



Overzicht kostenontwikkelingen taxivervoer 2020 - 2021

Sander van der Meulen en Tom Grijspaardt
Projectnummer: 10113
Zoetermeer, 14 oktober 2020
Dit rapport is uitgevoerd in opdracht van Sociaal Fonds Mobiliteit.

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

2. Nacalculatie kostenontwikkelingen 2020

- A. Vaste (capaciteits-)kosten rijdend materieel
- B. Variabele (kilometer-)kosten rijdend materieel
- C. Loonkosten
- D. Algemene kosten

3. Raming kostenontwikkelingen 2021

- A. Vaste (capaciteits-)kosten rijdend materieel:
- B. Variabele (kilometer-)kosten rijdend materieel:
- C. Loonkosten
- D. Algemene kosten

Bijlage 1 Overzicht kostenontwikkelingen

1. Inleiding

In opdracht van Sociaal Fonds Mobiliteit heeft Panteia een overzicht gemaakt van de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. De kostenontwikkelingen kunnen per taxibedrijf anders uitpakken. Sociaal Fonds Mobiliteit 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 Mobiliteit is opgericht en wordt bestuurd door KNV Taxi, FNV en CNV vakmensen.

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

In hoofdstuk 2 wordt de nacalculatie over 2020 gepresenteerd, waarbij de in 2020 werkelijk opgetreden kostenontwikkelingen worden vergeleken met de in oktober 2019 opgestelde ramingen voor dit jaar. In hoofdstuk 3 wordt de raming beschreven van de te verwachte ontwikkelingen in 2021.

De kostenontwikkelingen in 2020 zijn gebaseerd op vaststaande feiten. Voor de te verwachten kostenmutaties voor 2021 gaat Panteia onder meer uit van ramingen van het Centraal Planbureau (bron: Macro Economische Verkenning 2021). Toekomstige kostenontwikkelingen die nog onzeker zijn, zijn niet bij de ramingen betrokken.

In 2018 is een grootschalig onderzoek uitgevoerd onder ruim honderd taxibedrijven die gebruik maken van de kostenontwikkelingen van Panteia. Bij deze bedrijven zijn alle kostencijfers opgenomen, waarmee een herijking van de kostenaandelen heeft plaatsgevonden. Ook is er op basis van de gesprekken met de ondernemers van deze bedrijven, een aanpassing van de methodiek van de kostenontwikkelingen van Panteia doorgevoerd. Deze aanpassing van de methodiek is door de werkgroep "Kostenontwikkelingen Panteia" bestaande uit taxiondernemers, FNV, CNV en vertegenwoordiging van opdrachtgevers, akkoord bevonden. Jaarlijks worden de kostenaandelen aangepast aan de nieuwe kostenontwikkelingscijfers. In Hoofdstuk 2 en 3 worden de uitgangspunten beschreven.

De coronacrisis, die sinds maart 2020 een zeer grote impact heeft op het taxivervoer, heeft geleid tot een sterk afgenomen omzet. Aangezien omzet geen onderdeel is van de kostenontwikkelingen van Panteia wordt dit effect niet meegenomen in dit onderzoek. De coronacrisis heeft naast de reguliere loon- en prijsontwikkeling van de diverse kostensoorten, ook invloed op de algehele kostenontwikkeling. De kostenontwikkelingseffecten verschillen per bedrijf en per type vervoer. Door de verscheidenheid in impact zijn de kosteneffecten niet direct uit te drukken in één cijfer voor de gehele taxibranche. Deze effecten, zoals toenemend ziekteverzuim, meerkosten voor schoonmaak- en beschermingsmiddelen, kosten voor solovervoer, lagere vervoerskosten door schorsen voertuigen en minder files zijn daarom **niet** meegenomen in de kostenontwikkeling.

