer	500 km	3,0	1,7
Italië-vervoer	1500 km	3,0	1,6
Spanje-vervoer	2000 km	2,9	1,6
Polen-vervoer	1000 km	3,1	1,7

Bron: NEA

**Tabel 3.2e Gezamenlijk effect van prijsstijgingen en kostenstijgingen uit congestie en afnemende bereikbaarheid voor tank/bulk vervoer - inclusief brandstofkostenontwikkeling -**

Landenrelatie		2009 t.o.v. 2008	2010 t.o.v. 2009
		% mutatie	
België/Luxemburg-vervoer	250 km	-0,3	3,1
Duitsland-vervoer	500 km	-1,2	3,4
Frankrijk-vervoer	500 km	-1,4	3,1
Italië-vervoer	1500 km	-1,4	3,1
Spanje-vervoer	2000 km	-2,2	3,5
Polen-vervoer	1000 km	-1,5	3,1

Bron: NEA

**Tabel 3.2f Gezamenlijk effect van prijsstijgingen en kostenstijgingen uit congestie en afnemende bereikbaarheid voor tank/bulk vervoer - exclusief brandstofkostenontwikkeling -**

Landenrelatie		2009 t.o.v. 2008	2010 t.o.v. 2009
		% mutatie	
België/Luxemburg-vervoer	250 km	3,3	2,0
Duitsland-vervoer	500 km	3,3	2,1
Frankrijk-vervoer	500 km	3,1	1,8
Italië-vervoer	1500 km	3,0	1,7
Spanje-vervoer	2000 km	2,9	1,6
Polen-vervoer	1000 km	3,1	1,8

Bron: NEA

*In deze rapportage wordt de toename van de congestiekosten weergegeven als een extra kostenstijging in procenten op jaarbasis. In de praktijk blijkt bij een klein deel van de vervoerders het misverstand te bestaan, dat als NEA de **extra** stijging van de congestie raamt op bijvoorbeeld 0,78% (Duitsland-vervoer), dat NEA de **totale** congestiekosten op 0,78% raamt. Het totale aandeel van congestie in de kostprijs is echter veel hoger. Als een vervoerder een kostprijscalculatie maakt moet hij rekening houden met de congestie en de maatregelen die hij neemt om de ergste congestie te vermijden. De maatregelen kunnen o.a. zijn dat men eerder vertrekt en/of om de files heen rijdt waardoor er meer kilometers gemaakt worden. Bij de kostprijscalculatie dient rekening gehouden te worden met een lagere snelheid als gevolg van congestie, andere inzettijden en omrijdkilometers. Dit betekent dat als een vervoerder zijn calculatie baseert op de werkelijke situatie, waarop het transport afgewikkeld wordt, de bestaande congestiekosten meegenomen zijn in de kostprijsberekening.*

*Vervoerders die bij hun kostprijscalculatie geen rekening houden met congestie en hun kostprijs hierdoor met hoge rij snelheden te laag vaststellen, komen tekort met een aanpassing van hun kosten (met bijvoorbeeld 0,78%) voor de congestie.*

## BIJLAGE 1

### TOELICHTING BEREKENING ONTWIKKELING LOON- EN PRIJSPEIL IN 2009

Op grond van de reeds opgetreden wijzigingen in het loon- en prijspeil zijn voor de onderscheiden kostencomponenten van het grensoverschrijdend vrachtautovoer de navolgende ontwikkelingscijfers vastgesteld.

#### **Autokosten**

##### *Afschrijving voertuig*

De ontwikkeling van de afschrijvingskosten is enerzijds gebaseerd op het verloop van de catalogusprijzen voor chassis + cabine van een aantal veel voorkomende merken resp. type voertuigen (80%) en anderzijds op het verloop van de producentenprijzen voor de carrosseriebouw (20%). Gemiddeld is het kostenniveau 4,1% hoger voor het jaar 2009 dan voor gemiddeld 2008.

