

Auto & Motor
TECHNIEK

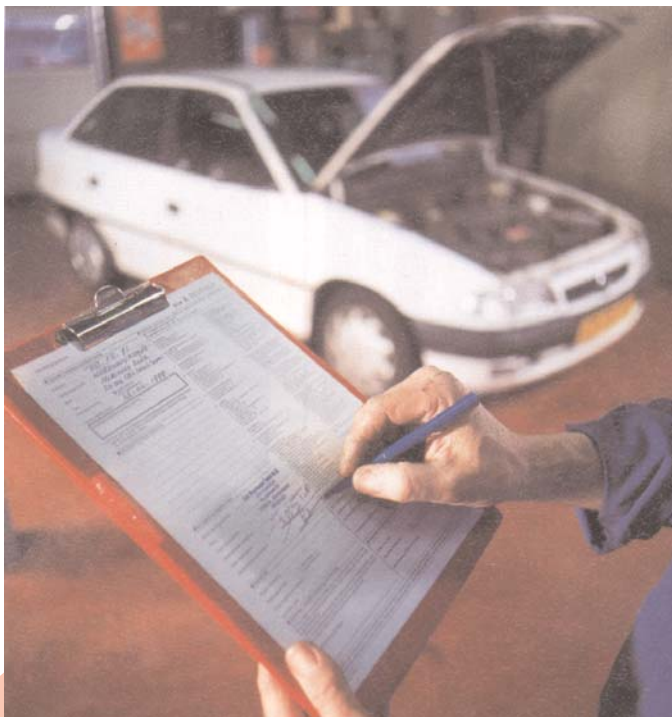
© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Kostprijsberekening van een APK(II)-keuring

Kostenpost of renderende werkplaats-activiteit?

APK als profit-center

Bij de invoering is de APK door de branche met open armen ontvangen. Dat kon niet anders dan een mooie winstmaker zijn! Inmiddels komen veel autobedrijven bedrogen uit. De investeringen nemen toe en het APK-rendement keldert. Weet u eigenlijk wel wat een APK-keuring daadwerkelijk kost? AMT sloeg aan het rekenen.



Als we het eerlijk uitrekenen, dan kost een APK-keuring ons bijna f 74,- exclusief BTW wanneer we op jaarbasis 500 auto's keuren.

Bij de start van de APK-II had je als 'bevoegd' bedrijf weinig meer nodig dan een bandprofiel dieptemeter, een CO-meter, bandenlichter voor de stuurkogels en een brug. Inmiddels staan de zaken er anders voor. Met grote regelmaat wordt er van 'overheidswege' een beroep gedaan op het investeringsvermogen van het autobedrijf. Meestal slaakt de garagehouder een diepe zucht en gaat lijdzzaam tot investeren over. Aan de prijs van de APK-keuring verandert echter weinig. Collega's 'doen' een APK voor slechts f 49,- of zelfs gratis bij een onderhoudsbeurt. Ga je rekenen, dan slaat je als ondernemer de schrik om het hart. De kostprijs van een APK-keuring blijkt aanzienlijk hoger te zijn dan verwacht. Wij maken met u een rekenslag om boven water te krijgen wat een keuring nu werkelijk kost. We zijn er daarbij vanuit gegaan dat binnen afzienbare tijd in de

werkplaats ook een platen- of een rollenremtestbank aanwezig moet zijn en moet worden gebruikt.

Verborgene kosten
Bij de berekening moeten we een aantal kosten buiten beschouwing laten. Op de eerste plaats de kosten voor huisvesting. In principe zou voor een APK een vierkantemeterprijs moeten worden verdisconteerd. Dan kan worden gebaseerd op het aantal vierkante meters dat de apparatuur (incl. remmentestbank) plus het te keuren voertuig in beslag neemt. Maar de kosten van grond en opstallen is zo divers dat wij er geen slag naar kunnen slaan. Ook overhead is op afstand moeilijk in te schatten. De eigenaar van de te keuren auto neemt misschien wel plaats in een gasten-

ruimte met diverse voorzieningen. Ook die zijn natuurlijk niet gratis voor het bedrijf.

