



---

KATHOLIEKE  
UNIVERSITEIT  
LEUVEN

## **Economische impact van rekeningrijden**

Zorgt de invoering van rekeningrijden voor een significante verandering in de kostenstructuur van de Belgische wegvervoerder?

**Louis-Philippe Lammertyn**  
Handelsingenieur

Promotor : Prof. dr. Stef Proost  
Werkleider : Toon Vandyck

## Samenvatting

Rekeningrijden in België is een heet politiek hangijzer. Deze masterproef onderzoekt een deelaspect van deze beleidsmaatregel, namelijk de invloed van de kilometerheffing op het kostenplaatje van de Belgische wegtransporteur.

De gesprekken over de concrete invulling van de slimme kilometerheffing moeten op federaal niveau nog volop gevoerd worden, maar dat de invoering in 2013 zou moeten gebeuren, is reeds vastgelegd. De heffing zal bepaald worden op basis van de plaats, het tijdstip en enkele karakteristieken van het te taxeren voertuig. De variabiliteit van het tarief heeft als doel de vervoerder op een correcte wijze een incentief te geven om efficiënter te rijden, congestie te vermijden en de vervuiling te beperken. Momenteel staat enkel de invoering voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton op het programma, maar dit kan in de toekomst uitgebreid worden naar alle voertuigen op de Belgische wegen. Oorspronkelijk werden ook gesprekken gevoerd met Nederland, maar het kabinet Rutte heeft beslist om niet verder te gaan met de invoering van de heffing (kld 2010).

Er zijn reeds veel verschillende studies gebeurd omtrent de mogelijke tarieven die nodig zijn om de talrijke externe kosten te internaliseren (UGent, (2010); TML, Effecten van een kilometerheffing voor vrachtwagens, (2009)). In de meeste gevallen wordt op basis van een macro-economisch model gekeken welke invloed een heffing zou hebben op de modal shift (bijvoorbeeld overschakelen naar treinvervoer of binnenvaart) en wat de andere economische gevolgen op sectorniveau kunnen zijn. Deze studie daarentegen, wil vertrekken vanuit het perspectief van de individuele Belgische wegvervoerder en kijkt niet naar de modal shift of macro-economische gevolgen. Wat onderzocht wordt in deze masterproef, is wat de wegvervoerder precies zal merken in zijn kostenrekening.

Meer concreet wordt er een gedetailleerde kostenanalyse gemaakt van twee Belgische transportbedrijven. Daardoor kunnen zowel de vaste als de variabele kosten per uur en per kilometer geanalyseerd worden. Vervolgens wordt onderzocht wat de precieze kost van een bepaald traject zal zijn voor een bepaalde vrachtwagen samenstelling (bijvoorbeeld een vrachtwagen en trailer met in totaal 5 assen in geladen toestand, zijnde 44 ton). Met deze informatie wordt de kost in het basisscenario berekend. Verschillende scenario's analyseren vervolgens de impact van kilometerheffing op de kost per kilometer en de totale kost.

Er zullen vier scenario's bekeken worden, toegepast op 100 belangrijke trajecten in of door België. De trajecten zijn uitgekozen in samenspraak met de wegvervoerders, om zo de meest interessante trajecten in België onder de loep te nemen. Bij elk traject wordt rekening gehouden met het aantal afgelegde kilometers op snelwegen, secundaire wegen en plaatsen met mogelijke congestie (die bij piek heffing mogelijk een hogere heffing zouden kennen).

Op basis van uitgevoerde enquêtes wordt een kostenstijging van gemiddeld 21,97% verwacht (UGent 2010). Uit dit onderzoek zal blijken of deze kostenstijging lager ligt dan wat de Belgische wegvervoerders zelf

verwachten. Vermoedelijk zal de wegvervoerder kleine aanpassingen doen in de planning om zo te vermijden dat er tijdens piek momenten veel langs zones met een piekheffing gereden wordt. Hierbij zullen we onderzoeken of de besparing op de heffing door via secundaire wegen te rijden of een wijziging in tijdstip van het transport opweegt tegen het tijdsverlies en zodoende tot een hogere loonkost leidt. Daarnaast verwachten we een duidelijk verschil te zien tussen de kleine en grote wegvervoerder als gevolg van schaalvoordelen en de bezettingsgraad van de activa.