##### *Rente (voertuig)*

Bij de berekening van de ontwikkeling van het rentepercentage is uitgegaan van de gemiddelde rente voor eigen en vreemd vermogen. Hierbij is rekening gehouden met de verhouding 40% eigen vermogen en 60% vreemd vermogen.

	<i>Gemiddeld rentepercentage</i>
Gemiddeld 2008	5,58 %
Gemiddeld 2009	5,06 %

De stijging van de prijzen van het automaterieel met 4,1% en de daling van het gemiddeld rentepercentage met 9,3% leiden voor 2009 tot een daling van de rentekosten over het in het voertuig geïnvesteerde vermogen met 5,6% ten opzichte van 2008.

##### *Motorrijtuigenbelasting*

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1-1-2009 aangepast aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie (1,7%). Per 1 april 2009 zijn de tarieven verhoogd. De verhoging is afhankelijk van de euronorm van de vrachtauto:

<i>Euronorm vrachtauto</i>	<i>Verhoging</i>
0	90%
1	75%
2	60%
3 en hoger	0%

De gemiddelde stijging voor euronorm 3 in 2009 ten opzichte van 2008 is 2,3%.

### *Eurovignet*

De tarieven zijn in 2009 niet gewijzigd.

### *Verzekeringen (WA + casco)*

Volgens informatie bij een representatief aantal verzekeringsmaatschappijen zijn de basispremies voor WA-verzekeringen met gemiddeld 3,2% gestegen. De stijging van de cascopremies in 2009 is gemiddeld 7,0% (dit is inclusief de stijging als uitvloeisel van de toename van de catalogusprijzen van het materieel). In totaal zijn de verzekeringskosten in 2009 met gemiddeld 5,5% toegenomen.

### *Banden*

Voor de bepaling van de ontwikkeling van de bandenkosten is uitgegaan van de ontwikkeling van de adviesprijzen van een aantal veel voorkomende merken. De prijzen zijn in 2009 ten opzichte van 2008 met gemiddeld 8,2% gestegen.

### *Brandstoffen*

Voor Nederland is uitgegaan van de dieselprijs pomp voor 2009 met een korting van € 2,90 per 100 liter.

Het volgende overzicht geeft de gemiddelde dieselprijzen in 2008 en 2009 voor Nederland en het buitenland in euro's per hectoliter weer.

### *Dieselprijzen exclusief BTW in euro's per 100 liter<sup>1</sup>*

<i>Land</i>	<i>Gemiddeld 2008</i>	<i>Gemiddeld 2009</i>	<i>Mutatie in %</i>
Nederland	104,97	85,42	-18,6
België	104,28	84,95	-18,5
Luxemburg	96,46	73,77	-23,5
Frankrijk	112,66	89,37	-20,7
Duitsland	113,60	92,30	-18,8
Italië	113,76	91,65	-19,4
Spanje	98,54	78,62	-20,2

### *Reparatie en onderhoud*

Op basis van de gemiddelde kostensamenstelling en loon- en prijsontwikkeling van de verschillende componenten in 2009 ten opzichte van 2008, resulteert voor de kostenpost reparatie en onderhoud de volgende kostenstijging:

	<i>Kostenaandeel</i>	<i>gemiddeld 2009 t.o.v. gemiddeld 2008</i>
Reparatie derden	50%	4,1%
Kosten eigen werkplaats		
– loonkosten	15%	3,8%
– onderdelen, inventaris en overige materialen	35%	3,3%
Totaal	100%	3,8%

<sup>1</sup> De prijs in oktober, november en december 2009 is gelijk aan de prijs op 15-09-2009.

## **Specifieke vervoerskosten**

De specifieke vervoerskosten hebben betrekking op overige materiaalkosten, ladingverzekering, ladingschade en overige kosten in verband met vervoer, zoals keuringen, vergunningen en documenten. Voor de ontwikkeling van de specifieke vervoerskosten is als uitgangspunt gehanteerd de stijging van het algemeen prijsniveau, op basis van de consumentenprijsindex. Voor het jaar 2009 leidt dit tot een stijging van 1,0% ten opzichte van 2008.

