



Vlaams
Parlement

stuk **245** (2009-2010) – Nr. 4
ingediend op 17 augustus 2011 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van de heren Filip Watteeuw en Hermes Sanctorum

betreffende een snelle invoering van
een ‘slimme’ kilometerprijs in Vlaanderen

Hoorzitting

over de bedrijfseconomische effecten van rekeningrijden

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

- 245** (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2 en 3: Verslagen over hoorzitting

INHOUD

I. Uiteenzetting van prof. dr. Carine Smolders.....	4
1. Inleiding	4
2. Deelstudie 1	5
3. Deelstudie 3.....	5
3.1. Het onderzoek	5
3.2. Resultaten	7
II. Uiteenzetting van prof. dr. Eddy Van de Voorde	8
1. Voorafgaande gedachtewisseling over de primeur.....	8
2. Inleiding	9
3. Onderzoeksvraag.....	9
4. Methodologie	9
5. De impact van de kosten op het wegvervoer	10
6. Reacties van/op transport- en logistieke sector	11
7. Impact op de economie	12
7.1. Internationaal vervoer	12
7.2. Nationaal vervoer	12
8. Enkele conclusies.....	13
III. Bespreking	13
1. Vragen en opmerkingen van leden	13
2. Antwoorden van de sprekers en replieken van leden	16
Gebruikte afkortingen	22
Bijlagen	
Bijlage 1: Presentatie van prof. dr. Carine Smolders.....	23
Bijlage 2: Presentatie van prof. dr. Eddy Van de Voorde.....	35

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 19 mei 2011 een hoorzitting over twee recente studies met betrekking tot de bedrijfseconomische weerslag van rekeningrijden. De hoorzitting is georganiseerd in het kader van de behandeling van het voorstel van resolutie betreffende een snelle invoering van een ‘slimme’ kilometerprijs in Vlaanderen van de heren Filip Watteeuw en Hermes Sanctorum (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 245/1).

Eerder hield de commissie over hetzelfde onderwerp al twee hoorzittingen. Op 20 mei 2010 hoorde de commissie de heer Frank Van Thillo, secretaris van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), over een eerste advies van de MORA over kilometerheffing voor vrachtovervoer¹. Op 21 oktober 2010 hield de commissie een hoorzitting met het Instituut Samenleving en Technologie (IST), dat een werkdocument presenteerde met een overzicht van het dossier kilometerheffing. Toen werd ook het tweede advies van de MORA toegelicht en besproken².

Op de hoorzitting van 19 mei 2011 werd toelichting verschaft over twee recente studies. Eerst kwam de ‘Studie van de bedrijfseconomische effecten van de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens (met drie deelrapporten)’³ aan bod. De studie wordt uitgevoerd door het Steunpunt Fiscaliteit en Begroting, onder leiding van prof. dr. Carine Smolders, Hogeschool Gent.

Daarna werd ook de studie ‘Kilometerheffing in Vlaanderen. De impact op havenconcurrentie en logistiek’⁴ behandeld. De studie is uitgevoerd door het Steunpunt Goederenstromen, onder leiding van prof. dr. Eddy Van de Voorde, Universiteit Antwerpen. Op initiatief van Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits kreeg de commissie de resultaten van de studie in primeur toegelicht⁵.

De presentaties van beide sprekers zijn als bijlage aan het verslag toegevoegd.

I. UITEENZETTING VAN PROF. DR. CARINE SMOLDERS

Mevrouw *Carine Smolders* licht drie studies toe die binnen het Steunpunt Fiscaliteit en Begroting zijn uitgevoerd.

1. Inleiding

Het onderzoek dateert van 2010 en bestaat uit drie delen. Een eerste deel behelst een elektronisch survey-onderzoek bij 828 bedrijven waarbij gepeild is naar de meningen over rekeningrijden en het invoeren daarvan voor vrachtwagens. Het was tevens de bedoeling van bedrijven een heleboel kenmerken mee te krijgen om die later te gebruiken in fase drie van het onderzoek. De bedrijven die de studie voorgelegd kregen, waren niet alleen uit de transportsector, maar ook uit voedingssector, groothandel, chemie, olie en detailhandel. Dat er zoveel respondenten deelnamen, was volgens de spreekster te danken aan de federaties. 639 bedrijven leverden bruikbaar materiaal. Het profiel van de respondenten was ook belangrijk. Mevrouw Smolders komt daar nog op terug.

¹ *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 245/2.

² *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 245/3.

³ Smolders C. e. a. *Studie van de bedrijfseconomische effecten van de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens. Deelrapporten 1, 2 en 3*, Gent: Steunpunt Fiscaliteit en begroting, 2010, <http://www.steunpuntfb.be/pdf/STEUNPUNTFB_WP_ADD_3.pdf>, <http://www.steunpuntfb.be/pdf/STEUNPUNTFB_WP_ADD_2.pdf>, <http://www.steunpuntfb.be/pdf/STEUNPUNTFB_WP_ADD_1.pdf>.

⁴ Blauwens G. e. a., *Kilometerheffing in Vlaanderen. De impact op havenconcurrentie en logistiek*, Antwerpen: Steunpunt Goederenstromen, 2011, <http://www.ua.ac.be/download.aspx?c=.GOEDERENSTROMEN_ENGLISH&n=69789&ct=66052&e=265226>.

⁵ Zie ook: *Hand.* VI. Parl. 2010-11, nr. C176-OPE13, p. 23-30.

Over het tweede deel van de studie wil mevrouw Smolders het niet echt hebben. Het betrof een sectorstudie met ratioanalyse inzake rendabiliteit, liquiditeit en solvabiliteit van de transportsector en drie andere sectoren die mogelijks getroffen worden door het rekeningrijden. De keuze van de sectoren werd bepaald door het belang van vervoerskosten in de totale kostprijs.

Haar toelichting spitst zich toe op deel drie van het onderzoek, met name simulaties van de effecten van de 24 berekende scenario's van het invoeren van de kilometerheffing met aandacht voor de mogelijkheid van afwenteling van de kosten. De studie loopt over drie fasen en zit in het einde van fase twee. Fase drie loopt nog tot eind september 2011.

2. Deelstudie 1

Mevrouw Smolders toont dia's met de werkwijze van deelstudie 1 en met het profiel van de respondenten (bijlage 1, p. 26 en 28). Verrassend resultaat was dat de respondenten uit de transportsector niet de facto gekant bleken tegen een invoering van de kilometerheffing. 31 percent verzette zich ertegen, 63 percent was van oordeel dat het kan op voorwaarde dat de middelen een specifieke bestemming krijgen. Zowel kleine bedrijven met minder dan tien werknemers als die met meer dan vijftig werknemers bleken zich het felst tegen de heffing te verzetten. Belangrijkste voorwaarde voor de invoering van een heffing zou zijn dat er een effectieve vermindering van congestie en verhoging van rijsnelheden uit volgt. Bovendien meent men dat het concept ook gradueel moet worden ingevoerd voor personenwagenverkeer. Voorts verwacht men dat de opbrengsten van het rekeningrijden worden ingezet voor onder meer het verbeteren van wegdek en signalisatie ('earmarking').

Er wordt weinig geloof gehecht aan de sturende kracht van het rekeningrijden en aan het feit dat het op files en transitverkeer een significante impact zou hebben. Algemeen is er men sterk gekant tegen een invoering op secundaire wegen. Een op drie van de respondenten is te vinden voor een 'slimme heffing', met name met een differentiatie naargelang van tijd en plaats in plaats van een 'flat rate'.

De meerderheid verwacht heel weinig te zullen wijzigen in logistiek gedrag: verandering van routes, vertrektijden, modal shift, delokalisatie komen niet aan de orde. Dat zou volgens de studie veel te maken hebben met het feit dat de bedrijven rekening moeten houden met venstertijden, met reglementering, met het feit dat nachtrijden niet altijd mogelijk is, met milieu- of arbeidsreglementering enzovoort.

Er is een sterke stimulans om te investeren in milieuvriendelijk rollend materieel. Er is ook gevraagd hoeveel kosten van het rekeningrijden de respondenten denken te kunnen doorrekenen aan klanten, leveranciers, en derden. Dat percentage beliep gemiddeld 90,71 percent, zo bleek.

3. Deelstudie 3

3.1. *Het onderzoek*

Deelstudie drie is gebaseerd op accountingdata. Er wordt gebruik gemaakt van de jaarrekeningen, resultaatrekeningen en balansen. Bedoeling was een beeld te scheppen van de positie van transportbedrijven inzake rendabiliteit en falingskans en in te schatten hoe die kan veranderen naargelang het scenario van rekeningrijden. Belangrijk voor de interpretatie zijn volgens mevrouw Smolders de assumpties die ten grondslag liggen aan de studie. Ten eerste gaat men uit van geen modal shift. Basis daarvoor zijn buitenlandse studies, eigen enquête, de studies van TML (Transport and Mobility Leuven) en TNO. Een grote studie van TML naar de logistieke effecten van rekeningrijden op de rijsnelheid wees uit dat er slechts minimale verschuivingen te verwachten zijn inzake rijsnelheid. De vrijgekomen plaats op de snelwegen zou snel worden ingenomen door ander verkeer als de heffing

niet algemeen wordt ingevoerd. Verdere belangrijke punten zijn: geen compensatie van verkeersbelastingen en afwenteling zoals vastgesteld in de enquête en rekeningrijden op het hele wegennet. Dat laatste is van belang omdat de voorstellen zich vooralsnog toespitsen op snelwegen en TEN- wegen.

Van de respondenten uit deelstudie 1 zijn de accountingdata opgezocht. Voor 135 ervan konden de onderzoekers een jaarrekening op de kop tikken van hetzelfde jaar. De studie heeft betrekking op 2008. Het worst case-scenario werd berekend met als uitgangspunten alleen een toename van kosten, geen toename van omzet door het feit dat men sneller kan rijden, meer kan vervoeren en nieuw rollend materieel zou aanschaffen om efficiëntieverhoging te bekomen. De kosten worden berekend door het aantal gereden kilometer te vermenigvuldigen met de eurocenten in de diverse scenario's die respectievelijk getest zijn voor 3, 5, 10, 12 en 15 eurocent. Daarnaast is nog een verhoging ingecalculeerd met een overhead van 2,6 cent om rekening te houden met de introductie van het systeem. Dat is een vaste kost voor transporteurs. Verder is er ook nog een Maut-scenario berekend. Dat loopt niet volkomen gelijk met dat van Duitsland, waar er een differentiatie is op basis van assen en of er al dan niet een roetfilter is. Er is in de studie rekening gehouden met tarieven voor vrachtwagens tot drie assen. Met de gegevens onderaan de tabel is geen rekening gehouden bij gebrek aan input over de assen van het vrachtwagenpark (zie bijlage 1, p. n).

De berekende kosten hebben een impact op de winst. Aan opbrengstenzijde zijn er geen verschuivingen. De winst maakt deel uit van de rendabiliteit die berekend wordt met de courante maatstaf ROA, return on assets, en de falingskans. Die is weergegeven via een predictiescore: de Altman-Z-score. Het is een combinatie van de rendabiliteit en solvabiliteit. De Z-score stijgt naarmate ook de rendabiliteit toeneemt en het eigen vermogen in functie van het totaal actief, stijgt. Naarmate de opbrengsten variabelere worden, nemen de risico's van bedrijfsvoering toe en zal de Z-score slechter worden. Variabele rendabiliteitscijfers over de tijd leiden tot slechtere Z-scores of een hogere falingskans.

De berekende scenario's zijn onderverdeeld in groep A en B. Er is een verschil tussen beide in de afwentelingscijfers die gehanteerd zijn. Voor groep A gaat het om de cijfers die de 135 respondenten zelf hebben meegedeeld. In scenariogroep B is een kleine aanpassing gebeurd. Bij het scenario A gaven 11 bedrijven aan niets te kunnen afwentelen. Dat leek de onderzoekers sterk, dus is rekening gehouden met het gemiddelde afwentelingspercentage voor die bedrijven. Dat maakt dat scenario B in de resultaten ook altijd iets gunstiger blijkt, verklaart mevrouw Smolders.

Wat is er berekend? In eerste instantie zijn er een aantal vlakke scenario's berekend, zonder overhead. Vervolgens een aantal met overhead, Maut zonder overhead, waarbij in de eerste lijn van de tabel de Maut-tarieven zijn opgenomen, en Maut met overheadkosten. Elk van die mogelijkheden is voor beide groepen, A en B, berekend, wat op 24 scenario's uitkomt.

