

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 602
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 20 januari 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Kilometerheffing vrachtwagens - Transportkosten

De kilometerheffing voor vrachtwagens is negen maanden geleden in werking getreden. In totaal werden er sinds 1 april 2016 70.000 On Board Units (OBU) verkocht aan vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. 20% van deze 70.000 werd verkocht aan Belgische chauffeurs. 14% werd aan Polen, 13% aan Nederlanders en 10% aan Duitsers verkocht. 490 miljoen euro bracht de totale kilometerheffing de centrale overheid tot nu toe op. 63 procent vloeit door naar het Vlaamse Gewest, 35 procent naar het Waalse Gewest en Brussel stelt het met 2 procent.

“De kosten van het transport zijn door de kilometerheffing met 8 procent gestegen. Aangezien de marges in onze sector maar 1,5 procent bedragen, hebben onze leden geen andere keuze dan die heffing door te rekenen aan de klanten. Het transport van zand en containers wordt daardoor erg duur” stelt Lode Verkinderen van Transport en Logistiek Vlaanderen.

1. Klopt het dat de kosten van het transport met 8% zijn gestegen door de kilometerheffing?
2. Hoe evalueert de minister deze cijfers?
3. Kan de minister verklaren waarom er 20% procent van de 70.000 verkochte OBU's aan Belgische chauffeurs werden verkocht? Dit ten opzichte van 14% aan Poolse, 13% aan Nederlandse en 10% aan Duitse chauffeurs.
4. In welke mate is er sprake van een verschuiving naar de binnenvaart?
 - a) Voor welke grondstoffen is dit hoofdzakelijk het geval?
 - b) Kan de minister hiervan een overzicht geven?
5. De stijgende vervoerskosten brengen multimodaal palletvervoer weer ter sprake. In welke mate zijn er ontwikkelingen voor multimodaal palletvervoer?
 - a) Wat is het vrijgemaakte budget hiervoor?
 - b) Welke gesprekken zijn aan de gang omtrent deze ontwikkelingen? Hoe wordt dit bij de verschillende stakeholders onthaald?

ANTWOORD

op vraag nr. 602 van 20 januari 2017

van **PAUL VAN MIERT**

1. In september 2015 heeft het Instituut WegTransport & Logistiek België (ITLB) - een vereniging zonder winstoogmerk, waarvan de Raad van Bestuur is samengesteld uit vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit & Vervoer en van de meest representatieve organisaties van beroepsgoederenvervoerders over de weg - simulaties uitgevoerd van het effect van de kilometerheffing op de kostprijs van transport. Hieruit bleek dat de kostprijs voor nationaal vervoer wel degelijk met 8% zou stijgen. Wij beschikken niet over andere cijfers.
2. Een stijging van de transportkosten is wel degelijk een element dat werd meegenomen bij de totstandkoming van de kilometerheffing. Om de prijsstijging in te perken, werd beslist om het eurovignet te laten vervallen en een tariefvermindering van de verkeersbelasting in te voeren. Een doorrekening van de kilometerheffing in de transportkosten is echter niet uit te sluiten bij het invoeren van dergelijke maatregel. Uiteraard zal deze (gedeeltelijke) doorrekening ook worden meegenomen in het beslissingsproces van de klant voor zijn vervoerder. Vervoerders die de moeite doen om met ecologisch minder vervuilende voertuigen rijden, of beter consolideren zullen daarom concurrentieel sterker staan. De inkomsten uit de kilometerheffing worden wel deels geïnvesteerd in maatregelen die de transportsector ten goede komen. Jaarlijks wordt 100 miljoen euro extra geïnvesteerd in het wegennet. Op vrijdag 21 oktober 2016 werd bovendien de "Uitvoering van de engagementsverklaring van de Vlaamse Regering: naar een coherent logistiek beleid" via een mededeling geagendeerd op de Vlaamse Regering. Deze mededeling schetst het algemeen kader voor de verdeling van de middelen die vanuit de opbrengst van de kilometerheffing waren voorzien voor de uitvoering van een aantal maatregelen ten voordele van de transportsector. Er wordt hiervoor jaarlijks 40 miljoen euro voorzien. Daarenboven mag niet worden vergeten dat in Vlaanderen de kilometerheffing voor 100% aftrekbaar is in de vennootschapsbelastingen.

De heffing honoreert het principe "de gebruiker/de vervuiler betaalt", waarbij het tarief mede afhangt van het gewicht en de uitstoot van het voertuig in kwestie. De kilometerheffing geldt voor alle voertuigen (MTM > 3,5 ton) die gebruik maken van het Vlaamse wegennet, wat maakt dat voortaan alle gebruikers, dus ook deze in het buitenland geregistreerd, in gelijke verhouding bijdragen tot het onderhoud en de verbetering van onze verkeersinfrastructuur. Gezien het om een afstand-gerelateerde heffing gaat, houdt de heffing ook een stimulans in om na te denken over de noodzaak van een verplaatsing, en zeker over het optimaal beladen van het voertuig waarmee de rit zal worden ondernomen.

3. Na negen maanden kilometerheffing werden door de serviceproviders 700.000 OBU's verdeeld. Hiervan werden ongeveer 125.000 OBU's verdeeld aan Belgische chauffeurs. De grootste verklaring is uiteraard dat België een transitland is voor goederenvervoer. Daarnaast vallen ook de hoge percentages op van Oost-Europese chauffeurs. Steeds meer bedrijven zetten Oost-Europese chauffeurs en voertuigen in omwille van de goedkopere loon- en arbeidsvoorwaarden, vooral op lange afstandsritten.

4. In 2016 is het vervoer via de binnenvaart beduidend gestegen. De vervoerde globale tonnage op het Vlaamse waterwegennet nam met ca. 4,5% toe tot een volume van 70,5 miljoen ton. Het containervervoer dat hier onderdeel van uitmaakt, steeg zelfs met ca. 9% tot een absolute recordtrafiek van ca. 750.000 TEU.
In welke mate de invoering van de kilometerheffing de aanleiding is voor deze gunstige evolutie inzake het vervoer via binnenvaart, is nog niet duidelijk.
Wellicht is een sectoriële bevraging vereist om na te gaan in welke mate dit het geval is geweest.
5. Om het palletvervoer via de binnenvaart te stimuleren, is er in 2009 een eerste oproep gerealiseerd voor de steunmaatregel palletvervoer. Omwille van het succes van de eerste oproep werd besloten om een tweede en derde ronde te organiseren (2012 en 2015). In totaal is dit goed voor het vervoer van 279.300 paletten op jaarbasis via de binnenvaart of 14.065 vermeden vrachtwagenritten.
 - a) Voor de steunmaatregel wordt in totaal ca. 1,3 miljoen euro vrijgemaakt.
 - b) Naast de weerhouden kandidaten waarmee gesprekken zijn gevoerd, worden geen gesprekken meer gevoerd. De mogelijkheid om op de steunmaatregel in te schrijven is in 2016 beëindigd. De maatregel is goed onthaald bij verladers en bij de binnenvaartsector.

Door het meer frequent transporteren van paletten via de waterweg, groeit de bekendheid van dit type transport. Dit moet andere bedrijven aanzetten om ook deze piste te onderzoeken. Hiervoor kan men de hulp inroepen van de transportdeskundige die kosteloos bedrijven ondersteunt bij het realiseren van een modal shift.