## **Kosten rijdend en niet-rijdend personeel**

### *Loon en sociale lasten*

De uitkomsten met betrekking tot de ontwikkeling van het loonkostenniveau hebben betrekking op de wijzigingen van de lonen en andere arbeidsvoorwaarden volgens de CAO voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen, alsmede de ontwikkeling in het werkgeversaandeel van de hierop drukkende sociale lasten.

Per 1 januari 2009:

- Verhoging functielonen met 3,5%;
- Wijzigingen in premiepercentages en franchises;
- Tegemoetkoming in de kosten van de zorgverzekering van 0,6% van het SV-loon.

Per 1 oktober 2009:

- Verhoging functielonen met 0,9%.

De totale gemiddelde loonkostenstijging in 2009 ten opzichte van 2008 is 3,8%.

### *Verblijfkosten e.d.*

De CAO-vergoedingen zijn per 1-1-2009 met 3,5% en per 1-10-2009 met 0,9% gestegen. Voor de overige personeelskosten is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd. In totaal is de toename van deze kostenpost 3,8%.

## **Algemene bedrijfskosten**

### *Loon + sociale lasten*

Zie kosten rijdend en niet-rijdend personeel.

### *Huisvesting en overige algemene kosten*

Op grond van de indexcijfers van de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau zijn deze kostenposten in 2009 met 1,0% toegenomen ten opzichte van 2008.

## BIJLAGE 2

### TOELICHTING BEREKENING GERAAMDE ONTWIKKELING LOON- EN PRIJSPEIL IN 2010

De voor 2010 geraamde kostenontwikkelingen in het grensoverschrijdend vrachtautovoer zijn mede gebaseerd op de Macro Economische Verkenning (MEV) 2010 van het Centraal Planbureau, gepubliceerd in september 2009. Een aantal kerncijfers zijn in de onderstaande tabel samengevat.

#### *Kerncijfers Macro Economische Verkenning 2010*

	<i>mutatie in % t.o.v. 2009</i>	
Consumentenprijsindex	1,0	
Contractloon marktsector	1,5	
	<i>Niveaus</i>	
	<i>2009</i>	<i>2010</i>
Sociale lasten werkgevers in % van het brutoloon	25,9	26,0
Lange rente (%)	3,75	4,00
Eurokoers (dollar)	1,37	1,40
Olieprijs (Brent, niveau in dollars per vat)	58	65

*Bron: Centraal Planbureau*

#### **Autokosten**

##### *Afschrijving voertuig*

De prijsontwikkeling van vervoermaterieel is afhankelijk van een combinatie van factoren, zoals de productiekosten, de markt en nieuwe wettelijke eisen. Voor 2010 is een stijging geraamd van 1,0% conform de stijging van het algemeen prijsniveau.

##### *Rente (voertuig)*

De gemiddelde rentevoetstijging in 2010 ten opzichte van 2009 is geraamd op 6,7%. Voor het vaststellen van de ontwikkeling van de rentekosten wordt tevens de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau voor het in het voertuig geïnvesteerde vermogen (1,0%) betrokken. Dit leidt tot een stijging van de rentekosten van 7,7%.

##### *Motorrijtuigenbelasting*

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zullen per 1-1-2010 worden aangepast aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie (1,9%).

### *Eurovignet*

De tarieven blijven ongewijzigd.

### *Verzekeringen (WA+casco)*

Volgens informatie bij een representatief aantal verzekeringsmaatschappijen zal het premiepeil van WA-verzekeringen in 2010 licht stijgen (0,7%) ten opzichte van 2009. De stijging van de cascopremie in 2010 ten opzichte van 2009 wordt geraamd op gemiddeld 1,6% (dit is inclusief de stijging als uitvloeisel van de verwachte stijging van de catalogusprijzen van het materieel). Rekening houdend met het relatieve aandeel van de onderscheiden verzekeringen resulteert dit in een verwachte kostenstijging voor de post autoverzekering van 1,2%.

