



## **Overzicht kostenontwikkelingen taxivervoer 2022 - 2023**

Sander van der Meulen en Tom Grijspaardt  
Projectnummer: 10609  
Zoetermeer, november 2022  
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 2022

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

## 3. Raming kostenontwikkelingen 2023

- 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 2022 gepresenteerd, waarbij de in 2022 werkelijk opgetreden kostenontwikkelingen worden vergeleken met de in oktober 2021 opgestelde ramingen voor dit jaar. In hoofdstuk 3 wordt de raming beschreven van de te verwachte ontwikkelingen in 2023.

De kostenontwikkelingen in 2022 zijn gebaseerd op vaststaande feiten. Voor de te verwachten kostenmutaties voor 2023 gaat Panteia onder meer uit van ramingen van het Centraal Planbureau (bron: Macro Economische Verkenning 2023). 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 klankbordgroep "Kostenontwikkelingen Panteia" bestaande uit taxiondernemers, FNV, CNV en 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 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.

In 2022 is een onderzoek gedaan naar zero-emissie (ZE) in het zorg- en taxivervoer. Hieruit is gebleken dat het aandeel ZE is opgelopen naar 10,6% van alle taxivoertuigen. Aangezien dit een steeds belangrijker aandeel wordt, zijn zero-emissie voertuigen nu meegenomen in de berekening van de kostenontwikkelingen. Concreet betekent dit dat de kostenontwikkeling van brandstof bestaat uit de ontwikkelingen van de dieselprijs, gasprijs en elektra. Tevens zijn op basis van dit onderzoek de kostenaandelen aangepast, waarbij de kostenaandelen van zero-emissievervoer voor deze 10,6% zijn meegenomen.

## 2. Nacalculatie kostenontwikkelingen 2022

Op grond van de tot op heden werkelijk opgetreden wijzigingen in de kosten over het jaar 2022 zijn voor de onderscheiden kostencategorieën de navolgende ontwikkelingen opgetreden voor het gemiddelde niveau 2022 ten opzichte van het gemiddelde niveau 2021.

### 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 2022 met +8,9% veranderd.

De ontwikkeling van de rente bestaat uit de ontwikkeling van het rentetarief maal de ontwikkeling van de afschrijving. De rentekosten zijn in 2022 met +15,4% veranderd.

#### *3. Verzekering*

Jaarlijks vragen we de ontwikkeling van de verzekeringspremies op bij verschillende verzekeringsmaatschappijen. Uit de verstrekte gegevens blijkt dat de verzekeringskosten in 2022 met gemiddeld +10,7% veranderd zijn ten opzichte van 2021.

#### *4. Stalling*

De ontwikkeling van de kosten voor stalling zijn gebaseerd op de ontwikkeling van onroerend goed, volgens 'commercieel vastgoed' van het CBS en energie volgens 'aardgas en elektriciteit' van het CBS. De kosten zijn in 2022 met +14,3%

#### *5. Overige capaciteitskosten*

Deze kosten zijn in 2022 met +9,9% veranderd t.o.v. 2021. 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 (zero-emissie voertuigen) op 10,6% ligt, voertuigen op gas hebben een aandeel van 18%, het overige deel bestaat uit dieselveertuigen. In de nacalculatie wordt daarom rekening gehouden met voertuigen op diesel, gas en elektriciteit.

Uitgaande van het huidige prijsniveau voor de rest van het jaar zijn de brandstofprijzen in 2022 veranderd met +58,2%. De gemiddelde literprijs voor diesel was in 2021 €1,305 en in 2022 €1,737.

### *2. Banden*

De kosten voor banden zijn in 2022 met +23,8% veranderd.

### *3. Onderhoud en reparatie*

Reparatie en onderhoud is met +5,7% veranderd ten opzichte van 2021. Reparatie en onderhoud bestaat uit loonkosten, kosten voor materiaalverbruik en huisvesting van de werkplaats. Bij de loonkosten wordt uitgegaan van monteurs die onder de CAO metaalektro 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 'commercieel vastgoed' van het CBS.

## **C. Loonkosten**

### *1. Arbeidsloon incl. sociale lasten*

Per 1 januari 2022 is een nieuwe cao ingegaan met een looptijd tot en met 31 december 2022. Per 1 januari 2022 is er een algemene loonstijging van +2,5% afgesproken. Tevens zijn de loonkosten gecorrigeerd voor tredeverhogingen. De sociale lasten zijn in 2022 gestegen (met 5,5% t.o.v. absolute waarde vorig jaar). Dit vergroot de ontwikkeling van de totale loonkosten. De totale verandering van de loonkosten (inclusief sociale lasten) is hierdoor in 2022 uitgekomen op +3,2% t.o.v. een jaar

### *2. Overige personeelskosten*

Deze kosten zijn met +9,9% veranderd t.o.v. 2021. 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 (+9,9%). De algemene kosten bestaan uit kantoorkosten, huisvestingskosten en overige algemene kosten.

In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de bovengenoemde ontwikkelingen over 2022.

### 3. Raming kostenontwikkelingen 2023

De geraamde ontwikkelingen van de kosten in 2023 zijn opgesteld aan de hand van:

- De prognoses van het Centraal Planbureau (CPB) in haar Macro Economische Verkenning (MEV) 2023.
- Door derden verstrekte informatie.
- Het nationaal consumentenprijsindexcijfer (CPI).
- De World Economic Outlook (WEO) van oktober 2022

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 volgens WEO gebruikt (+8,0%).