2. Nacalculatie kostenontwikkelingen 2020

Op grond van de tot op heden werkelijk opgetreden wijzigingen in de kosten over het jaar 2020 zijn voor de onderscheiden kostencategorieën de navolgende ontwikkelingen opgetreden voor het gemiddelde niveau 2020 ten opzichte van het gemiddelde niveau 2019.

A. Vaste (capaciteits-)kosten rijdend materieel

1 en 2. Afschrijving + rentekosten

Afschrijving en rente zijn onderdeel van de kostenontwikkelingen van Panteia en worden jaarlijks geïndexeerd. De nacalculatie vindt plaats op basis van de ontwikkeling van de netto catalogusprijs van de tien meest voorkomende taxivoertuigen in de markt. De kosten zijn in 2020 met +54,1% veranderd, voornamelijk als gevolg van de afschaffing van de teruggaveregelings BPM.

Het effect van de afschaffing van de teruggaveregelings BPM is berekend op basis van de tien meest voorkomende voertuigtypes. Zie onderstaande tabel voor de berekening. De ontwikkeling van de afschrijvingen komt uit op 1,012 (stijging aanschafprijzen voertuigen) * 1,522 (effect van afschaffing teruggaveregelings BPM) = 1,541%.

Merk	Prijs (ex. BPM)	BPM	Prijs (incl. BPM)	Kostenontwikkeling	Aandeel binnen categorie	Gemiddelde kostenontwikkeling	Aandeel
Mercedes E 200	€ 39.900	€ 10.568	€ 50.468	26%	32%	8%	
Mercedes E 220	€ 42.100	€ 10.568	€ 52.668	25%	21%	5%	
Volkswagen Passat	€ 28.538	€ 8.304	€ 36.842	29%	14%	4%	
Toyota Prius	€ 26.317	€ 817	€ 27.134	3%	12%	0%	
Skoda Octavia	€ 20.801	€ 8.531	€ 29.332	41%	11%	4%	
Skoda Superb	€ 26.892	€ 8.531	€ 35.423	32%	11%	3%	
Totaal taxi's						26%	52%
Mercedes Sprinter	€ 35.635	€ 34.878	€ 70.513	98%	40%	40%	
Mercedes Vito	€ 35.850	€ 27.788	€ 63.638	78%	17%	13%	
Volkswagen Caddy	€ 23.364	€ 12.380	€ 35.744	53%	10%	5%	
Volkswagen Transporter	€ 34.100	€ 23.970	€ 58.070	70%	32%	23%	
Totaal taxibussen						81%	48%
Totaal alle voertuigen						52,2%	100%

De ontwikkeling van de rente bestaat uit de ontwikkeling van het rentetarief maal de ontwikkeling van de afschrijving. De rentekosten zijn in 2020 met +50,2% veranderd.

3. Verzekering

Jaarlijks vragen we de ontwikkeling van de verzekeringspremies op bij verschillende verzekeringsmaatschappijen. Uit de verstrekte gegevens blijkt dat de verzekeringskosten in 2020 met gemiddeld +10,0% veranderd zijn ten opzichte van 2019.

4. Stalling

De ontwikkeling van de kosten voor stalling zijn gebaseerd op de ontwikkeling van onroerend goed, volgens 'huur' uit het Centraal Economisch Plan en energie, volgens 'aardgas' uit het CEP. De kosten zijn in 2020 met +0,4% veranderd.

5. Overige capaciteitskosten

Deze kosten zijn in 2020 met +1,5% veranderd t.o.v. 2019. 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

In de branche is een ontwikkeling gaande van voertuigen die rijden op diesel naar voertuigen op gas, elektriciteit en waterstof. Uit onderzoek blijkt dat het aandeel elektrische en waterstofvoertuigen nog klein is (minder dan 3%), maar voertuigen op gas hebben een significant aandeel van 20%. In de raming wordt daarom rekening gehouden met voertuigen op gas. De gemiddelde prijs van gas is in 2020 met ruim 20% afgenomen ten opzichte van 2019.