### *Banden*

De ontwikkeling van de bandenkosten is gebaseerd op de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau (1,0%).

### *Brandstoffen*

Door de wettelijk vastgelegde inflatiecorrectie (1,9%) op de dieselaccijns wordt de accijns per 1 januari 2010 met 0,79 eurocent per liter verhoogd. De voorraadheffing blijft ongewijzigd.

Voor de raming van de dieselprijs (exclusief BTW, accijns en voorraadheffing) voor gemiddeld 2010 is uitgegaan van de ontwikkeling van de olieprijs volgens het Centraal Planbureau (toename van 9,7% in 2010 ten opzichte van 2009). De geraamde ontwikkeling van de brandstofprijs voor het jaar 2009 is als volgt:

<i>Diesel</i>	<i>Prijs per hectoliter</i>	
	<i>2009</i>	<i>2010</i>
	€	€
Prijs exclusief accijns, heffingen en BTW	46,44	50,94
Jaargemiddelde accijns + voorraadheffing:		
- accijns	41,32	42,11
- voorraadheffing	0,56 <sup>1</sup>	0,59
Subtotaal: dieselprijs aan de pomp:	88,32	93,64
- korting bulk afname	2,90	2,90
Totaal	85,42	90,74
Index	100,0	106,2

Voor de ontwikkeling van de dieselprijs van de in het buitenland getankte brandstof voor 2010 is uitgegaan van een stijging van 9,7% (ontwikkeling van de olieprijs volgens het Centraal Planbureau) ten opzichte van 2009.

<sup>1</sup> Per 1-8-2009 is de voorraadheffing verhoogd naar 0,59 eurocent per 100 liter (was 0,53 eurocent)

*Reparatie en onderhoud*

De geraamde stijging van deze kostenpost is als volgt bepaald:

	<i>Kostenaandeel</i>	<i>gemiddeld 2010 t.o.v. gemiddeld 2009</i>
Reparatie derden	50%	1,3%
Kosten eigen werkplaats:		
– loonkosten	15%	1,6%
– onderdelen, inventaris en overige materialen	35%	1,0%
Totaal	100%	1,2%

**Specifieke vervoerskosten**

Voor de geraamde ontwikkeling van de specifieke vervoerskosten is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (1,0%).

**Kosten rijdend en niet-rijdend personeel**

*Loonkostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer<sup>1</sup>*

Conform de ramingen van het Centraal Planbureau is met betrekking tot de loonkostenontwikkeling rekening gehouden met een stijging van de contractlonen met 1,5%. De totale geraamde loonkostenstijging (inclusief toename sociale lasten) voor 2010 komt uit op 1,6%.

*Verblijfkosten e.d.*

Voor deze kostenpost is een stijging geraamd van 1,5%.

**Algemene bedrijfskosten**

*Loon + sociale lasten*

Zie kosten rijdend en niet-rijdend personeel.

*Huisvesting en algemene kosten*

Voor de ontwikkeling van de huisvestingskosten en de algemene kosten is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (1,0%).

<sup>1</sup> Op het moment dat dit rapport uitgebracht is zijn de onderhandelingen over een nieuwe CAO tussen de brancheorganisaties en de vakbonden nog niet gestart. Dit betekent dat niet duidelijk is wanneer er overeenstemming bereikt wordt en hoe hoog de loonkostenontwikkeling voor het jaar 2010 zal worden. Voor de loonkostenontwikkeling voor 2010 is in dit rapport uitgegaan van de cijfers van het Centraal Planbureau.

Zodra er overeenstemming bereikt is over een nieuwe CAO zal NEA vaststellen wat de afwijking is van de in dit rapport gehanteerde CPB raming. Indien deze vergelijking een groot verschil oplevert zal in overleg met de NIWO besloten kunnen worden om een nieuw bijgesteld rapport uit te brengen.