Voorts is er de winstproblematiek. In dit verhaal gaan we uit van een APK-keuring sec, zonder reparaties. Dus de klant komt binnen voor een APK, eventueel stellen we de koplampen gratis af, en hij vertrekt weer. Met andere woorden, op de keuring moet nog een winstpercentage/-bedrag worden gezet. In onze kostprijsberekening zijn dus 'uitsluitend' personeelskosten en investeringen verwerkt.

De kosten van de APK kunnen we opdelen in administratieve (afmelden) en technische kosten. De laatste hebben we ondergebracht in de vaste kosten; zijnde de investeringen, inclusief afschrijving en onderhoud van de apparatuur.

Wat kost de keurmeester? Het is moeilijk in te schatten wat de personele kosten per bedrijf

zijn. Bij onze berekening zijn we uitgegaan van een vakbekwame monteur met de nodige papieren. We zijn dus niet uitgegaan van een monteur die de voorschakeltraining APK-II moet volgen. Een bijkomend probleempje als gevolg van het meest recente erkenningsregime: een bedrijf dat goed wil functioneren dient twee van deze mensen in dienst te hebben.

Een monteur met een APK-bevoegdheid mag rond de f 4.500,- bruto per maand verdienen. We leggen vervolgens een opslag voor vakantiegeld, verlet en ziekteverzuim, misschien een werkgevers-aandeel in een pensioen- en een ziektekostenvoorziening en reiskostenvergoeding. Alles bij elkaar kost een monteur in ons geval f 68.400,- per jaar. De kosten per uur zijn dan f 38,-.

De BOVAG geeft als tijdsbesteding voor een keuring 40 minuten aan; 30 minuten technisch, 10 minuten administratief. Personeelskosten APK (ten minste) f 26,-. Dit is dan exclusief een viergastest of een roetmeting.

Opleiden kost geld

Voor het uitvoeren van een APK-keuring dient de monteur bevoegd te zijn. Hiervoor kan hij een opleiding volgen bij een opleidingsinstituut zoals ATG of Innotech. We zijn uitgegaan van een reeds bevoegde monteur die echter wel iedere twee jaar zijn bevoegdheid moet verlengen. Hiervoor kan een training worden gevolgd en aansluitend een examen worden afgelegd. De training is facultatief, maar de praktijk heeft uitgewezen dat het in veel gevallen wel nodig is. De kosten zijn f 199,- en het examen kost f 277,-.

Gedurende de tijd dat de monteur de training volgt en het examen aflegt wordt er vanzelfsprekend geen productie gemaakt. Naast de hiervoor reeds genoemde opleidingskosten van in totaal f 476,- komt daar ongeveer f 800,- aan omzetsderving (inclusief reistijd) bij. Dat is om de twee jaar f 1.276,-; op jaarbasis f 638,-. Maar we hebben twee monteurs met APK-bevoegdheid dus het bedrag blijft f 1.276,-.



APK-erkenning

Om APK-keuringen te mogen verrichten dient het bedrijf in het bezit te zijn van een erkenning. De eerste aanvraag komt op f 980,-. Voor het in stand houden van de erkenning ontvangt men jaarlijks een rekening van f 360,-. Als we dit over een periode van vijf jaar uitsmeren (daar komen we bij 'afschrijvingen' nog op terug) kost een erkenning per jaar (f 2.420,-:5=) f 484,-.

Investeren en afschrijven

Een belangrijk deel van de kostprijs van een APK-keuring kan worden toegeschreven aan de (steeds hogere) kosten van de benodigde en voorgeschreven apparatuur. Wij schatten dat binnen twee tot drie jaar ook een platen- of rollenremmentestbank verplicht wordt, dus voorlopig zijn we nog niet uit de kosten.

Om investeringen op de juiste wijze te kunnen afschrijven moet een onderscheid worden gemaakt tussen de economische levensduur (optimale gebruiksduur) en de technische levensduur van een kapitaalgoed. Bij apparatuur die voor

de APK moet worden gebruikt gaan we er vanuit dat de restwaarde nihil (niks!) is. Over het algemeen genomen wordt apparatuur over een periode van vijf of van tien jaar afgeschreven. In onze rekenvoorbeelden schrijven we de APK-apparatuur voor een vast bedrag per jaar af.

