



**KOSTPRIJSINDICES TEN BEHOEVE VAN HET
BEROEPSGOEDERENVERVOER
OVER DE WEG**

**BINNENLANDS ALGEMEEN- EN STUKGOEDVERVOER
INTERNATIONAAL ALGEMEEN VERVOER**

**Verklarende nota
December 2021**

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

De indices geven de lange termijn evolutie weer van de kosten voor het beroepsgoederenvervoer over de weg in België voor

- het nationaal vervoer, ingedeeld in algemeen (volle wagenladingen) en in stukgoedvervoer (ophaal- en distributievervoer);
- het internationaal algemeen vervoer, met specifieke indices voor het vervoer met Duitsland, Frankrijk, Italië en Zwitserland. Voor de overige relaties geldt de standaardindex, die geen land- of traject specifieke kosten meeneemt in de berekening.

2. De kostenrubrieken

Elke index is opgesplitst in de belangrijkste kostenrubrieken.

3. Korfwaarden per index en per rubriek

Elke index heeft bij de start van de indexreeks een nominale korfwaarde van 10.000 toegewezen gekregen. Deze totale korfwaarde is toegewezen aan de verschillende onderliggende kostenrubrieken, gebaseerd op het historisch aandeel van de betrokken kostenrubriek in de totale betrokken index. Het historisch aandeel werd berekend op basis van het gemiddelde van de percentuele aandelen van elke kostenrubriek in de index over de periode 2020-2021. Iedere korfwaarde is vanaf de start van de indexreeks verbonden aan een aantal databronnen, waarbij zoveel als mogelijk publieke, externe en regelmatig geactualiseerde databronnen gebruikt werden.

4. De prijsopname

Als prijsopnamemoment wordt de eerste dag van de maand genomen, daar de meeste prijsaanpassingen veelal dan van kracht worden.

5. Het prijsniveau

De kosten zijn gebaseerd op officiële prijzen (catalogusprijzen, gepubliceerde prijzen), exclusief BTW. Er wordt geen rekening gehouden met de eventueel gebruikelijke rabatten of andere kortingen daar de precieze incidentie hiervan, wegens de grote verschillen in omvang en in toepassingsmodaliteiten (voorwaarden of geografische spreiding), onmogelijk te berekenen is. Het eventueel invoeren, wijzigingen of afschaffen van deze prijsverlagende factoren kan voor sommige vervoerbedrijven leiden tot een bijkomende kostenwijziging, die niet in de indexcijfers tot uiting komt.

Voor die elementen waarvoor geen algemeen gangbare prijzen bestaan, werd een gemiddelde berekend van de door belangrijke leveranciers toegepaste (catalogus)prijzen.

6. De gepubliceerde indices

De voornoemde kostenposten en kostprijs worden omgezet in een indexreeks met als basis de situatie van 31 december 2021 en korfwaarden gebaseerd op het gemiddelde van de periode 2020-2021.

Voor de indices wordt de maand-op-maandevolutie berekend, een driemaandelijks voortschrijdend gemiddelde berekend en een jaar-op-jaarevolutie berekend. De evolutie van het driemaandelijks voortschrijdend gemiddelde verloopt gelijkmatiger waardoor pieken en dalen afgevlakt worden..

Dezelfde berekeningen worden ook toegepast op elke kostenrubriek afzonderlijk en ook voor sommige deelrubrieken.

7. Doel en interpretatie van de indices

Elke index geeft een algemeen beeld van de lange-termijnevolutie van de kostprijzen voor het beroepsgoederenvervoer. De evolutie van de index is gekoppeld aan de evolutie van onderliggende bepalende elementen die van invloed kunnen zijn op de gehele sector.

Het is belangrijk om op te merken dat er grote individuele verschillen zitten tussen onderscheiden transportondernemingen of transporten. Bedrijven met een verschillende kostenstructuur, arbeidsorganisatie of verloningspolitiek vertonen heel andere kostenevoluties. Daarnaast zal vervoer waarbij gespecialiseerd materieel en/of diensten nodig zijn, uiteraard een andere kostenstructuur en -evolutie hebben dan deze die in onderhavig document werden weerhouden.