Uitgaande van het huidige prijsniveau voor de rest van het jaar zijn de brandstofprijzen in 2020 veranderd met -11,0%. De gemiddelde literprijs voor diesel was in 2019 €1,207 en in 2020 €1,101.

2. Banden

De kosten voor banden zijn in 2020 met +2,2% veranderd.

3. Onderhoud en reparatie

Ten aanzien van deze werkzaamheden zijn de loonkosten met +2,3% veranderd. Bij deze loonkosten wordt uitgegaan van monteurs die onder de CAO metalektro vallen. Voor de kosten voor materiaalverbruik wordt de ontwikkeling van de producentenprijzen voor toebehoren van auto's van het CBS gevolgd. Voor de kosten van de huisvesting van de werkplaats wordt voor de raming gebruik gemaakt van de ontwikkeling 'huur' uit het CPB.

C. Loonkosten

1. Arbeidsloon incl. sociale lasten

Per 1 januari 2019 is een nieuwe cao ingegaan met een looptijd tot en met 31 december 2020. Per 1 januari 2020 is er een algemene loonstijging van +2,0% afgesproken. Tevens zijn de loonkosten gecorrigeerd voor tredeverhogingen. De sociale lasten zijn na jarenlange dalingen in 2020 sterk toegenomen (met ruim 11% t.o.v. absolute waarde vorig jaar) als gevolg van de Wet Arbeidsmarkt in Balans. Dit versnelt de ontwikkeling van de totale loonkosten. De totale verandering van de loonkosten (inclusief sociale lasten) is hierdoor in 2020 uitgekomen op +4,4% t.o.v. een jaar eerder.

2. Overige personeelskosten

Deze kosten zijn met +1,5% veranderd t.o.v. 2019. De overige personeelskosten bestaan voornamelijk uit opleiding, woon-werkverkeer, kantinekosten en bedrijfskleding.

D. Algemene kosten (overhead)

De algemene kosten worden geïndexeerd op basis van de nationale consumentenprijsindex (+1,5%). De algemene kosten bestaan uit kantoorkosten, huisvestingskosten en overige algemene kosten.

In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de bovengenoemde ontwikkelingen over 2020.

3. Raming kostenontwikkelingen 2021

De geraamde ontwikkelingen van de kosten in 2021 zijn opgesteld aan de hand van:

- De prognoses van het Centraal Planbureau (CPB) in haar Macro Economische Verkenning (MEV) 2021.
- Door derden verstrekte informatie.
- Het nationaal consumentenprijsindexcijfer (CPI).

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

A. Vaste (capaciteits-)kosten rijdend materieel:

1. Afschrijving

Voor de raming van de afschrijving wordt de consumentenprijsindex gebruikt (+1,5%).

2. Rente

De ontwikkeling van de rente bestaat uit de ontwikkeling van het rentetarief maal de ontwikkeling van de afschrijving. De raming van de rente komt hiermee uit op +1,5%, waarbij zowel gebruik gemaakt is van de lange termijn rente volgens het CPB als de ontwikkeling van de consumentenprijsindex.

3. Verzekering

De verzekeringsstarieven voor het rijdend materiaal zullen in 2021 naar verwachting veranderen met +2,4%, volgens opgave van een aantal verzekeringsmaatschappijen.

4. Stalling

De ontwikkeling van de kosten voor stalling zijn gebaseerd op de ontwikkeling van onroerend goed, volgens 'huur' uit het Centraal Economisch Plan en energie, volgens 'aardgas' uit het CEP. De raming 2021 voor de kosten voor stalling komt uit op +0,5%.

5. Overige capaciteitskosten

Voor deze kosten wordt uitgegaan van de verwachte aanpassing van het algemeen prijsindexcijfer in 2021; deze bedraagt +1,5%. De overige capaciteitskosten bestaan voornamelijk uit keuringen, vergunningen en documenten.