Gezien echter de bedragen die met de APK-investeringen zijn gemoeid, dienen we ook de rente (interest) in de kostprijs te verdisconteren. In de kostprijsberekening zijn we uitgegaan van 8% rente over het gemiddelde van de investering. Voorbeeld: een investering van f 10.000,- gedeeld door twee x acht % = f 400,- rente per jaar.

Rekenen met APK-apparatuur

Voor het uitvoeren van APK-keuringen zijn een aantal testapparaten ('meetmiddelen') voorgeschreven, die aan bepaalde specificaties moeten voldoen en die op gezette tijden onderhouden en gecali-breedt dienen te worden. We zullen in voorbeelden de verschillende testapparaten de revue laten passeren met de wijze van afschrij-

Veel van de keuringshandelingen vormen geen onderdeel van de reguliere onderhoudsbeurt. Van een 'gratis' APK kan dan ook eigenlijk geen sprake zijn.

APK-investeringen zijn nooit ten einde. Reken er maar op dat over een aantal jaren ook de remmentest binnenshuis verplicht wordt, dus de aanschaf betekent van een platen- of rollenremtestbank.

ving, met geïndiceerde onderhoudskosten en met rente. Dit resulteert in de vaste kosten op jaarbasis. We beperken ons hierbij tot de meer kapitaalsintensieve voorgeschreven meetmiddelen.

Viergastester

De viergastester is er in vele uitvoeringen. In veel gevallen gecombineerd met een roetmeter. De viergastester heeft regelmatig onderhoud nodig; de filters dienen te worden vervangen en allerlei zaken moeten worden schoongemaakt. Daarnaast moet de viergastester op gezette tijden door de leverancier worden gecali-breedt. Hiervoor kan in de meeste gevallen een abonnement worden afgesloten. Als de leverancier twee maal per jaar langskomt dan zit de prijs daarvoor op ongeveer f 425,- (per jaar). De aanschafprijs van 'een' viergastester (zonder roetmeter, maar wel met een onderzetwagen) is circa f 11.000,-. De complementaire kosten worden gevormd door de eerder genoemde f 425,-. De afschrijving per jaar is f 2.200,- (gebaseerd op 5 jaar).

Roetmeter

De afzonderlijke roetmeter zal ongeveer f 9.000,- kosten; de erbij te gebruiken toerentalopnemer komt op f 2.000,-. Omdat wij een efficiënte bedrijfsvoering voorstaan houden we het op de combinatie met de viergastester. Het aandeel van de roetmeter bedraagt dan f 4.600,-. Inclusief de toerentalopnemer f 6.600,-. De kosten belopen f 625,- per jaar; afschrijving over 5 jaar is f 1.320,- per jaar.

De kosten voor de 0-emissie voorzieningen lopen sterk uiteen. Voor de kap en de afzuiging gaan wij uit van f 5.000,-. Afschrijving over 5 jaar; f 1.000,- per jaar.

Tussenbalans emissiemeting
Voor de emissiemeting is er totaal f 22.600,- geïnvesteerd. De totale

afschrijving, gebaseerd op een economische levensduur van vijf jaar is f 4.520,-. De onderhoudskosten op basis van abonnementen f 1.050,- per jaar. Een combinatieabonnement kan veel voordeliger uitvallen, maar het wat hoge bedrag zien we als een reservering voor kapotgereden slangen, gescheurde afzuigmonden, enz.

APK-hefbrug

Gekozen is voor een 4-tons vierkoloms hefbrug. Deze wordt vanzelfsprekend niet alleen voor de APK-keuringen gebruikt. Maar laten we voor de eenvoud hier wel vanuit gaan. Per slot van rekening neemt deze brug meer plaats in dan een 2-kolommer of stempelbrug waardoor we de extra 'ruimtekosten' volledig op de APK verhalen. De aanschafprijs is f 11.000,-. De afschrijving over een termijn van 8 jaar f 1.375,- per jaar. Het onderhoud wordt begroot op een bedrag van f 450,- per jaar.