Het is daarom aangeraden dat naast het gebruik van de indices om commerciële verkoopsrijsevoluties te onderbouwen, de betrokken onderneming op regelmatige basis een gepersonaliseerde kostprijsberekening uitvoert om na te gaan of de individuele kostprijs-evolutie in lijn ligt met de lange-termijnevolutie die in de indices weerspiegeld wordt.

II. PRIJSOPNAME EN ONDERLIGGENDE BRONNEN

1. Brandstof

Voor diesel wordt de officiële verbruikersprijs aan de pomp (B7). Er wordt, ook voor internationaal transport, uitgegaan van het principe dat er zoveel als mogelijk op de eigen terreinen / in België getankt wordt.

Het bedrag van de terugvordering bijzondere accijnsen is ook in die rubriek inbegrepen.

2. Banden

De evolutie van deze rubriek wordt gekoppeld aan de kost van ruwe rubber, referentieprijzen van leveranciers en de consumptieprijsindex.

3. Herstelling, revisie en onderhoud

De evolutie van deze rubriek wordt gekoppeld aan baremalonen voor onderhouds- en reparatiepersoneel (mechaniek en carrosserie), de consumptieprijsindex voor gebruikte materialen en de prijsindex voor diensten.

4. Afschrijving voertuig

Basis is de gemiddelde catalogusprijs van de meest verkochte merken.

Voor het nationaal algemeen vervoer betreft het een trekker-huifoplegger van circa 29 ton laadvermogen en voor het stukgoedvervoer een huifvrachtwagen van circa 7 ton laadvermogen met laadklep.

Voor het internationaal algemeen vervoer werd een trekker (met slaapcabine)-huifoplegger van circa 25 ton laadvermogen genomen.

5. Rijdend personeel

Bij de berekening van deze kost wordt rekening gehouden met alle bepalingen van de Collectieve Arbeidsovereenkomst, de Sociale Wetgeving en de Arbeidsreglementering. Alle patronale sociale lasten, bijdragen en vergoedingen zijn inbegrepen.

6. Verzekering voertuig

Hier worden de premies, inclusief dossierkosten en taksen, opgevolgd van de verplichte Burgerlijke Aansprakelijkheidsverzekering, de Eigen-Schade-, Brand- en Diefstalverzekering en de Gerechtelijke Bijstandsverzekering. De kosten van de Eigen-Schade-verzekering worden gespreid over de levensduur van het voertuig. Deze kosten worden periodiek opgevraagd voor een referentiedossier en beschikbare publieke indices voor de verzekeringssector.

7. Verzekering aansprakelijkheid

Deze rubriek reflecteert de evolutie van de premies van een aansprakelijkheidsverzekering uitbating en van een CMR-ladingverzekering, zoals periodiek bevraagd op basis van een referentiedossier.

8. Overige directe voertuigkosten

Hier wordt de evolutie opgevolgd van een aantal voertuiggebonden vaste kosten, die slechts sporadisch aan wijzigingen onderhevig zijn. Deze post omvat de verkeersbelasting, het Eurovignet, de vergoeding voor de technische controle, de retributie aan het ITLB en de gemiddelde bijdrage aan een beroepsvereniging.

9. Financiering

Bij het bepalen van de intrinstelast, die het resultaat is van de hoogte van de rentevoeten, van de kapitaalbehoefte en van de gebruikelijke betalingstermijnen, wordt rekening gehouden met de verschillende financierings- en kredietvormen (lening, leasing, zelffinanciering, e.d.). Daartoe wordt uit de door de Nationale Bank van België jaarlijks opgestelde globalisatie van de jaarrekeningen, de gemiddelde samenstelling van het kapitaal in de wegvervoerondernemingen afgeleid. Dit laat toe een gewogen gemiddelde rentevoet uit te rekenen voor het investerings-, het omloop- en het waarborgfonds. Tevens wordt deze rubriek gekoppeld aan internationale rentetarieven.

10. Algemene onkosten

Vertrekkend van een forfaitair bedrag, worden de kosten voor het beheer en de administratie maandelijks geherwaardeerd door koppeling aan de dienstenindex, welke een onderdeel is van de index der consumptieprijzen.