De 135 bedrijven waarvan sprake zijn netjes gespreid over België. Hoe donkerder groen gekleurd de bolletjes, hoe groter het bedrijf, legt mevrouw Smolders uit. Het merendeel zijn kleine bedrijven, waarvan 29 percent familiebedrijven, 15 percent eenmanszaken. De helft ervan is 20 jaar of minder actief en 75 percent telt elf werknemers of minder. Qua financiële positie heeft ongeveer één op twee van de respondenten een verlieslatend bedrijf, dit louter op basis van de aangeleverde data. Rekeninggegevens worden uiteraard ook fiscaal geoptimaliseerd, waarschuwt de spreker. Ze stelt dat de toestand allicht dus niet zo schrijnend is als wordt voorgeschoteld.

De Z-score moet geïnterpreteerd worden aan de hand van een aantal 'thresholds'. Als de Z-score negatief wordt, dan wordt de kans op faillissement zeer groot. Als ze boven de 3 uitstijgt, dan gaat het om een zeer gezond en gunstig evoluerend bedrijf. De gemiddelde return on assets bleek 0,15 en de gemiddelde Z-score 11.

Logistiek gezien beschikt 53 percent van de respondenten over een wagenpark dat zich in de euronormen 1, 2 en 3 situeert.

Voor de eerste studie is men gestrand op 135 respondenten, tot groot ongenoegen. Met een vooropgestelde groep van ongeveer 370 respondenten, zouden de conclusies solider zijn, stelt mevrouw Smolders. De studie was dan ook aangekondigd als eerste aanzet die uitgebreid zou worden.

Met medewerking van Febetra en Transport en Logistiek Vlaanderen is een aanvullende enquête gehouden waaraan 80 mensen hebben meegewerkt. Slechts 37 ervan waren rekenplichtig en dat is een absolute voorwaarde om op een bredere basis te kunnen werken. Er wordt nog een oproep gelanceerd in de hoop op een bredere respons, kondigt mevrouw Smolders aan. De studie wordt nog eens overgedaan, alleen voor het vervoer over de snelwegen. Er is niet voor alle vrachtwagens een kilometerstand opgevraagd.

De nieuw bijgekomen bedrijven bleken een stuk winstgevender, hebben algemeen een beter financieel profiel en zijn groter. Ze hebben een vrachtwagenpark dat voor 83 percent zwaarder is dan 12 ton.

3.2. Resultaten

De resultaten worden weergegeven in een overzicht van de return on assets, zonder en met rekeningrijden. De staafdiagram (bijlage 1, p. 32) toont van links naar rechts het scenario zonder invoering van rekeningrijden oplopend naar het scenario waarbij het rekeningrijden aan steeds hogere tarieven in eurocent wordt ingevoerd al dan niet met verhoging van de overhead. De donkerblauwe banden geven de steekproef weer. Zonder rekeningrijden staat de return on assets op 16 percent. Bij het duurste scenario, 17,6 percent, komt die uit op 5 percent. Voor de Maut is de vergelijking nog niet gemaakt. De effecten blijken sterker in de lichtblauwe balken, van de oorspronkelijke studie met 135 waarnemingen. Dat heeft te maken met het feit dat er veel meer fragiele bedrijven in die groep zitten en dat de winst in de groep veel kleiner is en de verrekening van de kost van het rekeningrijden zodoende veel sneller verschuivingen teweegbrengt.

De Z-scores zijn per scenario weergegeven (bijlage 1, p. 32). De rode lijn onderaan toont een Z-score die met 1,9 overeenstemt. Dat is de grens die een fragiel bedrijf of een risico op faillissement op de middellange termijn markeert. Er situeert zich dus tussen nul, de heel kritische grens, en een Z-score van 1,9, een grijze zone. Een Z-score van 3 ligt op de groene lijn en geeft aan dat bedrijven vanaf dat punt en hoger gezond zijn. Voor al die scenario's blijkt dat gemiddeld de bedrijven die meewerkten vertrokken van een Z-score van ongeveer 10,7 en zakten tot 8,13. Ze blijven over het algemeen boven de grens van 3. Het risico op faillissement is dus beperkt, maar er is een impact. De impact voor de grotere steekproef loopt sterk gelijk, maar is minder significant omwille van de omvang van de bedrijven, die ook een lagere variabiliteit in de winst hebben, en het feit dat ze doorgaans een betere solvabiliteit kennen.

Voor de bedrijven met een Z-score van minder dan 1,9 blijkt dat er in het vorige scenario een evolutie van 13 naar 19 percent was en in dit geval van 12 naar 16 percent. Mevrouw Smolders wil daarmee aangeven dat het in de eerste studie ook om vrij fragiele bedrijven ging in een worst case scenario en met toevoeging van grotere en gezondere bedrijven de impact daalt.

Er is tevens bedrijf per bedrijf onderzocht welke verschuivingen er plaatsvinden inzake categorie. In het scenario met 135 respondenten blijken er amper vijf respondenten te verhuizen van categorie 'gezond bedrijf' naar 'kans op faillissement' en slechts een komt

terecht in de categorie met een zeer grote kans op faillissement. Als de steekproef uitgebreid wordt, liggen de resultaten in dezelfde lijn. De Z-score en de ROA daalt dus. De spreker stelt dat men zeker niet kan vaststellen dat de invoering van rekeningrijden de meeste bedrijven in negatieve cijfers zou jagen.

Er zijn een aantal beperkingen aangegeven. Zo is er de beperktheid van de steekproef, en de grote variabiliteit. Mevrouw Smolders durft nog steeds niet te stellen dat de steekproef voldoende representatief is voor de hele transportsector. Fase drie vindt ze dan ook essentieel om een ruimere groep van bedrijven te kunnen meenemen. De assumpties moeten meegenomen worden bij interpretatie, herhaalt ze. De ROA kan in realiteit wel hoger liggen, oppert mevrouw Smolders. Dat impliceert dat de fragiliteit van de sectoren allicht enigszins overdreven is, omdat het om accountingdata gaat die voorwerp zijn van fiscale optimalisatie.

De steekproef wordt tussen het moment van de bespreking in commissie en september nog uitgebreid. Er worden nog diverse scenario's van kostenafwenteling berekend. Hoeveel kan worden doorberekend aan klanten is van belang om te weten welke druk er wordt uitgeoefend op de mogelijkheden van de transporteurs. Er worden ook nog een aantal 'robustness checks' in het vooruitzicht gesteld, net als een volledige herneming van de studie. De data zijn al beschikbaar, behalve voor het aantal kilometer dat op snelwegen en het TEN-netwerk gereden werd.

II. UITEENZETTING VAN PROF. DR. EDDY VAN DE VOORDE

1. Voorafgaande gedachtewisseling over de primeur

De heer *Jan Roegiers* merkt op dat de toelichting van de studie van professor Van de Voorde niet langer om een primeur gaat. Ze is dezelfde morgen nog voorgesteld aan de werkgeversorganisaties. Het verbaast het lid dat de minister die keuze heeft gemaakt. Niet alleen de halve dag voorsprong voor de werkgeversorganisaties en een eventuele reactie stoort het lid, maar ook het feit dat vakbonden en mobiliteitsorganisaties de studie dan nog niet in handen kregen. Hij vraagt om uit het verslag te schrappen dat het om een primeur voor het parlement zou gaan.

De heer *Dirk de Kort* stelt te betreuren dat de heer Roegiers zich zo opwindt. Aangezien de transportsector betrokken is bij de studie, vindt hij het vrij normaal dat de methodologie daar getoetst wordt. Dat was zelfs in de opdracht begrepen, meent hij. De studie is om 13 uur de dag van de bespreking in commissie bezorgd en de toelichting in de commissie is wel degelijk een primeur, benadrukt de heer de Kort.

De heer *Sas van Rouveroi* is ontgoocheld over de reactie van de heer de Kort. Hij stelt dat het gaat om een parlementaire reflex. De *voorzitter* pikt in en oppert dat de studie vooreerst geen eigendom is van het parlement. Voorts moet het begrip primeur in zijn juiste dimensie gezien worden, stelt hij. Er volgt een hevige discussie over het feit of de opmerking een issue moet zijn. De voorzitter breekt die af en stelt dat het in het kader van de regeling der werkzaamheden kan worden besproken, maar niet tijdens de toelichting en bespreking van de studie.

Professor *Eddy Van de Voorde* verklaart vooraf dat er die morgen geen toelichting is gegeven bij de studie. Er zijn vanuit onderzoeksoogpunt een aantal zaken afgetoetst, omdat hij daarover absolute zekerheid wilde. Dat is gebeurd ten aanzien van en met actoren en dus niet met werkgevers of werknemers. Onder de betrokkenen waren havenbesturen aanwezig, havenactoren en wegvervoeractoren. Een output van de studie hebben ze niet gekregen, omdat de professor de afspraak wilde honoreren dat de studie om 13 uur zou opgeleverd worden – na toetsing van die enkele specificaties – en om 14 uur voor de commissie zou worden toegelicht. Hij stelt dat ook ten aanzien van de opdrachtgever niet kan verantwoord worden dat anderen iets eerst zouden krijgen.

De professor legt vervolgens uit dat de studie dezelfde dag nog online geplaatst wordt, zoals alle studies. Ze wordt dus algemeen beschikbaar. Hij stelt dat men voor een wetenschappelijk rapport wil afgerekend worden op de wetenschappelijkheid. De rest is een politieke discussie waarin de onderzoekers niet interveniëren.

2. Inleiding

Professor Van de Voorde schetst de bedoeling en het proces van zijn studie en legt uit dat er vijf auteurs zijn: Gust Blauwens, Hilde Meersman, Christa Sys, Thierry Vanelslander en hijzelf. De onderzoeksvraag sluit ook een aantal zaken van onderzoek uit, verduidelijkt de professor. De studie is op drie maanden gevoerd en levert volgens hem vooral een bruikbaar instrument op. Het laat toe een aantal scenario's snel aan te passen en uit te rekenen.

Bij de toelichting gaat de spreker in op de methodologie, de impact kosten wegvervoer, de reacties en de impact op de economie.

3. Onderzoeksvraag

De onderzoeksvraag luidde: "In welke mate zal deze maatregel een invloed hebben op de Vlaamse wegvervoersector, de logistieke sector, de havens en de economie?". Het effect voor elk van die actoren moest worden onderzocht en mogelijke 'conflicts of interest' moesten geïdentificeerd worden.

4. Methodologie

De professor staat eerst stil bij een grafiek (bijlage 2, p. 38 boven) en legt uit dat met de invoering van kilometerheffing er een stap wordt gezet naar internalisering van een externe kost. In vervoer zijn er vier kostenplaten, verklaart de professor: milieu, ongeval- len, infrastructuur en congestie. Het gevolg is dat een stuk van de marginale privékosten van bedrijven naar de marginale sociale kosten worden gebracht. Dat eindigt met een hogere prijs en een negatieve vraagcurve. Dat wil de spreker vooraf duidelijk stellen, opdat er geen valse verwachtingen zouden leven. Hoe groot is dat effect? De invloed op de sector speelt via diverse kanalen. De kilometerheffing wordt weergegeven in een schema (bijlagen 2, p. 38 onder). Links is de impact op de kosten van het vervoer van goederen duidelijk. Er zijn ook effecten en wijzigingen in gedrag. Wie kosten ondergaat, past zijn gedrag aan. Dat wordt doorgerekend met een impact op de rest van de economie.

Aan de andere kant is er een gelijkaardig beeld, stelt de professor. Er zijn netto-opbrengs- ten voor de overheid na de investeringskost voor de infrastructuur. Zo betalen buiten- landse vrachtwagens voor het eerst op Vlaams grondgebied. Verder is het een kwestie van allocatie van die opbrengsten, stelt de spreker. Er is niet nagegaan wat het bestedingspa- troon is of kan zijn, of er een earmarking gebeurt en een koppeling aan bepaalde uitgav- en. Ook dat heeft een impact op de hele economie. Als de middelen binnen de sector zouden blijven, heeft dat positieve gevolgen voor de sector van het wegvervoer of het vervoer in het geheel. Daarover zijn geen uitspraken gedaan.

Qua methodologie is men gezien de weinige tijd vertrokken van de bestaande informatie en data, ook uit het buitenland voor vergelijkbare en onvergelijkbare situaties. Achteraan in het rapport zit als bijlage een inventaris waarin land per land het proces, de gevolgen, de wetenschappelijke inschatting en de respectieve maatregel zijn opgenomen. In de tekst zelf zit een synthesesetabel. Vervolgens is men micro-economisch tewerk gegaan. Met verschil- lende scenario's is men beginnen doorrekenen. De modelspecificaties gaan uit van zowel tijdscomponenten als afstandscomponenten. Er wordt dus een kostentoerekening gedaan. Er wordt ook gevarieerd naar afstand, oorsprong-bestemming, en naargelang er van nati- onaal of internationaal vervoer sprake is.