Dan hebben we ook nog een koplampmeter nodig. Gekozen is wat dit betreft voor een basis-apparaat met een prijs van f 1.200,-. Praktisch geen onderhoud en de afschrijving over 5 jaar komt op een bedrag van f 240,- per jaar.

Remmentestbank

Met het oog op de nabije toekomst hebben we inmiddels de elektronische remvertragsmeter in theorie al vervangen door een remmenbank. We hebben gekozen voor een basis-rollentestbank van f 16.000,- met een losse printer en pedaalkrachtmeter voor f 2.000,-, dus in totaal f 18.000,-. Afschrijven doen we over een termijn van 8 jaar tegen f 2.250,- per jaar. Onderhoud en 1 keer per jaar calibratie komen op f 495,-. Voor dat geld, zeker met inbegrip van de bouwkundige kosten, hadden we ook voor een luxe platenbank kunnen kiezen. In de jaarlijkse kosten zullen ze elkaar echter niet veel ontlopen.



Het huidige keuringsregime vereist eigenlijk twee bevoegde keurmeesters. Het opleiden daarvan kost f 1.276,- per jaar inclusief omzetting tijdens de trainingen en de examens.

Wanneer wordt de APK rendabel?

Volgens onze betrouwbare rekensom hebben we te maken met een post vaste kosten van f 15.372,- per jaar. En als we de BOVAG-aanbeveling volgen voor het keuren inclusief viergasmeting zal de keuring in totaal 55 minuten in beslag nemen. De kosten van de monteur bedragen in dat geval f 34,83 (gebaseerd op f 38,- per uur). Daarbij komt aan administratieve kosten f 8,25. Dat is totaal f 43,08.

250 keuringen

De kostprijs van een keuring bij het keuren van 250 auto's per jaar:

Vaste kosten:	f 61,48
Variabele kosten:	f 43,08
Totaal	f 104,56

Een stevige kostprijs, we hebben nog geen winst gemaakt en wat nog erger is: de klanten blijven weg.

500 keuringen

Bij 500 auto's ziet het plaatje er als volgt uit:

Vaste kosten:	f 30,74
Variabele kosten:	f 43,08
Totaal	f 73,82

Dit begint er enigszins op te lijken. Voor een prijs van f 85,- exclusief BTW (= f 101,15 inclusief 19% BTW) maken we f 11,18 extra ter dekking van overige overhead en misschien een klein beetje winst.

750 keuringen

Omdat onze investeringen toch al een aanzet geven tot de vorming van het teststraat-principe volgt hier nu de berekening bij 750 eenheden:

Vaste kosten:	f 20,50
Variabele kosten:	f 43,08
Totaal	f 63,58

1.000 keuringen

Bij 1.000 eenheden zijn de kosten:

Vaste kosten:	f 15,37
Variabele kosten:	f 43,08
Totaal	f 58,45

Wil men bij deze kostprijs een verkoopprijs berekenen van f 95,- incl. 19% BTW dan blijft er f 79,83 minus f 58,45 is f 21,38 over ter dekking van overhead en enige winst. Dat is nog altijd geen vetpot.

De equipment optelsom

In totaal is er het volgende geïnvesteerd:

Emissiemeting :	f 22.600,-
Hefbrug:	f 11.000,-
Koplampmeter:	f 1.200,-
Remmentestbank:	f 18.000,-
Totaal	f 52.800,-

De afschrijving bedraagt in totaal per jaar f 8.385,-. Daar komt per jaar een bedrag van f 1.995,- aan onderhoudskosten bij.

Administratieve verwerking

Ook voor de administratieve verwerking hebben we te maken met investeringen. Aangeschaft is een PC voor f 3.000,-. Deze schrijven we af in drie jaar; dus per jaar is dat f 1.000,-.

In totaal is er voor de technische en administratieve uitvoering van APK-keuringen voor f 55.800,- geïnvesteerd. Bij een rentepercentage van 8% op jaarbasis over het gemiddelde geïnvesteerde bedrag (zie onder rente) zijn de rentekosten per jaar f 2.232,-.