## BIJLAGE 3

### KOSTENVERANDERING ALS GEVOLG VAN VERANDERING DIESELPRIJS

Uitgaande van de basisprijs voor diesel voor het jaar 2010 ( $P_b$ ) en de actuele prijs ( $P_a$ ) en het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten ( $A$ ) is de formule voor de stijging resp. daling van de totale kosten ( $K_v$ ) als gevolg van een prijsverandering van de basisprijs als volgt:

$$K_v = \frac{(P_a - P_b)}{P_b} * A$$

Voorbeeld:

- $P_b$  = geraamde dieselprijs van 93,64 eurocent/liter excl. BTW
- $P_a$  = 89,65 eurocent/liter (actuele dieselprijs excl. BTW)
- $A$  = 20% aandeel brandstofkosten van de totale kosten

$$K_v = \frac{89,65 - 93,64}{93,64} * 20\% = -0,9\%$$

Deze formule is voor een aantal situaties in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

**Tabel B.3.1 Kostenverandering (%) als gevolg van verandering dieselprijs**

Procentuele verandering dieselprijs t.o.v. basisprijs	Aandeel brandstofkosten in totale kosten			
	10 %	15 %	20 %	25 %
- 20 %	-2,0 %	-3,0 %	-4,0 %	-5,0 %
- 10 %	-1,0 %	-1,5 %	-2,0 %	-2,5 %
- 5 %	-0,5 %	-0,75 %	-1,0 %	-1,25 %
- 1 %	-0,1 %	-0,15 %	-0,2 %	-0,25 %
+ 1 %	0,1 %	0,15 %	0,2 %	0,25 %
+ 5 %	0,5 %	0,75 %	1,0 %	1,25 %
+ 10 %	1,0 %	1,5 %	2,0 %	2,5 %
+ 20 %	2,0 %	3,0 %	4,0 %	5,0 %

## BIJLAGE 4

## REALISATIE EN RAMING 2009

In tabel B.4.1 (exclusief congestie) en tabel B.4.2 (inclusief congestie) wordt zowel de realisatie als de raming voor het jaar 2009 gegeven. De raming voor 2009 is afkomstig van het NEA-rapport "Ontwikkeling kostenniveau grensoverschrijdend vrachtautovoer in 2008 en 2009" (oktober 2008).

De gerealiseerde kostenstijging voor 2009 valt lager uit dan de raming 2009 afkomstig uit bovenvermelde rapportage. De ontwikkeling van de brandstofkosten is fors lager dan de verwachting.

**Tabel B.4.1 Realisatie 2009 (t.o.v. realisatie 2008) en raming 2009 (t.o.v. realisatie 2008) per onderzochte deelsector (% mutatie) - exclusief congestie -**

	<i>Ongespecialiseerd</i>		<i>Koel/vries vervoer</i>		<i>Tank/bulk vervoer</i>	
	<i>Realisatie 2009</i>	<i>Raming 2009</i>	<i>Realisatie 2009</i>	<i>Raming 2009</i>	<i>Realisatie 2009</i>	<i>Raming 2009</i>
<b>België/Lux.-vervoer</b>						
100 km	-0,5	4,1	-0,6	4,1	-0,5	4,1
250 km	-1,1	4,1	-1,2	4,2	-1,0	4,2
500 km	-1,7	4,1	-1,8	4,2	-1,6	4,2
750 km	-2,1	4,1	-2,2	4,2	-2,0	4,2
<b>Duitsland-vervoer</b>						
100 km	-0,5	4,1	-0,6	4,2	-0,5	4,2
250 km	-1,5	4,1	-1,6	4,2	-1,5	4,2
500 km	-2,1	4,1	-2,2	4,2	-2,0	4,2
750 km	-2,4	4,1	-2,4	4,2	-2,3	4,2
1000 km	-2,6	4,1	-2,6	4,2	-2,5	4,2
<b>Frankrijk-vervoer</b>						
100 km	-0,3	4,1	-0,4	4,1	-0,3	4,2
250 km	-1,4	4,1	-1,4	4,2	-1,3	4,2
500 km	-1,9	4,1	-2,0	4,2	-1,9	4,2
750 km	-2,2	4,1	-2,3	4,2	-2,1	4,2
1000 km	-2,4	4,2	-2,5	4,2	-2,3	4,2
<b>Italië-vervoer</b>						
1500 km	-1,9	4,1	-2,0	4,1	-1,8	4,2
2000 km	-2,3	4,1	-2,4	4,2	-2,2	4,2
2500 km	-2,5	4,1	-2,6	4,1	-2,4	4,1
<b>Spanje-vervoer</b>						
1500 km	-2,5	4,1	-2,5	4,2	-2,3	4,0
2000 km	-2,7	4,1	-2,8	4,2	-2,6	4,2
2500 km	-2,9	4,1	-3,0	4,2	-2,8	4,2
<b>Polen-vervoer</b>						
1000 km	-1,8	4,0	-2,0	4,2	-1,9	4,1