Een deel van de opdracht waaraan men zich strikt heeft gehouden, is de field research, waarbij men systematisch met alle actoren heeft gepraat. Dat leverde heel wat op, stelt professor Van de Voorde. De vergadering van die morgen was een laatste toets ten behoeve van de zekerheid.

5. De impact van de kosten op het wegvervoer

De spreker gaat ervan uit dat iedereen op de hoogte is van de bestaande situatie (bijlage 2, p. 39). In de scenario's zijn dan diverse elementen meegenomen en in eerste instantie de vestigingsplaats van het vervoerbedrijf, België of het buitenland. Dat heeft onder meer te maken met de aanwezigheid van verschillende fiscale regimes, die gebruikt kunnen worden ter compensering van de kilometerheffing.

Het type vervoer speelt ook een rol. Het kan gaan om een Vlaams bedrijf dat nationaal vervoer doet met oorsprong en bestemming binnen Vlaanderen, of het kan gaan om een bedrijf dat in Vlaanderen vertrekt maar met buitenlandse bestemming. Landen zoals Luxemburg, Nederland, Denemarken en Zweden hanteren nog steeds een eurovignet. Dat moet betaald worden als een bedrijf met vrachtwagens door het land rijdt.

De lengte van de rit heeft ook belang, net als het tijdstip van de dag. De opdracht luidde niet om piek- en dalloon toe te passen, maar de factor is informeel wel meegenomen.

Welke tarieven zijn gehanteerd? Vertrekpunt was het niveau in lijn met LKW-Maut of 15 eurocent. De vork tussen piek en dal mocht op dat berekeningsmoment voor Europa maximaal 100 percent bedragen. Daarom is extreem 0,20 euro piektarief en 0,10 euro voor daltarief aangehouden. Supplementair is ook nog een uitzonderlijk laag tarief gebruikt van 0,05 euro om het voor de beslissers duidelijk te maken waar men uitkomt met dat tarief.

In de tabel (bijlage 2, p. 41) staat grensoverschrijdend vervoer bovenaan, het nationaal vervoer onderaan. Een van de dingen die nog zijn afgetoetst bij de actoren, zijn de routes waarop men moest focussen. De idee van de onderzoekers is in dat verband aangepast na concrete gesprekken met zowat alle betrokken partijen. Voor Antwerpen ging het om Amsterdam-Basel, Goes, Hamburg, Lyon, Rijsel, Rotterdam, het Ruhrgebied, Warschau-Wenen. Voor Gent waren het Goes en Parijs, voor Oostende Rijsel, en voor Zeebrugge Goes, Lyon en het zuiden en het Ruhrgebied. Bij transitvervoer wordt volgens de professor al te vaak alleen aan Rotterdam gedacht. Er is een berekening gemaakt voor zowel Rotterdam als Duisburg. Er is een route bepaald uit Rotterdam naar het zuiden genomen via Lyon en verder richting Spanje-Portugal, Rijsel-Basel-Warschau-Wenen. Voor vervoer komende uit Duisburg is voor de berekening Londen en Southampton genomen als bestemming. Voor nationaal vervoer heeft men vanuit Brugge gewerkt naar Luik, vanuit Gent naar Antwerpen, Bergen, Luik, Zeebrugge, vanuit Antwerpen naar Bergen, Charleroi, Gent en Zeebrugge. En vanuit Hasselt naar Brussel.

Het model dat daarachter zit werkt met de kilometerheffing en een basisformule waarbij het aantal uren vermenigvuldigd met het uurcoëfficiënt, gesommeerd wordt met de afstand vermenigvuldigd met de afstandscoëfficiënt (zie bijlage 2, p. 41). Omdat de kilometerkost erbij komt, heeft men die factoren uit elkaar moeten halen. Er is een verschil tussen de afstandskost binnen België en erbuiten. Dat is niet het geval bij de uurkost en daar is dus alleen rekening gehouden met het scenario. De Z staat voor overige of specifieke kosten, legt professor Van de Voorde nog uit. Dat kunnen brugkosten of tolheffingen zijn, en dergelijke. Alles wat buiten de twee andere parameters valt kan daarin ondergebracht worden.

De uurcoëfficiënt wordt als kleine ‘u’ aangegeven. Die basis is gecorrigeerd voor het wegvallen van het eurovignet en het terugschroeven van de verkeersbelasting tot het Europese minimum in België. Het eurovignet valt dus weg voor alle vrachtwagens die niet worden ingezet in één van de vier vermelde landen die het nog gebruiken.

Voor de kilometercoëfficiënt staat D1 voor de afstand, gereden in België en D2 voor die in het buitenland. De berekeningen zijn gemaakt voor een combinatie 24 ton. Dat is het belangrijkste voor havens en de onderzoekers konden over een survey beschikken met betrouwbaar cijfermateriaal dat kon worden opgehoogd naar 2011. De correctheid daarvan is eveneens met de bedrijven afgetoetst. Dat kon niet gelden voor de vrachtwagens van 10 of 12 ton.

6. Reacties van/op transport- en logistieke sector

De wijzigingen van de kosten van het wegvervoer als gevolg van een kilometerheffing – een heffing dus per gereden kilometer – zijn niet zonder gevolgen voor de transport- en logistieke sector. De omvang van de gevolgen hangt onder andere af van de mate waarin verzenders van goederen reageren op de prijswijzigingen van het wegvervoer en minder kilometer afleggen. Er moet rekening worden gehouden met de elasticiteit van de voertuigkilometers. Vaak wordt verondersteld dat het wegvervoer relatief ongevoelig is voor prijswijzigingen. Een recente studie van de Jong e.a.⁶ toont echter aan dat hier enige nuancering nodig is. De prijselasticiteiten hangen niet enkel af van het type prijswijziging, maar ook van de manier waarop de vervoersactiviteit wordt gemeten.

De onderzoekers konden dus gebruik maken van vrij recent cijfermateriaal. Doorgaans werken studies met elasticiteit op tonnage, ton-kilometers en met de gevoeligheid van een prijswijziging op beide variabelen. Dat was niet bruikbaar. Men moet het volgende voor ogen houden legt professor Van de Voorde uit: prijs voertuigkilometer, effect op voertuigkilometer is in de orde van grootte - 0,9. Om veilig te zitten zouden de onderzoekers een tijd geleden aan één percent in plus of min op de prijs gedacht hebben, stelt hij. Op basis van heel wat studies komen de Jong en co uit op -0,9.

Dat lijkt elastisch een groot probleem, maar dat is het volgens de professor niet. Vertrekend vanuit het effect op de voertuigkilometer dan kan dat opgedeeld worden in driemaal een derde. De professor legt uit dat de sector doorgaans werkt aan efficiëntieverbetering als er zich prijswijzigingen voordoen: bundeling, beladingsgraad verhogen, enzovoort. Dat telt voor één derde. Er is gegarandeerd een modal shift, stelt de spreker, die ook voor een derde telt. Het gaat om haventrafiek: Gent, Zeebrugge, Antwerpen en dat komt in eerste beweging een modal shift. Ten slotte is er een vermindering van de transportvraag waarmee rekening te houden valt, die ook voor een derde telt. Dat hoeft niet meteen als negatief beschouwd, oppert de spreker, met het oog op de prognoses voor goederenvervoer voor de komende jaren. Om veilig te zitten, geldt daar een vork van 1.5 tot 2.5 en zelfs 3 op sommige routes. Er is dus een compensatie op termijn.

In een tabel (bijlage 2, p. 43) heeft professor Van de Voorde alle mogelijke gedragsreacties opgenomen zowel voor de korte als de middellange en lange termijn. Hoe men kan reageren, hangt af van de sterkte van het bedrijf. Een wegvervoerbedrijf dat een volwassen relatie heeft met zijn klantenbestand, kan zijn kosten normaal gesproken op transparante wijze doorberekenen aan die klanten. Voor een bedrijf met één vrachtwagen en een eigenaar die zelf rijdt, liggen de negotiatieverhoudingen anders, geeft de professor aan. In dat verband is voorzichtigheid geboden, geeft hij toe. Alles hangt af van de concurrentiekracht en de negotiatiemacht.

⁶ De Jong G. e.a., “Price Sensitivity of European road freight transport. A review of elasticities”, in *Applied Transport Economics – a management and policy perspective*, Antwerpen: De Boeck 2010.

Er spelen ook andere aspecten. Het Belgisch grondgebied vermijden voor transitverkeer lukt niet altijd. Er kan een verschuiving zijn naar het onderliggend wegennet. Op de korte termijn zijn er diverse mogelijkheden. Op middellange termijn zal het meest ingezet worden op productiviteitsverbetering omdat men dan kan ingrijpen met de aankoop van vrachtwagens en dergelijke. Men riskeert ook dat er kleinere vrachtwagens worden ingezet, aangezien het de bedoeling is aan te rekenen vanaf 3,5 ton in België. Voor haventrafiek is het niet rendabel met kleinere ladingen te werken.

Op lange termijn komt er ook de modal shift, maar dan voor een beperkt pakket van de goederenstroom. Er komt volgens de professor zonder meer een reductie in de transportintensieve goederen. Hij haalt het voorbeeld aan van de import van bauxiet in de havens. Om de transportintensiteit te verminderen, is een tussenproduct geproduceerd, alumina, de grondstof voor aluminium. Na weer een periode van een tiental jaar is dan aluminium opgekomen. Het verminderen van de transportintensiteit kan echter consequenties hebben voor de positionering van industriële activiteiten. Voorts is ook reorganisatie van distributienetwerken mogelijk. Het lijkt de professor interessant ook dat voor ogen te houden bij interpretatie van de resultaten.

7. Impact op de economie

Voor de impact op de economie zijn lessen getrokken uit wat in andere landen is gebeurd en er was een stuk eigen analyse. De studie bevat daarover heel wat tabellen.

7.1. Internationaal vervoer

Eerst bespreekt de professor het internationaal vervoer (tabel in bijlage 2, p. 44). Op een aantal routes, de donker gearceerde, leidt de invoering van de kilometerheffing, gekoppeld aan de compensatie van een route waarop geen eurovignet meer nodig is, zelfs tot een daling van de kosten. De compensatie is groter dan wat er aan meerkost is door het rekeningrijden. Professor Van de Voorde illustreert de tabel aan de hand van een voorbeeld voor beide extreme hypothesen van kilometerheffing: 0,20 euro en 0,05 euro. Hij neemt de route Antwerpen-Lyon onder de loep. In bijvoorbeeld een scenario met geen eurovignet en met een vermindering van de verkeersbelasting tot het absolute minimum op Europees niveau komt er een kostenverhoging van 2,89 percent. Rekening houdend met de -0,9 elasticiteit, komt het op 2,6 percent in terugval op voertuigkilometer. Dat is een vrij extreem voorbeeld met 20 eurocent als basis. In een scenario met eurovignet en begeleidende maatregel inzake verkeersbelasting, is het resultaat respectievelijk 3,66 en 3,29. Met 5 eurocent, geen eurovignet en minimale verkeersbelasting op dezelfde route, komt de kostenverhoging neer op -30 percent. Dat wordt zelfs nog minder in het effect op de sector.

Internationaal valt het allemaal nogal mee, besluit de professor, omdat het deel dat vooral op Vlaams grondgebied gereden wordt, verdeeld wordt over de totale afstand. Hoe groter de afstand in totaal, des te grotere afstand is internationaal en des te meer het effect verminderd wordt. Dezelfde berekeningen zijn ook gemaakt voor de route Rotterdam-Lyon, stelt professor Van de Voorde. Hij verzekert dat de resultaten daarvan verklaren waarom de Nederlandse minister recent waarschuwde het principe niet in te voeren omdat het slecht zou zijn voor de Vlaamse havens. Dat verkeer wordt immers relatief zwaar gepakt: het eurovignet blijft, er zijn geen compensatiemaatregelen en het rekeningrijden moet erbij betaald worden.

7.2. Nationaal vervoer

Bij nationaal vervoer zijn er grotere percentages in het spel, omdat er een volledige doorberekening gebeurt van het rekeningrijden. Er is weliswaar geen eurovignet, en er is ook nog de minimale verkeersbelasting, maar het rekeningrijden geldt over de integrale afstand. Dat verandert de cijfers, stelt de professor. Hij berekent voor de route Antwerpen-Charlevoix dat met de kostenverhoging van 0,05 naar 0,20 euro (wat neerkomt op ongeveer 1 euro

per kilometer) men gaat van 20 percent naar 4,37 percent. Dat doet vermoeden dat voor Belgisch vervoer over korte afstanden de elasticiteit onder -0,9 zal zitten. Het neemt niet weg dat, zelfs als dat een bovengrens is, men toch tegen de 4 percent aan zit. Met eurovig-net, begeleidende maatregel verkeersbelasting, is er een kostenverhoging van 4,48 percent.