B. Variabele (kilometer-)kosten rijdend materieel:

1. Brandstof

In de branche is een ontwikkeling gaande van voertuigen die rijden op diesel naar voertuigen op aardgas en elektriciteit. Uit onderzoek blijkt dat het aandeel elektrische voertuigen nog klein is (minder dan 3%), maar voertuigen op gas hebben een significant aandeel van 20%. In de raming wordt daarom naast dieselveertuigen rekening gehouden met voertuigen op aardgas.

Voor 2021 wordt uitgegaan van een aanpassing van de brandstofkosten met +4,0%.

2. Banden

Hiervoor wordt de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer gevolgd (+1,5%).

3. Onderhoud en reparatie

Deze groep kosten bestaat onder meer uit de loonkosten voor monteurs. Bij deze loonkosten wordt uitgegaan van monteurs die onder de CAO meta elektro vallen. Voor de kosten voor materiaal verbruik wordt de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer gevolgd. Voor de kosten van de huisvesting van de werkplaats wordt voor de raming gebruik gemaakt van de ontwikkeling 'huur' volgens het CPB. In totaliteit zal de kostenpost onderhoud en reparatie met 1,3% veranderen.

C. Loonkosten

1. Arbeidsloon incl. sociale lasten

De loonkosten betreffen de arbeidskosten van chauffeurs en indirect personeel. De huidige cao loopt tot 31 december 2020. Voor 2021 is een nieuwe cao afgesloten. Vanaf 1 januari 2021 is er een algemene loonstijging van +1,5% afgesproken. De sociale lasten stijgen in 2021 volgens het CPB met +0,3%. De totale verandering van de loonkosten (inclusief sociale lasten) komt hierdoor in 2021 uit op +1,8% t.o.v. een jaar eerder.

2. Overige personeelskosten

Hiervoor wordt een verandering van +1,5% aangenomen, volgens de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer. De overige personeelskosten bestaan voornamelijk uit opleiding, woon-werkverkeer, kantinekosten, bedrijfskleding.

D. Algemene kosten (overhead)

De algemene kosten volgen de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer (+1,5%). De algemene kosten bestaan uit kantoorkosten, IT-kosten, huisvestingskosten en overige algemene kosten.

Bijlage 1 Overzicht kostenontwikkelingen

		Aandeel 2019	Raming 2020	Nacalc. 2020	Correctie 2020	Aandeel 2020	Raming 2021	Index 2021
A.	<u>Capaciteitskosten</u>							
1.	Afschrijving	7,25%	154,5	154,1		10,48%	101,5	
2.	Rente	0,70%	154,5	150,2		0,99%	101,5	
3.	Verzekering	2,77%	114,0	110,0		2,86%	102,4	
4.	Stalling	0,52%	100,5	100,4		0,49%	100,5	
5.	Overige cap.kosten	0,58%	101,5	101,5		0,55%	101,5	
B.	<u>Kilometerkosten</u>							
1.	Brandstof	9,21%	96,2	89,0		7,69%	104,0	
2.	Banden	0,39%	101,5	102,2		0,37%	101,5	
3.	Ond. + rep.	5,93%	102,3	102,3		5,69%	101,3	
C.	<u>Loonkosten</u>							
1.	Arbeidsloon	64,06%	104,4	104,4		62,71%	101,8	
2.	Overige pers.kosten	1,40%	101,5	101,5		1,34%	101,5	
D.	<u>Algemene kosten</u>	7,19%	101,5	101,5		6,84%	101,5	
	TOTAAL	100,00%	107,5	106,6	-0,9	100,00%	101,9	+1,0

Op basis van deze kostenontwikkelingen is de gemiddelde kostenstijging in het taxivervoer voor 2021 +1,0%.

Bij de berekening van de kostenontwikkelingen is geen rekening gehouden met kostendalingen als gevolg van de afname van congestie.