Bron: NEA

**Tabel B.4.2 Realisatie 2009 (t.o.v. realisatie 2008) en raming 2009 (t.o.v. realisatie 2008) per onderzochte deelsector (% mutatie) - inclusief congestie -**

	<i>Ongespecialiseerd</i>		<i>Koel/vries vervoer</i>		<i>Tank/bulk vervoer</i>	
	<i>Realisatie 2009</i>	<i>Raming 2009</i>	<i>Realisatie 2009</i>	<i>Raming 2009</i>	<i>Realisatie 2009</i>	<i>Raming 2009</i>
<b>België/Lux.-vervoer</b>						
100 km	0,2	4,8	0,1	4,8	0,2	4,8
250 km	-0,4	4,8	-0,5	4,9	-0,3	4,9
500 km	-1,0	4,8	-1,1	4,9	-0,9	4,9
750 km	-1,4	4,8	-1,5	4,9	-1,3	4,9
<b>Duitsland-vervoer</b>						
100 km	0,3	4,9	0,2	5,0	0,3	5,0
250 km	-0,7	4,9	-0,8	5,0	-0,7	5,0
500 km	-1,3	4,9	-1,4	5,0	-1,2	5,0
750 km	-1,6	4,9	-1,6	5,0	-1,5	5,0
1000 km	-1,8	4,9	-1,8	5,0	-1,7	5,0
<b>Frankrijk-vervoer</b>						
100 km	0,2	4,6	0,1	4,6	0,2	4,7
250 km	-0,9	4,6	-0,9	4,7	-0,8	4,7
500 km	-1,4	4,6	-1,5	4,7	-1,4	4,7
750 km	-1,7	4,6	-1,8	4,7	-1,6	4,7
1000 km	-1,9	4,7	-2,0	4,7	-1,8	4,7
<b>Italië-vervoer</b>						
1500 km	-1,5	4,5	-1,6	4,5	-1,4	4,6
2000 km	-1,9	4,5	-2,0	4,6	-1,8	4,6
2500 km	-2,1	4,5	-2,2	4,5	-2,0	4,5
<b>Spanje-vervoer</b>						
1500 km	-2,1	4,5	-2,1	4,6	-1,9	4,4
2000 km	-2,3	4,5	-2,4	4,6	-2,2	4,6
2500 km	-2,5	4,5	-2,6	4,6	-2,4	4,6
<b>Polen-vervoer</b>						
1000 km	-1,4	4,5	-1,6	4,7	-1,5	4,6

Bron: NEA

## BIJLAGE 5

## GEHANTEERDE KOSTENVERHOUDINGEN

In de tabellen B.5.1 t/m B.5.3 worden de relatieve kostenaandelen (voor de kernrelaties) gepresenteerd die gehanteerd zijn bij het berekenen van de totale kostenontwikkelingen.