8. Enkele conclusies

Concluderend moet de professor toegeven dat er niet zomaar één statement kan gelden over rekeningrijden. Het effect ervan is een bijzonder genuanceerd gegeven dat afhangt van omstandigheden, route, afstand, bedrijfsbeleid inzake inzet van het wagenpark, enzovoort. Wat wel met zekerheid kan gezegd worden, is dat er een effect is. De vraag wordt lager, maar het verschilt voor nationaal versus internationaal vervoer. Hoe langer het traject, hoe beperkter het effect op de kosten. Zuiver transitvervoer op Belgisch grondgebied wordt een stuk duurder en daar zijn inkomsten van.

Het effect op het internationale hinterlandvervoer van de Belgische zeehavens blijkt over lange afstand gezien relatief klein. Het kan echter verschillend zijn. De ene haven blijkt er meer effect van te ondervinden dan andere op bepaalde routes. Dat wordt echter gecompenseerd op andere routes. Zo is er een compensatiebeweging over de Belgische havensector. Op zuiver Belgische trajecten is er uiteindelijk wel een belangrijke kostenverhoging.

Professor Van de Voorde stelt dat wanneer een dergelijke maatregel wordt ingevoerd en het belang van de logistieke sector voor Vlaanderen wordt erkend, begeleidende maatregelen zich aandienen. Dat is ook gebeurd in het buitenland. In het overzicht achteraan de studie kan men dat opvolgen. De spreker meent dat het perfect mogelijk is om in Vlaanderen hetzelfde te doen.

Los van betrokken partijen en vanuit wetenschappelijk oogpunt gezien, zijn er ook opportuniteiten. Voor het eerst zullen buitenlandse vervoerders mee betalen. Efficiëntieverbeteringen in het vervoer zijn met zekerheid te verwachten, stelt de professor. Hij bewondert de sector om zijn flexibiliteit en de manier waarop ook in het verleden daarmee is omgesprongen. Zo refereert hij aan de crisis 2008-2009 en besluit dat de sector als geheel het eigenlijk goed doet, al doen ze het allemaal afzonderlijk op hun eigen manier.

Inkomsten van de heffing kunnen worden ingezet voor verbetering van infrastructuur of andere maatregelen. Het moet bekeken worden vanuit de vraag hoe de Vlaamse sector ondersteund en versterkt kan worden. Dat wordt uiteindelijk gerecupereerd via andere kanalen, zoals tewerkstelling of fiscaliteit.

Een punt waarover men niet zeker was of het wel meegenomen moest worden in de studie, is het anticiperen van mogelijk volgende stappen in Europa in de zin van het internaliseren van externe kosten. In elk geval biedt de studie een instrument om verder andere aspecten, bijvoorbeeld op milieuvlak, door te rekenen, stelt de professor.

III. BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van leden

De heer *Jan Penris* wil weten of de inningstechnologie mee is onderzocht. Beleidsmakers willen weten of die een invloed uitoefent op de prijszetting.

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt aan mevrouw Smolders of in haar studie, die gebaseerd is op gegevens van 2008, ook de crisis voor een stuk al is meegerekend.

Daarnaast noemt het lid de assumpties waarvan sprake incorrect, omdat destijds het nog de bedoeling was om het hele wegennet onderhevig te maken aan de kilometerheffing. Van dat idee is men intussen afgestapt, onder meer op advies van de MORA. Zullen de assumpties in de derde studie aangepast worden?

Van beide sprekers hoort mevrouw Brouwers enerzijds dat er voor een derde modal shift mogelijk is, anderzijds dat de onderzoekster dat eigenlijk niet ziet zitten. Mevrouw Smolders heeft de transporteurs ondervraagd. Het lid stelt dat een dergelijke enquête een momentopname is en weet niet goed hoe ze de informatie moet interpreteren.

Dat er effecten zijn, is intussen duidelijk. Het lid wil weten of de professor nog andere kansen ziet dan een return van de opbrengsten naar de sector, om de sector te ondersteunen en waar nodig in begeleidende maatregelen te voorzien. Zijn er goede voorbeelden in het buitenland of dingen die al gebeuren en versterkt kunnen worden? Het overleg met de sector acht het lid hoe dan ook nodig bij de verdere uitwerking. Het lijkt haar echter nuttig die informatie al te horen.

De heer *Sas van Rouveroy* verheugt zich erover dat de relevantie van de studie van mevrouw Smolders is gebleken. Ze moet dan ook volgens hem meegenomen worden in het verdere verloop van de besluitvorming. Hij stelt dat de spreekster zelf kritisch genoeg was om te erkennen dat nog verfijning nodig is. Hij verwacht die verhoging van de statistische nauwkeurigheid tegen september 2011 zoals gezegd en hoopt dat die informatie ook voor de commissie beschikbaar wordt om de dialoog aan te gaan.

De heer van Rouveroy laat de afspraak om beide academici op het geëigende moment opnieuw uit te nodigen, bevestigen.

Het lijkt het lid het meest zinvol de studie van professor Van de Voorde, die pas nu is vrijgegeven, eerst te lezen en dan pas de dialoog aan te gaan. Op basis van de heldere uiteenzetting vraagt het lid toch enige verduidelijking bij een paar aspecten. Zo wil hij graag de begrippen uurcoëfficiënt en kilometercoëfficiënt nader toegelicht zien. Hij stelt dat de studie zeker voor leken niet voor de hand ligt qua interpretatie.

Inzake de elasticiteit en de verdeling in driemaal een derde wil het lid weten of er onderzoek beschikbaar is dan wel alsnog gevoerd kan worden over een mogelijke modal shift richting spoor of binnenvaart. Hem interesseert vooral of die beide klaar zijn om die shift op te vangen op een aanvaardbare en kostprijsgunstige manier. Het lid wijst voorts op de doorvaarhoogte voor containers op het Albertkanaal die nog een probleem vormt om rendabele containervaart toe te laten.

In welke mate kan het spoor aansluiten en hoe snel kan zich die modal shift voltrekken? Daarover hoorde de heer van Rouveroy niets. Hij neemt aan dat het vrij snel zal gaan en hij veronderstelt dat effecten ook pas voelbaar kunnen zijn na vele jaren. Er wordt gerepliceerd dat het om middellange termijn zou gaan. Daarop herhaalt het lid dat die termijn bevestigt dat andere vervoersmodi dus al voorbereid moeten zijn.

Met betrekking tot een betere beladingsgraad van het wegverkeer vreest de heer van Rouveroy vooral voor een nog groter probleem met overbeladen vrachtwagens. Bij een vermindering van het aantal controles is gebleken dat er een aanzienlijke verhoging is van het aantal pv's. Hoe denkt men daarmee om te gaan?

Het lid dacht dat de Maut ongeveer tien eurocent belooft. In de studie wordt gewag gemaakt van 15 eurocent. Het lijkt hem interessant om beide studies te synchroniseren in dat verband. Met het oog op de studie van professor Smolders zou de heer van Rouveroy denken dat met de Maut op 15 eurocent, de return on investment van 16 percent naar 6 percent zou evolueren. Dat is meer dan een halvering. Heeft hij dat goed begrepen? Het lid stelt dat in het voorbeeld van Lyon dat effect minder is dan voor Rijsel. Mag hij ervan uitgaan dat wanneer het over havens gaat, hoe kleiner het hinterland, hoe duurder het wordt?

De heer *Bart Martens* heeft uit de toelichting van mevrouw Smolders begrepen dat er geen grote verwachtingen gekoesterd moeten worden in termen van een vermindering van

de congestie. De personenwagens zouden de vrijgekomen ruimte meteen innemen. Waar komt dat vandaan? Is dat het personenverkeer dat zich vooralsnog op andere momenten voor of na de spits verplaatst of zit dat op de sluipwegen? Het lid stelt dat het in dat geval een positief effect te noemen is.

Zijn de cijfers over elasticiteit lineair? Het lid veronderstelt dat er vanaf een bepaald punt van doorberekening break-evenpunten overschreden worden waardoor binnenvaartshuttles en spoorshuttles rendabel worden. Dat impliceert veeleer een zaagtandverhouding maar is wel belangrijk om het optimaal niveau van tarieven te plaatsen.

Hoe kunnen de begeleidende maatregelen eruit zien? Van professor Van De Voorde wil het lid weten of het mogelijk is om met de kilometerheffing een up-mark in te stellen in congestiegevoelige gebieden en die in de plaats te laten treden van de financiering voor de Antwerpse nieuwe wegeninfrastructuur en van de tolheffingen die bijvoorbeeld voor de nieuwe Scheldeverbindingen in Antwerpen gepland zijn. Met wat voor de Oosterweelverbinding is uitgedacht, komt de Antwerpse haven in een bijzonder nadelige concurrentiële positie terecht, stelt het lid. Elke container die in het Deurganckdok wordt gelost, en naar het oosten moet, het Ruhrgebied, betaalt tol. Eenzelfde container, gelost in Vlissingen die over de Belgische infrastructuur afzakt naar het Ruhrgebied, passeert zonder een tolheffing te betalen. Hetzelfde geldt voor het noord-zuidverkeer. Containers gelost in het Deurganckdok met bestemming Lyon, betalen tol aan de Schelde-overgang. Met een up-mark zouden dezelfde containers die vanuit Rotterdam komen, ook een bijdrage leveren aan de financiering van infrastructuurwerken bij passage door de Antwerpse agglomeratie.

Macro-economisch zit er wel wat in de kilometerheffing, begrijpt het lid. Buitenlanders betalen mee en de opbrengsten hoeven enkel binnenlands besteed te worden. Zijn de onderzoekers in staat om met hun modellen een dergelijke kosten-batenanalyse op te stellen vanuit nationaal en internationaal perspectief? Zou er ook voor het nationaal perspectief een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt kunnen worden van de invoering van de kilometerheffing, waarbij de opbrengsten op een slimme manier worden ingezet?

De heer *Dirk Peeters* stelt dat de vermelde assumpties blijkbaar een breekpunt waren om geen compensatie via de verkeersbelastingen in overweging te nemen. Hij meent dat de realiteit anders ligt en wil weten of er in de update van september 2011 ook rekening mee wordt gehouden in de benadering. Het lijkt hem interessant ook eens te bestuderen wat het effect zou zijn als de kilometerheffing de verkeersbelasting zou vervangen.

Over de lange afstand zou het effect kleiner worden. Het lid vraagt zich af wat het effect zou zijn mocht de kilometerheffing op Europees niveau ingevoerd worden. Is daar enig zicht op of is dat effect verwaarloosbaar?

Mevrouw *Lies Jans* verneemt dat professor Van de Voorde ervan uitgaat dat er zich een verschuiving voordoet naar spoor en binnenvaart en dat er effecten zullen zijn zoals verhoging van de beladingsgraad en een vermindering van de transportvraag. In welke mate zou zich dan een verschuiving in uren voordoen. Zal er transport van piekmomenten naar dalmomenten verplaatst worden? Daarbij denkt ze vooral aan het nationaal vervoer. Zijn er indicaties ter zake in de studie?

Hoe kadert de studie in het Europese verhaal van de Eurovignetrichtlijn? Er is een discussie rond de wijzigingen ter zake. Het lijkt mevrouw Jans evident dat die voor het internationaal transport en de doorberekening van de kosten ook wijzigingen kan teweegbrengen. Kan de professor daarover iets meer toelichting geven?

De heer *Dirk de Kort* evalueert wat de heer van Rouveroy over het rekeningrijden al eerder heeft aangebracht op basis van de studie van mevrouw Smolders. Hij stelt dat het leek alsof de invoering van het rekeningrijden onherroepelijk een groot faillissement zou in

gang zetten in de transportsector. Die uitspraken lieten niemand onberoerd, verklaart het lid. In de commissie heeft de heer de Kort echter van mevrouw Smolders en haar studie geleerd dat voor de toekomst van de transportsector het invoeren van de kilometerheffing slechts een minimaal effect heeft. Er zijn andere factoren die meer invloed hebben: lonen, arbeidsvoorwaarden, brandstofkosten enzovoort.

Van professor Van de Voorde wil het lid horen wat voor één container die geladen en gelost wordt in de Antwerpse haven of Rotterdam of Zeebrugge, de kostprijs en impact voor de haven is voor het transport naar het Ruhrgebied. Die vergelijking kon hij niet maken met de trajecten die naar voren werden gebracht.

De heer de Kort concludeert ook dat als de invoering van het rekeningrijden handig wordt aangepakt, en er wordt gezorgd voor de nodige begeleidende maatregelen voor de transportsector die met de kosten geconfronteerd wordt, dan de landen die het rekeningrijden niet invoeren en met een eurovignet blijven werken, de dupe van de operatie worden in plaats van België en Vlaanderen.