11. Specifieke ritkosten

Deze rubriek omvat kilometerheffingen, de tolgelden voor het gebruik van autowegen en tunnels en de kosten voor het eventueel gebruik van een bewaakte parking. Voor internationale bestemmingen worden de in de doorvoerlanden en het bestemmingsland geldende kosten meegenomen.

Voor Duitsland wordt de korfwaarde gekoppeld aan de hoogte van het tarief van de in Duitsland geldende Maut.

Voor Frankrijk wordt de kost van de péage op representatieve trajecten als referentie genomen.

De index voor het transport naar Italië neemt de geldende kosten in Frankrijk en Italië mee op het traject Brussel – Firenze, met een Alpenpassage door de Mont-Blanctunnel (Fréjus).

Voor Zwitserland is de korfwaarde onder meer gekoppeld aan de péagekosten in Frankrijk en het geldende tarief van de “leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe” (LSVA/RPLP) voor een Euro VI vrachtwagen met een totaal gewicht van 40 ton.

12. Congestiekosten

Op basis van cijfers van het Vlaamse Verkeerscentrum wordt een 12-maandelijks gemiddelde genomen van de filezwaarte in Vlaanderen, die representatief is voor België. Hieraan wordt de evolutie van de kostprijs van congestie gekoppeld.

III. PRIJSHERZIENINGSCLAUSULE

De vervoerder kan met zijn opdrachtgever afspreken om in de vervoerovereenkomst een prijsherzieningsclausule op te nemen, waarbij op regelmatige tijdstippen of bij een vooraf overeengekomen minimale

kostenwijziging de vrachtprijs aan de kostprijs-evolutie wordt aangepast. Hierna een voorbeeld van een mogelijke herzieningsformule op basis van de ITLB-indexcijfers :

$$P_1 = P_0 \times \frac{I_1}{I_0}$$

Waarbij P_1 = nieuwe prijs na de herziening
 P_0 = oude prijs (bv. bij ondertekening van de overeenkomst)
 I_0 = gemiddelde kostprijsindex van de maand voorafgaand aan de inwerkingstreding van de overeenkomst
 I_1 = gemiddelde kostprijsindex op het ogenblik van de herziening

Voorbeeld

- 1) Vervoerovereenkomstprijs : 150 EUR bij kostprijsindex 115,41
Prijsherziening : kostprijsindex 118,85
- 2) Berekening nieuwe vrachtprijs :

$$150 \text{ EUR} \times \frac{118,85}{115,41} = 150 \text{ EUR} \times 1,0298 = 154,47 \text{ EUR}$$

$$\text{dit is een stijging van : } \frac{118,85 \times 100}{115,41} - 100 = 2,98 \%$$

De nieuwe basisindex voor de bepaling van een eventuele volgende prijsaanpassing is nu 118,85.

Aangezien **vanaf 1 januari 2022 een nieuwe indexreeks werd opgestart**, zal men voor een prijsvergelijking met een datum voor 31/12/2021 de huidige indexcijfers moeten omrekenen naar de basis van de vroegere reeks. Hiervoor dienen **volgende omzettingsfactoren** te worden gebruikt :

- voor het nationaal stukgoedvervoer : 1,7626
- voor het nationaal algemeen vervoer : 1,7489
- voor het internationaal algemeen vervoer met Duitsland : 1,7407
- voor het internationaal algemeen vervoer met Frankrijk : 1,6205
- voor het internationaal algemeen vervoer met Italië : 1,6273
- voor het internationaal algemeen vervoer met Spanje : niet langer opgenomen in de nieuwe index
- voor het internationaal algemeen vervoer met Zwitserland: geen eerdere referentie index
- voor het internationaal algemeen vervoer met overige landen (standaard) : 1,6253

Voorbeeld

We willen een vergelijking maken voor het nationaal algemeen vervoer tussen het kostenniveau per 1/7/2020 (index 165,28) en 1/7/2022 (index 103,24).

- 1) Indexcijfers op zelfde basis brengen :
 $103,24 \times 1,7489 = 180,556$
- 2) Nu kan de prijsevolutie berekend worden op dezelfde wijze als in het vorige voorbeeld :
 $\frac{180,556 \times 100}{165,28} - 100 = + 9,24 \%$