##### 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 +28,1%, waarbij zowel gebruik gemaakt is van de lange termijn rente volgens het CPB als de ontwikkeling van de consumentenprijsindex.

##### 3. Verzekering

De verzekeringstarieven voor het rijdend materiaal zullen in 2023 naar verwachting veranderen met +8,2%, volgens opgave van een aantal verzekeringsmaatschappijen.

##### 4. Stalling

De ontwikkeling van de kosten voor stalling zijn gebaseerd op de ontwikkeling van de consumentenprijsindex volgens WEO. De raming 2023 voor de kosten voor stalling komt uit op +8,0%.

##### 5. Overige capaciteitskosten

Voor deze kosten wordt uitgegaan van de verwachte aanpassing van het algemeen prijsindexcijfer volgens WEO in 2023; deze bedraagt +8,0%. 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 (zero-emissie voertuigen) op 10,6% ligt, voertuigen op gas hebben een aandeel van 18%, het overige deel bestaat uit dieselveertuigen. In de raming wordt daarom rekening gehouden met voertuigen op diesel, gas en elektriciteit.

Voor 2023 wordt uitgegaan van een aanpassing van de brandstofkosten met -5,1%.

##### 2. Banden

De kostenontwikkeling van banden verandert naar verwachting in 2023 met +6,3%.

##### 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 metalectro vallen. Voor de kosten voor materiaal verbruik wordt de ontwikkeling van de producentenprijzen voor toebehoren van auto's van het CBS doorgetrokken. Voor de kosten van de huisvesting van de werkplaats wordt voor de raming gebruik gemaakt van de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer. In totaliteit zal de kostenpost onderhoud en reparatie met +5,0% 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 2022. Voor 2023 is een nieuwe cao afgesloten. Vanaf 1 januari 2023 is er een algemene loonstijging van 8% afgesproken en het afschaffen van een wachtdag bij eerste ziekmelding. De sociale lasten stijgen in 2023 met +9,0%. De totale verandering van de loonkosten (inclusief sociale lasten en afschaffing wachtdag) komt hierdoor in 2023 uit op +8,4%.

##### 2. Overige personeelskosten

Hiervoor wordt een verandering van +8,0% aangenomen, volgens de ontwikkeling van het algemeen prijsindexcijfer volgens WEO. 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 (+8,0%) volgens WEO. De algemene kosten bestaan uit kantoorkosten, IT-kosten, huisvestingskosten en overige algemene kosten.

## Bijlage 1 Overzicht kostenontwikkelingen

|    |                          | Aandeel<br>2021 | Raming<br>2022 | Nacalc.<br>2022 | Correctie<br>2022 | Aandeel<br>2022 | Raming<br>2023 | Index<br>2023 |
|----|--------------------------|-----------------|----------------|-----------------|-------------------|-----------------|----------------|---------------|
| A. | <u>Capaciteitskosten</u> |                 |                |                 |                   |                 |                |               |
| 1. | Afschrijving             | 10,74%          | 101,8          | 108,9           |                   | 10,68%          | 108,0          |               |
| 2. | Rente                    | 1,05%           | 101,8          | 115,4           |                   | 1,11%           | 128,1          |               |
| 3. | Verzekering              | 2,87%           | 106,3          | 110,7           |                   | 2,90%           | 108,2          |               |
| 4. | Stalling                 | 0,51%           | 101,8          | 114,3           |                   | 0,53%           | 108,0          |               |
| 5. | Overige cap.kosten       | 0,53%           | 101,8          | 109,9           |                   | 0,53%           | 108,0          |               |
| B. | <u>Kilometerkosten</u>   |                 |                |                 |                   |                 |                |               |
| 1. | Brandstof                | 8,14%           | 101,1          | 158,2           |                   | 11,76%          | 94,9           |               |
| 2. | Banden                   | 0,44%           | 101,8          | 123,8           |                   | 0,49%           | 106,3          |               |
| 3. | Ond. + rep.              | 5,44%           | 103,4          | 105,7           |                   | 5,25%           | 105,0          |               |
| C. | <u>Loonkosten</u>        |                 |                |                 |                   |                 |                |               |
| 1. | Arbeidsloon              | 61,99%          | 102,9          | 103,2           |                   | 58,43%          | 108,4          |               |
| 2. | Overige pers.kosten      | 1,29%           | 101,8          | 109,9           |                   | 1,30%           | 108,0          |               |
| D. | <u>Algemene kosten</u>   | 6,99%           | 101,8          | 109,9           |                   | 7,02%           | 108,0          |               |
|    | <b>TOTAAL</b>            | 100,00%         | 102,6          | 109,5           | +6,9              | 100,00%         | 106,8          | +13,7         |

**Op basis van deze kostenontwikkelingen is de gemiddelde kostenstijging in het taxivervoer voor 2023 +13,7%.**

Bij de berekening van de kostenontwikkelingen is geen rekening gehouden met kostenontwikkelingen als gevolg van congestie. Zero-emissie taxivervoer is wel onderdeel van deze kostenontwikkelingen.