De heer *Marino Keulen* wil weten waarom het onderzoek niet de stromen richting oosten heeft bekeken, met het oog op de Belgische economie. Daar ligt immers een alternatief via de haven van Rotterdam voor de haven van Antwerpen. Het grootste deel van de economie wordt van daaruit beïnvloed.

Er worden ongewenste effecten verwacht zoals het vermijden van Belgisch grondgebied, of de weg via het onderliggende wegennet zoeken, de reorganisatie van distributienetwerken en opslagplaatsen. Zijn die effecten ook cijfermatig berekend?

Van professor Smolders wil het lid weten of ze ook exact zicht heeft op de soort van activiteit en transport van de betrokken bedrijven. Welke regio's bedienen ze?

Er is een staalkaart van de bedrijven die deelnamen. Is het mogelijk dat de bedrijven die niet wensten deel te nemen al in een zo benepen positie zitten dat ze gewoon niet de tijd kunnen nemen of niet die inspanning kunnen leveren omdat ze alles op alles moeten zetten om het hoofd boven water te houden?

De heer *Jan Penris* deelt de idee niet dat Duitsland via Rotterdam een alternatief is voor de gekozen route naar Lyon. De havens doen hun werk zeer goed, stelt hij. Het lid herinnert eraan dat Antwerpen de belangrijkste haven blijft voor Frankrijk. Er zijn heel wat goederenstromen die binnen dat kader gekoesterd moeten worden en dus heeft de studie de juiste keuze van route gemaakt, vindt de heer Penris.

Mevrouw *Griet Smaers* vindt het zeker de moeite waard om ook het effect van het wegvallen van het eurovignet in te calculeren in de impact bij de transporteurs. Hetzelfde geldt voor haar voor het terugschroeven tot een minimum van de verkeersbelasting. Ze wil in de bevraging ook graag zien welke effecten dat heeft inzake solvabiliteit, liquiditeit en rendabiliteit. Ze verwacht dat die aspecten worden meegenomen in het vervolg van de studie.

Professor Van De Voorde had het over de buitenlandse voorbeelden. Het lid wil meer specifiek vernemen wat de precieze impact is geweest op goederenstromen in en rond Duitsland van het invoeren van de Maut-heffing. Welke conclusies zijn daaruit te trekken voor de invoering van een kilometerheffing in Vlaanderen en België?

Voorts stelt het lid zich vragen bij de impact op het concurrentievoordeel richting goederenstromen naar het oosten.

Mevrouw Smaers vraagt ook naar de impact op investeringen in vergroening van de sector. In de conclusies las het lid dat er op termijn efficiëntie-investeringen te verwachten

zijn en ook vergroening. Ze oppert dat een van de doelstellingen van het invoeren van de kilometerheffing voor vrachtwagens het bevorderen van versnelde investeringen in vergroening was. Kan de professor meer in detail een tijdslijn aangeven in dat verband? Kan men met het bestaande rollend materieel de termijn tot de vernieuwing ervan overbruggen of zal de vernieuwing toch sneller gebeuren naar aanleiding van de invoering van de kilometerheffing?

De heer *Sas van Rouveroy* gaat terug op de allocaties en wil weten waar professor Van de Voorde mogelijkheden ziet om de netto-opbrengsten te plaatsen. De allocaties moeten naar de transportsector gaan, stelde hij. Die allocatie heeft een impact op de economie, maar ook op het gedrag van de betrokken sector.

2. Antwoorden van de sprekers en replieken van leden

Professor *Eddy Van de Voorde* legt uit dat de inningstechnologie de facto niet is meegenomen. Uit ervaringen in het buitenland is ongeveer bekend wat het kost, maar die vork is zeer groot en loopt in sommige landen op tot 50 percent.

Met betrekking tot de driemaal een derde modal shift stelt de professor dat de sector niet afwijzend staat tegenover het principe omdat men beseft dat het effect op de vraag voor ademruimte zal zorgen en voor minder tijdsverlies. De sector zelf denkt ook aan samenwerking met andere vervoersmodi. Dat vindt de professor positief.

Voor bestemmingsmogelijkheden voor de netto-opbrengsten verwijst de professor naar de lijst die is opgenomen achteraan in de studie. Sommige landen investeren in opleidingen, maar ook in de milieu-aspecten kan er gestuurd worden. De opties zijn legio, stelt de spreker.

Uur- en afstandscoëfficiënt worden berekend op basis van boekhoudkundige gegevens. Er is gebruik gemaakt van een internationale survey voor het segment 24-28 ton, om de diverse kostencomponenten te onderscheiden. Die worden dan gesommeerd. Voor de afstandscoëfficiënt worden dan alle afstandsgebonden elementen gesommeerd, waaronder fuel. Bepaalde zaken moeten gesplitst worden, zoals de chauffeurs met vast contract en andere.

De elasticiteiten die gehanteerd zijn met betrekking tot modal split, waren niet op basis van 'stated preferences', maar op basis van 'revealed preferences', legt de professor uit. Er is gekeken naar een aantal effectieve gedragswijzigingen zoals modal choice en daarop schat men dan de elasticiteiten. Voor elasticiteit op de vraag bekijkt men het effect van de prijsverhogingen.

Er is gevraagd of de capaciteit ook beschikbaar is. De professor zegt dat er sowieso maatregelen genomen moeten worden voor spoor en binnenvaart. Dat is volgens hem een continu proces dat vrij snel evolueert. De focus moet liggen op de plekken waar er bottlenecks kunnen zitten. Die geven de meeste vrije capaciteit.

Met betrekking tot de overbelading is er volgens de professor een gunstige evolutie. Hij verwijst in die zin naar het indicatorenboek goederenvervoer.

De Maut-categorie met 0,15 waarvoor gekozen is, werd geselecteerd omdat het vooral om havengebonden verkeer ging en dat met de grootste combinatie gebeurt. Er waren ook goede gegevens voorhanden.

De heer *Sas van Rouveroy* merkt op dat professor Smolders met de Maut van 10 eurocent werkt en het lijkt hem zinvol dat te synchroniseren. Professor Van de Voorde legt uit dat er een tabel is opgenomen met alle tarieven op elk niveau, van euronorm 2 tot 5. De 10 eurocent is ook doorgerekend in de studie.

Het klopt niet dat de omvang van het hinterland omgekeerd evenredig is met het effect, stelt de professor. Dat hangt af van de route en de 'flows'. Hij haalt Zeebrugge aan als voorbeeld van een vertrekpunt van waaruit er voordelen zijn voor routes naar Frankrijk, maar nadelen voor routes die Vlaanderen doorkruisen.

Professor *Van de Voorde* veronderstelt dat de heer Martens wil weten of de 0,9 constant is veeleer dan lineair. Hij legt uit dat men zich gebaseerd heeft op studies die binnen een bepaalde vork elasticiteiten hebben geschat. Het onderzoek blijft binnen de betrouwbaarheidsintervallen van die elasticiteitsvork van 0,05 tot 0,20. Het maakt dan niets uit of die factor constant is. Diezelfde elasticiteit is niet te hanteren voor andere waarden.

In het vooropgestelde model kan ook tolheffing meegenomen worden, maar dat was geen voorwerp van het onderzoek.

Een kosten-batenanalyse kan opgemaakt worden aan de hand van de outputgegevens uit de studie. Dat impliceert dat er een volledige kosten-batenanalyse gebeurt om dan in een laatste fase de effecten nationaal en internationaal te analyseren. Normaal gesproken vertrekt een kosten-batenanalyse van de internationale effecten. Het is in elk geval niet gebeurd in het kader van de studie.

De professor stelt dat nog slechts vier landen in Europa niet met het rekeningrijdensysteem werken. Denemarken zou per 1 januari 2014 overschakelen. Nederland kan ervoor kiezen om in het kader van goed nabuurschap vrijstelling te vragen voor Nederlandse nummerplaten, volgens de professor. Dat is een eerste mogelijke strategie. Voor een tweede strategie verwijst hij naar het regeerakkoord dat het heeft over accijnzen voor goederenvervoer. Als de regering het fiat van de Nederlandse vervoersector wil krijgen, dan zou de professor aanraden het rekeningrijden in te voeren en verder niets. Uiteindelijk zal de kaart van Europa uitvlakken en wordt rekeningrijden algemeen ingevoerd.

Er zijn drie effecten, onder meer op de uren. Dat er effecten zijn, is niet vreemd, stelt de professor. De sector zelf zoekt altijd hoe hun trajecten geoptimaliseerd kunnen worden, ook zonder de invoering van het rekeningrijden. De wegvervoersector houdt zo bij het uittekenen van een traject rekening met de waarschijnlijkheid dat er op een bepaalde plaats allicht oponthoud is door files.

Met het concept Europees eurovignet is wel rekening gehouden met wat in bespreking is, maar er is nog niets beslist en dan is voorzichtigheid geboden, stelt professor *Van de Voorde*.

Het Ruhrgebied is een vanzelfsprekendheid voor Antwerpen, maar ook voor de andere havens. Al die trajecten die opgenomen zijn in de grote tabel bij de studie, zijn ook doorerekend. Het voordeel dat Antwerpen had ten opzichte van Rotterdam ten aanzien van het Ruhrgebied vermindert iets. De professor legt uit dat er ook op een heel andere manier beslist wordt over welke haven aangedaan wordt. Er is intussen sprake van een logistieke maritieme keten waarbinnen niet altijd duidelijk is wie de beslissing neemt over de aanloophaven. Het beslissingspalet zit op diverse niveaus. Men probeert het te kwantificeren in eerste instantie via econometrische modellen, maar het is zo complex dat er een ander model nodig is.

Ook alles wat richting oosten gaat, is becijferd en meegenomen in de studie.

Zijn al de effecten berekend? Neen, maar ze zijn wel opgelijst. Om de effecten allemaal te becijferen zou het aangewezen zijn om over een langere periode van twee tot drie jaar het gedrag van elke beslissingnemer op te volgen. Het gaat evenwel niet alleen om de beslissing zelf maar ook om het palet van opties van waaruit beslist wordt.

De effecten van de invoering van de Maut in Duitsland zijn besproken in het stuk. De effecten zijn in de bijlage opgenomen. Het is een evolutief proces. Duitsland heeft beslist om ook het onderliggend net erbij te voegen, omdat er sluikverkeer wordt waargenomen. Men heeft daar zelf al berekend hoeveel de extra inkomsten bedragen.

Inzake de efficiëntieverbetering is het de onderzoekers opgevallen dat de sector ruim anticipeert. Als men dan een termijn moet zetten op de invoering, dan zegt de professor een tot vijf jaar. Dat hangt samen met de termijn waarbinnen bedrijven hun vrachtwagens vervangen. Die bedrijven houden al rekening met wat er aan beleid in het vooruitzicht is. De betrokken sectoren vragen vooral om transparantie, zodat ze op middellange termijn ook zekerheid hebben en dat correct kunnen incalculeren.

In verband met het stroomschema en de allocaties verzekert de professor dat er feedback is, maar dat alles afhangt van waar iets ingebracht wordt. De effecten kunnen becijferd worden op termijn. Daarvoor is een globaal economisch model nodig dat men laat draaien.

De heer *Sas van Rouveroy* komt nog terug op de bottlenecks en de modal shift ten voordele van de binnenvaart en het spoor. Die effecten zo snel mogelijk wegwerken zou het snelste rendement opleveren, wat logisch is. Dat impliceert voor wegvervoer de missing links wegwerken, voor de binnenvaart bruggen verhogen. Gaat het om die harde maatregelen?

De *professor* waarschuwt dat dat slechts één specifiek deel omvat. Er zijn bottlenecks die infrastructuurgebonden zijn en andere die operatiegebonden zijn. Zo verliest de binnenvaart in bepaalde havens vaak veel tijd door voorrang te moeten laten aan zeeschepen die veel meer renderen. Ook daar zit een capaciteitsstop.

Mevrouw *Carine Smolders* gaat eerst in op de vraag of de crisis een effect had op de resultaten. Vanaf het laatste kwartaal 2008 ziet men inderdaad enig effect verschijnen, maar de effecten in 2009 waren veel groter, merkt ze op. Daarom zijn de gegevens van 2008 gebruikt.

Inzake de assumpties verklaart professor Smolders dat men rekening moet houden met de context van de studie. In 2009 is ze gestart en er lag nog quasi niets vast van compensaties en dergelijke. De besprekingen liepen en het was niet eens duidelijk of het systeem zou worden ingevoerd. Dat heeft een weerslag gehad op de scenario's en tariefhoogtes die meegenomen zijn.