**Tabel B.5.1 Gemiddelde kostensamenstelling ongespecialiseerd vervoer (2008)**

Kostenpost	Landenrelatie					
	België/Lux. 250 km	Duitsland 500 km	Frankrijk 500 km	Italië 1500 km	Spanje 2000 km	Polen 1000 km
	% aandeel					
<b>Autokosten</b>						
Afschrijving voertuig	8,8	8,2	8,1	8,7	8,0	7,6
Rente voertuig	2,6	2,3	2,4	2,1	1,9	2,1
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Eurovignet	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7
Verzekering	2,8	2,6	2,7	2,5	2,3	2,4
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Banden	1,7	2,0	2,0	1,9	2,1	2,0
Brandstof	19,6	24,2	23,6	23,8	26,5	23,1
Reparatie en onderhoud	4,2	5,2	5,0	5,2	6,0	4,6
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
<b>Kosten rijdend pers.</b>						
Loon incl. sociale lasten	40,0	35,3	36,0	35,7	34,1	37,6
Verblijf- en ov. kosten	4,8	5,2	5,3	5,9	5,5	6,0
<b>Algemene kosten</b>						
Loon incl. sociale lasten	6,7	6,5	6,4	6,1	5,9	6,3
Huisvesting	2,7	2,6	2,6	2,5	2,4	2,6
Overig algemeen	4,0	3,9	3,9	3,7	3,5	3,8
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: NEA

**Tabel B.5.2 Gemiddelde kostensamenstelling koel/vries vervoer (2008)**

Kostenpost	Landenrelatie					
	België/Lux. 250 km	Duitsland 500 km	Frankrijk 500 km	Italië 1500 km	Spanje 2000 km	Polen 1000 km
	% aandeel					
<b>Autokosten</b>						
Afschrijving voertuig	10,2	9,6	9,7	10,2	9,4	8,9
Rente voertuig	3,1	3,0	3,0	2,7	2,5	2,7
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4
Eurovignet	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6
Verzekering	2,7	2,6	2,6	2,5	2,3	2,4
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
Banden	1,6	1,8	1,8	1,7	2,0	1,8
Brandstof	19,7	24,2	23,6	24,0	26,5	23,4
Reparatie en onderhoud	4,9	5,9	5,8	5,9	6,5	5,3
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5
<b>Kosten rijdend pers.</b>						
Loon incl. sociale lasten	37,5	32,9	33,4	33,2	32,0	35,2
Verblijf- en ov. kosten	4,5	4,8	4,9	5,5	5,1	5,6
<b>Algemene kosten</b>						
Loon incl. sociale lasten	6,5	6,3	6,3	6,0	5,8	6,2
Huisvesting	2,7	2,6	2,6	2,4	2,3	2,5
Overig algemeen	4,0	3,8	3,8	3,6	3,5	3,8
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: NEA

Tabel B.5.3 Gemiddelde kostensamenstelling tank/bulk vervoer (2008)

Kostenpost	Landenrelatie					
	België/Lux. 250 km	Duitsland 500 km	Frankrijk 500 km	Italië 1500 km	Spanje 2000 km	Polen 1000 km
	% aandeel					
<b>Autokosten</b>						
Afschrijving voertuig	11,2	10,3	10,4	10,9	10,2	9,5
Rente voertuig	3,3	3,1	3,2	2,8	2,6	2,9
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4
Eurovignet	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6
Verzekering	2,9	2,9	2,9	2,8	2,6	2,7
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5
Banden	1,5	1,8	1,8	1,7	1,9	1,8
Brandstof	19,1	23,6	22,9	23,3	25,6	23,1
Reparatie en onderhoud	4,6	5,6	5,4	5,6	6,4	5,0
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5
<b>Kosten rijdend pers.</b>						
Loon incl. sociale lasten	37,2	32,8	33,4	33,2	31,9	34,9
Verblijf- en ov. kosten	4,5	4,8	4,9	5,5	5,1	5,6
<b>Algemene kosten</b>						
Loon incl. sociale lasten	6,6	6,3	6,3	6,0	5,8	6,2
Huisvesting	2,7	2,6	2,6	2,4	2,3	2,5
Overig algemeen	3,9	3,8	3,8	3,6	3,5	3,7
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: NEA