Vaste kosten

Inmiddels hebben we de vaste kosten al aardig in beeld:

Opleidingen:	f 1.276,-
APK-erkenning:	f 484,-
Apparatuur (ook PC):	f 9.385,-
Onderhoud/calibratie:	f 1.995,-
Totaal	f 11.380,-
Rente	f 2.232,-
Totaal	f 15.372,-

Dit bedrag is ons bedrijf per jaar kwijt, zonder dat er ook maar een auto is gekeurd!

Variabele kosten

De variabele kosten zijn direct gerelateerd aan het aantal producten dat wordt voortgebracht. Met andere woorden, hoe meer keuringen er worden uitgevoerd, des te hoger de variabele kosten zullen zijn.

Deze kunnen echter wel direct in de kostprijs/uiteindelijke verkoopprijs van de keuring worden doorberekend. Bij de vaste kosten is het maar de vraag hoeveel keuringen we 'mogen' uitvoeren.

De BOVAG geeft voor een APK keuring een tijdsbesteding van 30 minuten voor het technische gedeelte aan en 10 minuten voor de administratieve verwerking. Daar

naast rekent men naast de reguliere keuring 15 minuten voor een viergastest en 20 minuten voor een roetmeting. Ook berekent men apart de investering voor de viergastest en de roetmeter door in de kostprijs. Dit is een optie. Wij gaan ervan uit dat het gros van de auto's óf een viergastest óf een roetmeting moet ondergaan. De investeringen voor deze apparatuur wordt door ons niet apart in de kosten van een viergastest of roetmeting doorberekend, omdat we er al voor betaald hebben. En dat is ook een opvatting, waar niemand het mee eens hoeft te zijn. Wel zullen we de extra tijd die de monteur aan de viergasmeting of de roetmeting besteed doorberekenen.

De variabele kosten, gemoeid met de administratieve verwerking bedragen per keuring:

Kosten RDC:	f 0,75
Afmelden RDW:	f 6,00
Kosten KPN:	f 1,50
Totaal	f 8,25

Zelf doen of uitbesteden?

In het kader op deze pagina hebben we de echte kostprijs van een APK-keuring uitgerekend bij het keuren van 250, 500, 750 en 1.000 auto's per jaar. Duidelijk is dat slechts bij zeer hoge keuringsaantallen een redelijke winst ontstaat.

Gezien het bedroevend lage rendement van het gemiddelde autobedrijf (±0,4%) moet men zeer doordacht investeren. U kunt er vanuit gaan dat de APK-kosten de komende jaren alleen maar toenemen. De technologische ontwikkeling van de auto schrijdt voort en de APK-keuring zal daar gelijke tred mee moeten houden. Dat betekent dat er in de toekomst ongetwijfeld (nog) hogere eisen worden gesteld aan de kwaliteit van uw medewerkers (opleidingskosten!) en de benodigde apparatuur. Als er dan geen APK-tarieven van stevig in de honderd gulden worden gevraagd, dan is de APK geen profit center, maar een lastpost. Want de klant zal er niet voor terugdeinzen om voor snelle reparaties en onderdelen naar 'een ander' te gaan. En dan moet het keurende bedrijf wel winst hebben gemaakt.

Voor sommige bedrijven kan het



Eén van de laatste 'onverwachte' APK-investeringen betrof de nul-emissie afzuiging voor de roetmeting. Wie gaat dat betalen?



Behalve de investeringskosten voor het apparaat zelf, zijn ook de onderhouds- en calibratiekosten niet gering. Een viergastest, roetmeter, remmenbank en een hefbrug: in totaal praat je toch al gauw over f 2.000,- per jaar.



Met de administratieve verwerking is f 8,25 per keuring gemoeid. Maar er is ook een PC nodig en het afmelden neemt soms meer tijd in beslag dan wenselijk is!

een optie zijn om de APK-keuring uit te besteden aan een bedrijf dat zelf niet repareert. De laatste kan aantallen scoren en daardoor de tarieven relatief laag houden. De werkplaats kan zich vervolgens richten op de hoofdactiviteit: het onderhoud en de reparaties en daar een gezond rendement mee halen. Voor de klant heeft deze aanpak weinig nadelen, zolang het autobedrijf maar het aanspreekpunt blijft voor al zijn of haar APK-zaken. Kortom: de managers van huidige autobedrijven hebben genoeg om over na te denken.

Atte Roskam