Het Maut-scenario waarmee is gerekend, gold in 2008 als tarief voor vrachtwagens met maximum drie assen. De tarieven evolueren tussen 0,14 eurocent voor euronorm 5 en 0,27 eurocent voor euronorm 1 en 2. Dat is flink wat hoger. Waar het ging om 0,12 eurocent, liggen de effecten van de scenario's in de eerste paper dicht bij de lineaire invoering van dat tarief. De gehanteerde tarieven liggen tussen 0,14 en 0,27 eurocent. Het effect daarvan is anders dan met een flat rate omdat er rekening wordt gehouden met de verdeling van het wagenpark over de assen. Voor het onderzoek kon men niet over die informatie beschikken maar wel over de euronorm. Relatief veel wagens zaten in de categorie 1,2 en 3. Dat vertaalt zich in de kosten.

Afstemming over de Maut voor beide studies moet mogelijk zijn, stelt mevrouw Smolders.

De transporteurs die deelnamen aan de bevraging hebben aangegeven niet te verwachten dat de congestie zou verminderen met de invoering van de kilometerheffing. Dat is ook gebleken uit andere studies, onder meer in Duitsland. Daaruit bleek ook dat waar men hoopte op vlotter verkeer, er snel een invulling was met personenverkeer. Waar dat vandaan komt, kan de professor niet meteen zeggen omdat die vraag geen voorwerp was in

de studie. Mevrouw Smolders verwijst ook naar een studie van TML van 2008 naar een aantal scenario's van rekeningrijden. Ook daar moest men vaststellen dat het transport-debiet snel was ingevuld. De studie ging dan weer uit van andere assumpties, door de onzekerheid over wat er zou beslist worden rond de invoering van het rekeningrijden. Er is onderzoek gedaan naar de effecten op opbrengsten, rijsnelheid, vervoerde ton per kilometer enzovoort. Onder meer die studie vormde de basis voor de assumpties die gehanteerd zijn. Met de data van die studie in samenwerking met het Nederlandse TNO kan mogelijk ook nagegaan worden of dat verkeer afkomstig is van secundaire wegen. De studie heeft het hele wegennetwerk in Europa onderzocht en de voornaamste transportstromen.

Voor de eerste 135 vervoerfirma's is wel bekend welke goederen die vervoeren, maar niet naar welke regio's.

Mevrouw Smolders erkent dat het mogelijk is dat er heel wat bijna failliete bedrijven niet hebben deelgenomen. Van de 135 bedrijven die wel deelnamen, waren er al aardig wat die niet in al te beste papieren zaten, stelt ze. Er was dus een vertekening naar de minder economisch gezonde bedrijven.

In een volgende studie kan de compensatie van de verkeersbelasting meegenomen worden, merkt professor Smolders nog op.

Ze geeft ook nog aan dat er in haar studie een model gehanteerd wordt zonder modal shift, terwijl de andere studie dat wel incalculeert. De studie van mevrouw Smolders is grotendeels gestoeld op de analyse van TML voor het hele netwerk en de invoering van rekeningrijden in België, Vlaanderen en Luxemburg voor een aantal scenario's. Daaruit bleek dat er bijzonder weinig modal shift zou komen. Die assumptie is overgenomen omdat de studie zeer breed ging en rekende met de onderliggende vervoersstromen en gekende gedragspatronen in het buitenland.

Professor *Eddy Van de Voorde* ziet geen tegenstellingen in de studies. Zijn studie is haven-gebonden en dat biedt mogelijkheden tot modal split, stelt hij. Ook zij gebruiken revealed preferences waar mogelijk. Maar de professor stelt dat stated preferences niet noodzakelijk onbruikbaar zijn, maar men moet altijd wel meedenken met de actoren die reageren.

De heer *Sas van Rouveroy* merkt nog op dat de studie van mevrouw Smolders gebruik maakt van de return on assets en de Altman-Z-score als parameters. Bij de invoering van een heffing van vijftien eurocent blijken die return on assets gemiddeld terug te lopen van zestien naar zes percent. Dat is tien procentpunt, maar effectief meer dan vijftig percent of een halvering van het rendement. Inzake faillissementsrisico betekent het dat bedrijven die het al moeilijk hadden, het nog moeilijker zullen krijgen. Het lid meent dat net dat niet de opdracht is van de Vlaamse Regering.

De heer *Bart Martens* wil weten of het niet aangewezen is vooraleer een beslissing te nemen over een kilometerheffing, het geheel eerst ook macro-economisch in te schatten? De studies bekijken de impact op de transportsector, maar het fenomeen raakt ook buitenlandse transportfirma's die dan verkeer voor Vlaanderen zullen opleveren en niet langer louter doorheen Vlaanderen. Ze zullen grotendeels mee betalen aan wat enkel in Vlaanderen weer geïnvesteerd wordt. De voordelen zullen macro-economisch veel groter zijn dan nu kan afgeleid worden. Het lid meent dat de invoering van een dergelijke maatregel breder moet bekeken worden. Zijn beide professoren het daarmee eens?

De heer *Dirk de Kort* wijst erop dat er nog bijkomende aspecten in onderzoek zijn, zoals goedkeuring van het bestek bij beslissing van de Vlaamse Regering van 8 april 2011, toepassing van het principe en de technologie en de Europese visie erop. Het lid acht het niet zinvol de professoren verder lastig te vallen met vragen over dingen die niet in de studies vermeld zijn.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Karin BROUWERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

Febetra	Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners
IST	Instituut Samenleving en Technologie
LKW	Lastkraftwagen
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
pv	proces-verbaal
ROA	return on assets
TEN	Trans-Europees Netwerk
TML	Transport and Mobility Leuven
TNO	Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek

BIJLAGE 1

Presentatie van prof. dr. Carine Smolders



**fiscaliteit en
begroting**

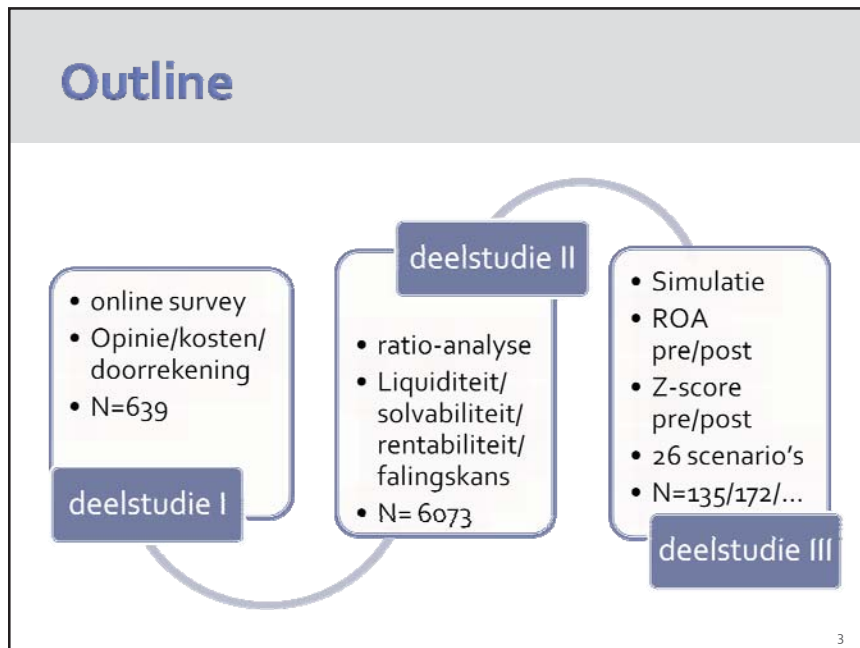
Hoorzitting Vlaams Parlement

Brussel, 19.05.2011
Dr.C.Smolders

Studie van de bedrijfseconomische effecten van de invoering
van rekeningrijden voor vrachtwagens
Overzicht van de resultaten

Outline

- Deelonderzoek I: opzet en resultaten van de on-line survey inzake rekeningrijden voor vrachtwagens
- Deel onderzoek II: ratio-analyse voor 4 sectoren inzake liquiditeit, rentabiliteit en solvabiliteit
- Deelonderzoek III: simulaties van de effecten van diverse scenario's van kilometerheffingen en van afwenteling van de kosten: fase 1-2-3



Profiel respondenten

TRANSPORT

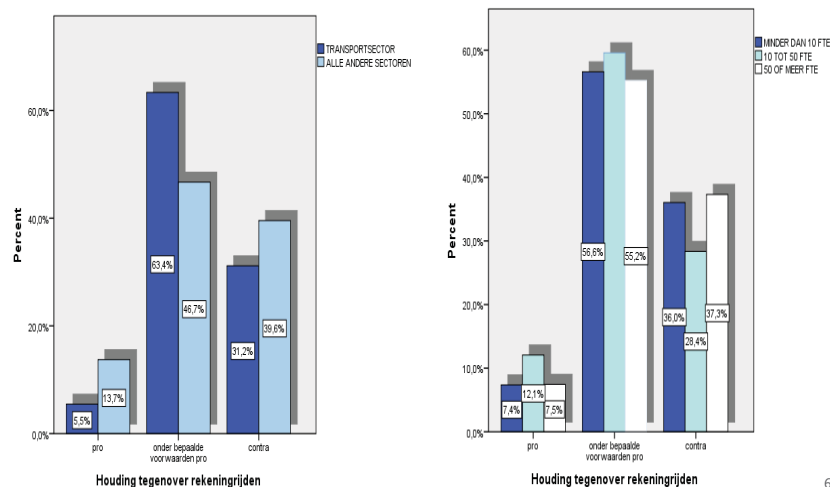
- 20 jaar of ouder
- 1 op 3=familiebedrijf
- 1 op 7= filiaal int. bedrijf
- 46% telt minder dan 5 FTE
- 10% telt meer dan 150 FTE
- Ontvangst->Levering<500 km
- Gericht op binnenlandse trafiek
- Overwicht Euronorm III
- Structurele files=schadelijk
- Vertrouwd met kmheffingen

OVERIGE SECTOREN

- 47 jaar of ouder
- 45%=familiebedrijf
- 13%= filiaal int. bedrijf
- 30% telt minder dan 5 FTE
- 16.5% telt meer dan 150 FTE
- Ontvangst->Levering<150 km
- Overwegend gericht op de binnenlandse trafiek
- 50.8% Euronorm IV en V
- Structurele files minder hinderlijk
- Minder vertrouwd met rekeningrijden

5

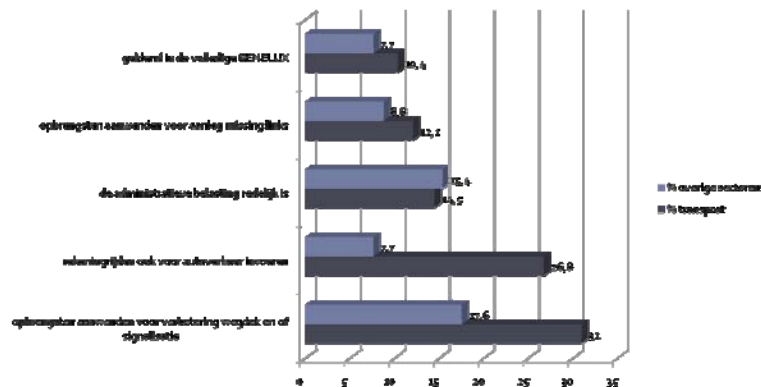
Opinie over rekeningrijden-1



6

Opinie over rekeningrijden-2

Op voorwaarde dat.....



7

Overige conclusies deelstudie I

- Weinig geloof in de sturende kracht (files, transitverkeer)
- Algemene tegenkating tegen invoering op secundaire wegen
- 1 op 3 voor een 'slimme heffing'
- Logitanalyses wijzen uit dat gunstigere opinie samengaat met de sector, met de doorrekeningmogelijkheden, met buitenlandse oriëntering, met de milieufocus en met de verwachte kostentoeename
- De logistieke effecten zijn eerder beperkt (routes, vertrektijden, modal shift, delocalisatie, vervoerde ton/km) (cfr. LKW-Maut uitgezonderd beperkte wijziging traject en reistijden)
- Sterke stimulans om te investeren in milieuvriendelijk rollend materieel
- Gemiddelde verwachte doorrekening=90,71%

8

Deelstudie III

- Onderzoek naar de effecten op de **rentabiliteit en falingskans** van transportbedrijven
- Koppeling van **accountingdata** aan de gegevens van respondenten van de enquête: unieke identificatie van 135 respondenten op basis van postcode, aantal fte, gemeente, leeftijd van het bedrijf
- **Assumpties:** geen modal shift, verwaarloosbare effecten op rijsnelheid, omzet, lege ladingen, geen compensatie via de verkeersbelastingen, afwenteling zoals vastgesteld in de enquête, rekeningrijden op volledig wegennet
- Resultaten (n=135) = **worst case scenario:** toename kosten, geen toename opbrengsten

9

Deelstudie III: afhankelijke variabelen

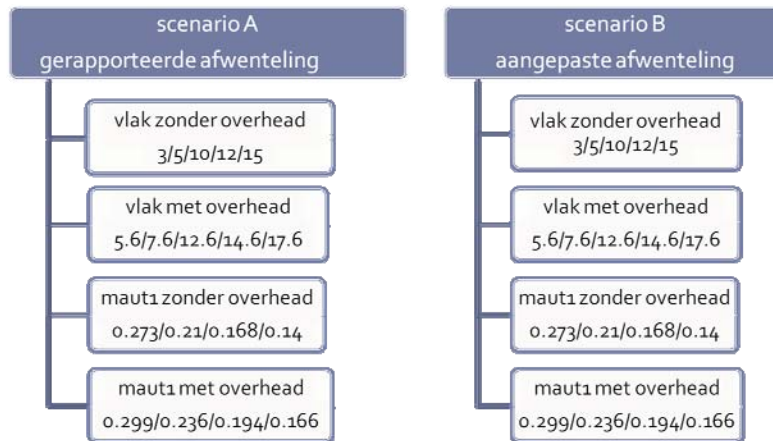
kosten na afwenteling rekeningrijden

↘ **winst**
↘ **rentabiliteit (Return On Assets)**

↘ Altman Z-score = $(ROA + EA) / \sigma(ROA)$
↗ **falingskans**

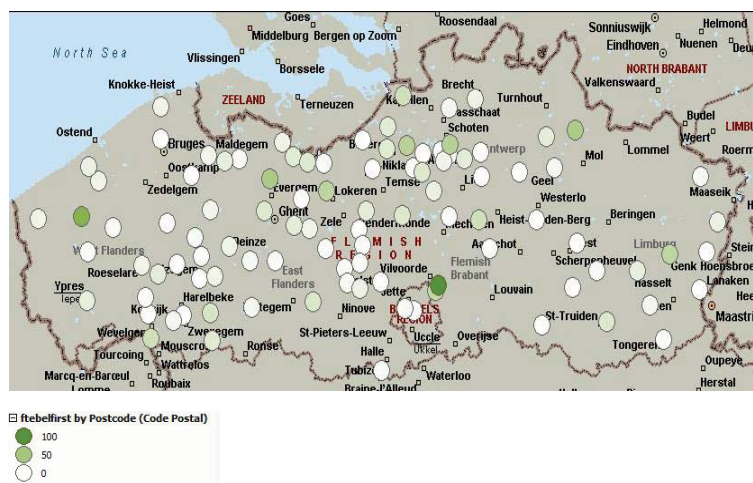
10

Deelstudie III- scenario's



11

Deelstudie III-steekproef 135-1



12

Deelstudie III-steekproef 135-2

type bedrijf

- 29% familiebedrijven
- 14.5% eenmanszaken
- 50% is 20 jaar of minder actief
- 75% heeft 11 fte of minder in dienst

financiële positie

- 49% verlieslatend
- $Z < 0$ voor 5.6%
- $Z > 3$ voor 80%
- $\text{gem}(\text{ROA}) = 0.15$
- $\text{gem}(Z\text{-score}) = 10.96$

logistiek profiel

- 53% euronorm I,II,III
- mediaan=5 trucks
- 30% van de km in het buitenland
- 39% legt gemiddeld 150 à 500 km per rit af
- 1 op 3 focust op gegroepeerde ladingen

13

Deelstudie III-steekproef 172

N

- Uitbreiding steekproef in samenwerking met Febetra en Transport & Logistiek Vlaanderen
- $N=80$ maar slechts 37 rekeningplichtig

financieel

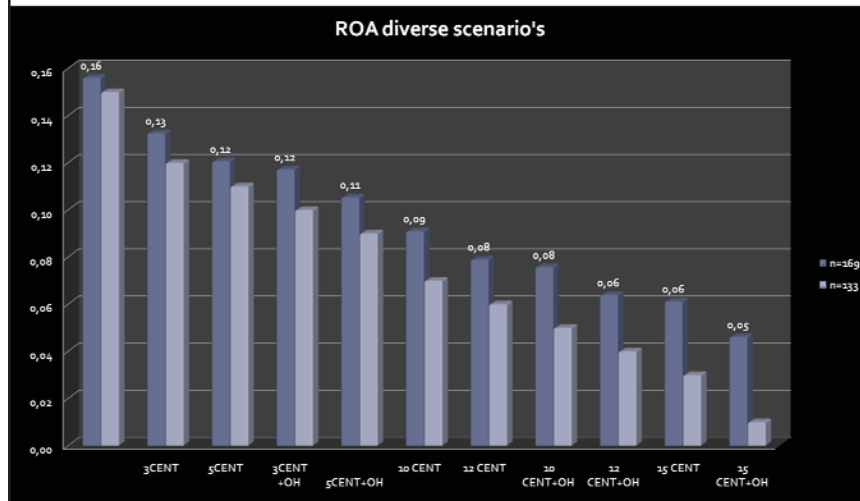
- 64,7% winstgevend
- 61% minder dan 11 fte in dienst
- $\text{EV/TA} = 37\%$
- $\text{ROA} = 2.38$

logistiek

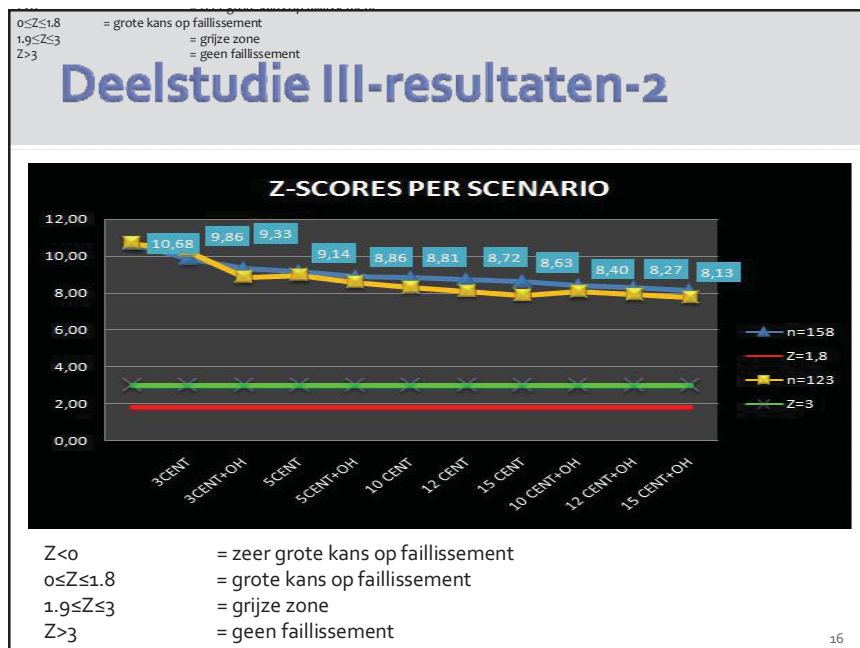
- 83% van de vrachtwagens >12 ton
- 41,12% euronorm IV of V
- 25% van de km in buitenland gereden

14

Deelstudie III-resultaten-1



Deelstudie III-resultaten-2



Deelstudie III-conclusies

1. N=135= worst case scenario; resultaten beter voor uitbreiding met financieel gezondere en grotere bedrijven (N=172)
2. Aantal verschuivingen van "financieel gezond" naar "risico op faillissement" is zeer beperkt in alle scenario's; verslechtering Z-scores is vnl. te situeren in die bedrijven die reeds een negatieve Z-score hadden pre rekeningrijden
3. Beperkingen van het onderzoek:
 - Kleine ondernemingen die geen jaarrekening neerleggen?
 - Beperkte steekproef; grote variabiliteit, maar representatief?
 - Assumpties: worst case scenario, op alle wegen, geen compensatie via de verkeersheffingen, geen verhoging van de omzet tengevolge van versnelling verkeer
 - Rekeningdata impliceren fiscale optimalisatie!
4. Uitbreiding van het onderzoek:
 - Grotere steekproef, verschillende % kostenafwenteling, robustness checks inzake de Z-score
 - Nieuwe studie enkel voor trafiek op de snelwegen

17

Contact

■ Steunpunt fiscaliteit & begroting

Hogeschool Gent –Campus Schoonmeersen

Kantoor C201b-Voskenslaan 270-B9000 Gent

09.248.88.35

Carine.smolders@hogent.be



18

BIJLAGE 2

Presentatie van prof. dr. Eddy Van de Voorde



**KILOMETERHEFFING IN
VLAANDEREN**
*De impact op havenconcurrentie
en logistiek*

Gust Blauwens, Hilde Meersman, Christa Sys,
Eddy Van de Voorde, Thierry Vanelslander

19 mei 2011



Universiteit Antwerpen



Inhoud

- Inleiding
- Onderzoeksvraag
- Methodologie
- Huidige situatie
- Impact kosten wegvervoer
- Reacties van/op transport- en logistieke sector
- Impact op de economie



Universiteit Antwerpen

1

Inleiding



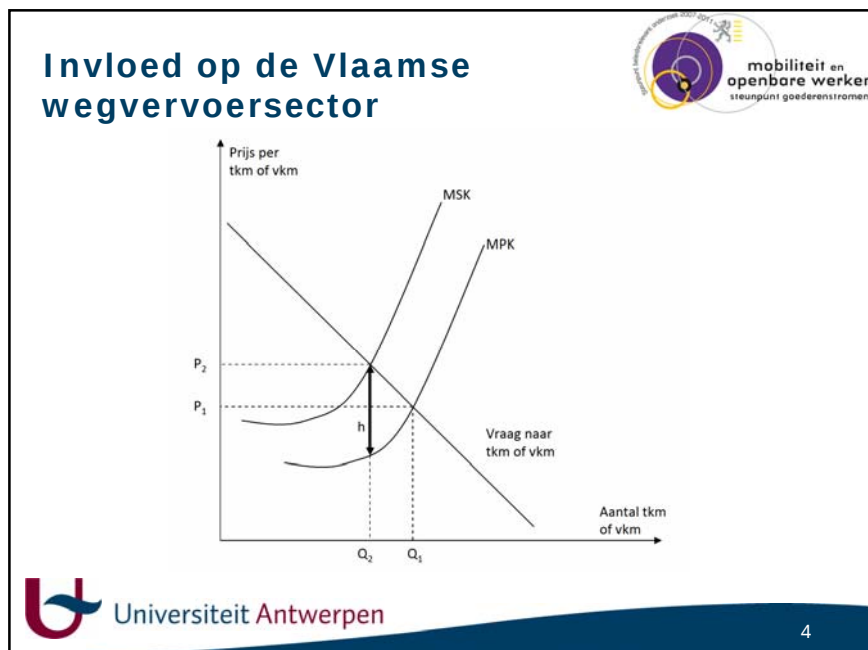
- Wat: Invoeren kilometerheffing voor vrachtwagenvervoer op het Eurovignetwegennetwerk op Belgisch grondgebied voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton
- Doel: elke vrachtwagenvervoerder/gebruiker van de Belgische weginfrastructuur betaalt vanaf nu
 - in functie van het aantal kilometer dat men gebruik maakt van deze infrastructuur.
 - mogelijk te differentiëren naar voertuigtype, plaats en tijdstip

Onderzoeksvraag



- In welke mate deze maatregel voor het vrachtwagenvervoer een invloed zal hebben op de Vlaamse wegvervoersector, de logistieke sector, de havens en de economie?





Methodologie



- Desk research
 - Literatuurstudie omringende landen
 - Micro-economische analyse: doorrekenen verschillende scenario's
 - Modelspecificatie gebeurt op basis van tijd en afstand plus andere niet-direct toewijsbare kosten
 - Variëren naar afstand; oorsprong en bestemming alsook nationaal en internationaal vervoer
- Field research
 - Gesprekken met alle belangrijke actoren

Huidige situatie



- Nu: accijnzen op brandstof, verkeersbelasting en Eurovignet
- Toekomst: verkeersbelasting herleid tot Europees minimum en het forfaitair systeem van Eurovignet 'verlaten'

Voertuig + Euro-2 norm				
MTM	km/jaar (gemiddeld)	verkeers belasting (per km)	eurovignet (per km)	totaal (per km)
12t	30000	0,77	2,50	3,27
24t	44000	0,75	1,70	2,45
44t	105000	0,60	1,20	1,80



mobiliteit en
openbare werken
steunpunt goederenstromen

Impact kosten wegvervoer

- Scenario's
 - vestiging van het vervoerbedrijf: in België of het buitenland
 - dit is van belang voor de eventuele wijzigingen van de fiscaliteit en fiscale regimes die men eventueel kan aanwenden om te compenseren voor de kilometerheffing
 - type vervoer: nationaal en/of internationaal vervoer
 - indien een gedeelte van de rit in het buitenland plaatsvindt, zal er eventueel toch een Eurovignet moeten worden gekocht (Denemarken, Luxemburg, Nederland, Zweden)
 - lengte van de rit
 - tijdstip van de dag: piek of dal



Universiteit Antwerpen

8



mobiliteit en
openbare werken
steunpunt goederenstromen

Impact kosten wegvervoer

- Scenario's
- Tarieven

- een heffing in lijn met de <i>LKW-Maut</i> :	€ 0,15
- een piektarief:	€ 0,20
- een daltarief:	€ 0,10
- een zeer laag tarief:	€ 0,05



Universiteit Antwerpen

9

Geselecteerde routes

GRENSOVERSCHRIJDEND VERVOER	
Van of naar elk van de Vlaamse havens	
Antwerpen	Amsterdam, Basel, Goes (NL.), Hamburg (plus verder Scandinavië), Lyon (plus zuiden), Rijsel, Rotterdam, Ruhr (Duisburg), Warschau en Wenen
Gent	Goes (NL.) en Parijs
Oostende	Rijsel
Zeebrugge	Goes (NL.), Lyon (plus zuiden), Ruhr (Duisburg)
Transitvervoer	
Rotterdam	Lyon (plus zuiden), Rijsel, Basel, Warschau en Wenen
Duisburg	Londen en Southampton
NATIONAAL VERVOER	
Brugge	Luik
Gent	Antwerpen, Bergen, Luik en Zeebrugge
Antwerpen	Bergen, Charleroi, Gent en Zeebrugge
Hasselt	Brussel

mobilité en openbare werker
steunpunt goederenstromen

Universiteit Antwerpen

10

Tijd- en kilometerkosten

- Invoering kilometerheffing → differentiëren basisformule

$$TK = u' \cdot U + d_1 \cdot D_1 + d_2 \cdot D_2 + z$$
- Tijdskosten → uurcoëfficiënt u
 - de uurcoëfficiënt gecorrigeerd voor het wegvallen van het Eurovignet en het terugschroeven van de verkeersbelasting tot op het Europese minimum in België, u'
- Kilometerkosten → kilometercoëfficiënt d
 - afstand gereden in buitenland, D_1 met d_1 als kilometercoëfficiënt
 - de afstand gereden in België, D_2 met d_2 als de kilometercoëfficiënt inclusief het tarief per kilometer voor de kilometerheffing
- Overige of specifieke kosten (bv. toltunnel, -brug,...) z

Universiteit Antwerpen

11

Reacties van / op transport- en logistieke sector



- Afh. reactie verzenders van goederen op prijswijzigingen

Prijswijziging	Impact op		
	Brandstofverbruik	Voertuigkilometers	Tonkilometers
Brandstofprijs	-0,3	-0,2	-0,1
Prijs voertuigkilometer		-0,9	-0,6
Prijs tonkilometer			-1,0

Bron: de Jong et al., 2010

Reacties van / op transport- en logistieke sector



- De wijzigingen van het aantal voertuigkilometer als gevolg van een kilometerheffing zijn het gevolg van drie effecten die elk grosso modo voor een derde meespelen:
 - Vermindering in transportvraag (-0,3)
 - verschuivingen naar andere vervoerswijzen zoals spoor en binnenvaart (-0,3)
 - Verhoging in de beladingsgraad (-0,3).

Reacties van / op transport- en logistieke sector



Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
- doorrekenen kosten kilometerheffing aan klanten - vermijden Belgisch grondgebied - verschuiving naar onderliggend wegennet - besparen op andere variabele kosten (b.v. onderhoud) - uitstellen van investeringen - deel vervoerpakket afstoten of outsourcen - (tijdelijk) accepteren kostenverhogingen en interen op de eigen winstmarges - minder lege ritten en hogere beladingsgraad	- productiviteitsverbetering - structurele vermindering kostenstijging per kilometer (b.v. vlootaanpassing door aanschaffen van zuiniger voertuigen) - zoeken naar extra efficiëntieverbeteringen (b.v. via strategische samenwerkingsverbanden, fusies en/of overnames) - deel van het vervoerpakket afstoten naar andere vervoerders - inzetten van voertuigen van minder dan 3,5 ton	- verschuiving van wegvervoer naar andere modi - reductie van transportintensieve goederen - reorganisatie van distributienetwerken en opslagplaatsen; toename zendinggrootte; streven naar schaalvoordelen; afname vervoerafstand tussen productiepunt en afzetgebied

Impact op de economie



Lessen uit...

- Duitsland
 - Wijziging tarieven
 - Uitbreiding wegennetwerk
 - Denemarken
 - Noorwegen
 - Oostenrijk
 - Zwitserland
- aangevuld met eigen analyse



mobiliteit en
openbare werken
steunpunt goederenstromen

INTERNATIONAAL VERVOER



Universiteit Antwerpen

16



mobiliteit en
openbare werken
steunpunt goederenstromen

Tabel 1: Procentuele verandering van de kosten voor een aantal trajecten van en naar het Zuiden

	Vrachtwagen met Eurovignet				Nederlands transportbedrijf of Belg. transportbedrijf - min. verkeersbelasting			
	Belg. transportbedrijf begeleidende maatregel							
Kilometerheffing	€ 0,20	€ 0,15	€ 0,10	€ 0,05	€ 0,20	€ 0,15	€ 0,10	€ 0,05
Antwerpen-Lyon	3,66%	2,59%	1,53%	0,47%	4,25%	3,19%	2,12%	1,06%
Antwerpen-Rijssel	18,33%	13,64%	8,94%	4,24%	18,79%	14,10%	9,40%	4,70%
Gent-Parijs	4,00%	2,90%	1,80%	0,70%	4,40%	3,30%	2,20%	1,10%
Oostende-Rijssel	17,39%	13,04%	8,70%	4,35%	17,31%	12,98%	8,66%	4,33%
Zeebrugge-Lyon	0,63%	0,33%	0,03%	-0,27%	1,20%	0,90%	0,60%	0,30%

	Vrachtwagen zonder Eurovignet				Belg. transportbedrijf minimum verkeersbelasting			
	Belg. transportbedrijf begeleidende maatregel							
Kilometerheffing	€ 0,20	€ 0,15	€ 0,10	€ 0,05	€ 0,20	€ 0,15	€ 0,10	€ 0,05
Antwerpen-Lyon	2,29%	1,23%	0,17%	-0,89%	2,89%	1,82%	0,76%	-0,30%
Antwerpen-Rijssel	17,28%	12,58%	7,88%	3,18%	17,74%	13,04%	8,34%	3,64%
Gent-Parijs	3,08%	1,98%	0,88%	-0,22%	3,48%	2,38%	1,28%	0,18%
Oostende-Rijssel	17,58%	13,19%	8,79%	4,40%	17,50%	13,12%	8,75%	4,37%
Zeebrugge-Lyon	-0,08%	-0,38%	-0,68%	-0,98%	0,50%	0,20%	-0,11%	-0,41%



Universiteit Antwerpen

17

Een voorbeeld illustreert

Traject: Antwerpen – Lyon
 Tarief: 0,20
 Scenario: geen Eurovignet, min. verkeersbelasting
 →kostenverhoging: 2,89%
 →Reactie van/op de transport- en logistieke sector: $- 0,9 * 0,0289 = -0,0260$
 Scenario: met Eurovignet, begeleidende maatregel verkeersbelasting
 →kostenverhoging: 3,66%
 →Reactie van/op de transport- en logistieke sector: $- 0,9 * 0,0366 = -0,0329$



mobiliteit en
openbare werken
steunpunt goederenstromen



Universiteit Antwerpen

18

Een voorbeeld illustreert

Traject: Antwerpen – Lyon
 Tarief: 0,05
 Scenario: geen Eurovignet, min. verkeersbelasting
 →kostenverhoging: -0,30%
 →Reactie van/op de transport- en logistieke sector:
 $- 0,9 * -0,30 = 0,027$
 Scenario: met Eurovignet, begeleidende maatregel verkeersbelasting
 →kostenverhoging: 0,047%
 →Reactie van/op de transport- en logistieke sector:
 $- 0,9 * 0,047 = -0,0423$



mobiliteit en
openbare werken
steunpunt goederenstromen



Universiteit Antwerpen

19



NATIONAAL VERVOER



20



Inzoomen op de resultaten

Tabel 1: Procentuele toename van de kosten voor een aantal trajecten op Belgisch grondgebied uitgevoerd door een Belgisch bedrijf dat geen vrachtwagens inzet op trajecten naar, van of door landen waar nog een Eurovignet vereist is.

	zonder Eurovignet, met minimum verkeersbelasting uurcoëfficiënt: 28,57				zonder Eurovignet en met begeleidende maatregel uurcoëfficiënt: 28,27			
Kilometerheffing	€ 0,20	€ 0,15	€ 0,10	€ 0,05	€ 0,20	€ 0,15	€ 0,10	€ 0,05
Antwerpen - Bergen	20,76%	15,30%	9,84%	4,39%	20,29%	14,84%	9,38%	3,92%
Antwerpen - Charleroi	20,70%	15,26%	9,81%	4,37%	20,23%	14,79%	9,34%	3,90%
Antwerpen - Luik	21,29%	15,71%	10,12%	4,54%	20,84%	15,25%	9,67%	4,09%
Brugge - Luik	21,72%	16,03%	10,35%	4,67%	21,28%	15,59%	9,91%	4,22%
Gent - Antwerpen	21,10%	15,56%	10,02%	4,49%	20,64%	15,10%	9,57%	4,03%
Gent - Bergen (E40/E19)	21,37%	15,77%	10,17%	4,56%	20,92%	15,32%	9,72%	4,11%
Gent - Luik	21,52%	15,88%	10,25%	4,61%	21,08%	15,44%	9,80%	4,16%
Gent - Zeebrugge	18,18%	13,33%	8,48%	3,63%	17,65%	12,80%	7,95%	3,11%
Hasselt - Brussel	20,45%	15,07%	9,68%	4,30%	19,98%	14,59%	9,21%	3,82%
Zeebrugge - Antwerpen	17,12%	12,58%	8,04%	3,51%	16,67%	12,13%	7,60%	3,06%
Zeebrugge - Bergen	20,82%	15,35%	9,88%	4,40%	20,35%	14,88%	9,41%	3,94%
Zeebrugge - Luik	20,82%	15,35%	9,88%	4,41%	20,36%	14,89%	9,41%	3,94%



21



Een voorbeeld illustreert

Traject: Antwerpen – Charleroi
 Scenario: geen Eurovignet, min. verkeersbelasting

Bandbreedte	€ 0,20	€ 0,15	€ 0,10	€ 0,05
Kostenverhoging	20,7 %	15,26 %	9,81 %	4,37 %
Reactie	-0,1863	-0,13734	-0,08829	-0,03933

Scenario: met Eurovignet, begeleidende maatregel verkeersbelasting

Bandbreedte	€ 0,20	€ 0,15	€ 0,10	€ 0,05
Kostenverhoging	21,31 %	15,86 %	10,42 %	4,98 %
Reactie	-0,19179	-0,14274	-0,09378	-0,04482


Universiteit Antwerpen
22



Enkele conclusies (1 / 2)

Effect van de kilometerheffing verschilt naargelang nationaal vs. internationaal vervoer

- Hoe langer het traject, hoe beperkter het effect op de kosten
- Zuiver transitvervoer op Belgisch grondgebied wordt duurder

Effect op het internationale hinterlandvervoer van de Vlaamse zeehavens

- Lange afstand: effect relatief klein
- Zuiver Belgische trajecten: belangrijke kostenverhoging
 - Begeleidende maatregel: neutraliseert meerkost van de heffing


Universiteit Antwerpen
23

Enkele conclusies (2 / 2)



- Opportuniteiten
 - Buitenlandse vervoerders betalen mee
 - Efficiëntieverbeteringen binnen het wegvervoer
 - Inkomsten van de heffing kunnen worden ingezet voor de verbetering van de infrastructuur en andere maatregelen → de positie van de Vlaamse wegvervoersector en de economie kunnen versterken.
 - Mogelijkheid tot variabiliseren kan ook tot baten op milieuvlak leiden

DANK VOOR UW AANDACHT



Steunpunt Goederenstromen

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-220 41 50

Fax: -32-3-220 43 95

E-mail: steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be

Website: www.steunpuntgoederenstromen.be