De wegvervoerder heeft verschillende mogelijkheden om de heffing op te vangen. Zo is er een aanpassingsmarge in het tijdsvenster door op een ander minder belast tijdstip te rijden, kan men proberen om de ladingen beter te organiseren of de beladingsgraad te verhogen, of kan men andere routes volgen. In deze masterproef wordt gekeken naar de trajectdimensie waarin alternatieve routes mogelijk zijn. Het tijdsvenster en de beladingsgraad zijn beide andere dimensies waarvoor verder onderzoek nog moet gebeuren. Het belang van wijzigingen binnen het tijdsvenster is op dit moment niet zo groot voor België omdat de ontwikkeling en politieke beslissingen momenteel niet neigen naar een piekheffing. Daarom zal het tijdsvenster slechts kort besproken worden. De beladingsgraad wordt niet besproken omdat deze buiten de scope van deze verhandeling valt.

Het objectief van deze masterproef is een duidelijk beeld te vormen van de gevolgen van rekeningrijden op de autosnelwegen. Concreet zal dit gebeuren door een aantal bestaande kostenmodellen samen te brengen tot een goed model voor een Belgische wegtransporteur met een breed spectrum van goederenvervoer. Dit moet leiden tot een representatief beeld dat als referentie kan dienen voor de Belgische transportsector.

Deze masterproef heeft als doel om weer te geven hoe groot de invloed van een Belgische kilometerheffing op de kosten van een individuele wegvervoerder zou kunnen zijn. Uit de bekomen resultaten blijkt dat de kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton een kostenstijging met zich mee zal brengen. Afhankelijk van het heffingstarief zal dit tussen de 0% en 3,28% zijn. Voor de twee casestudy bedrijven zal de kilometerheffing dus gemiddeld gezien nooit voor een kostendaling zorgen, maar bij individuele trajecten kan dit wel af en toe het geval zijn.

Met deze kostenstijging kan op verschillende manieren omgegaan worden, maar de transporteur prefereert deze kostenstijging aan de klant door te rekenen. Door een stijging van de dieselprijzen gedurende de voorbije jaren blijft echter zeer weinig onderhandelingsruimte en begrip over aan kantenzijde. Volgens het marktprincipe zou de prijs van het transport echter wel stijgen, daar alle wegvervoerders een kostenstijging zullen ondervinden en er niet zo veel alternatieven beschikbaar zijn. De aanbodcurve schuift omhoog, vraag curve blijft gelijk dus het evenwichtspunt zal hoger komen te liggen en de kostenstijging zal deels doorgerekend worden naar de klant (de mate waarin doorgerekend kan worden is afhankelijk van de elasticiteit van de vraag en aanbod curve).

Een kostenstijging tot 3,28% kan verstrekkende gevolgen hebben voor een sector die reeds lage winstmarges kent. Ongetwijfeld zal dit een trigger zijn voor een aantal falingen in de sector, weliswaar voor bedrijven die op dit moment reeds verlieslatend zijn of op zijn minst problemen hebben.

Uit de enquête in deel 1 van de studie van de Hogeschool Gent blijkt dat 77% van de ondervraagde wegvervoerders een kostenstijging van gemiddeld 21,97% verwacht (UGent, 2010). Een deel daarvan zou doorgerekend kunnen worden naar de klant, maar gemiddeld 9,29% van de kostenstijging zou zelf gedragen moeten worden. Dit is een zeer groot verschil met de resultaten van dit onderzoek die slechts een gemiddelde stijging van 5,69% in het meest extreme geval weergeven, zonder in rekening te nemen dat een deel hiervan kan doorgerekend worden naar de klant. Deze maximale stijging kan er komen indien het scenario met het hoogste tarief tijdens piekheffing gekozen wordt (basisheffing 0,04 euro/km; piekheffing 0,70 euro/km).

De kostenstijging kan op verschillende manieren bekeken worden, zoals blijkt uit de resultaten van het onderzoek. Als we kijken naar het verschil tussen de kostenstijging voor het traject zoals ze nu uitgevoerd wordt (0,54% tot 5,59%) dan zien we een grotere kostenstijging versus het scenario waarin we uitwijkmogelijkheden hebben door een alternatieve route te volgen (0,35% tot 3,28%).

De kostenstijging voor een kleinere wegvervoerder ziet er anders uit dan voor een grote wegvervoerder. Zo blijkt dat Snel Logistic Solutions (grotere) een gemiddelde kostenstijging tot 3,55% zal hebben terwijl voor Transport Cools (kleinere) een gemiddelde kostenstijging van 3,09% verwacht wordt. Een belangrijk inzicht is dat we het verschil tussen een grotere low cost transporteur en een kleinere transporteur in België kunnen spiegelen naar de situatie van de buitenlandse low cost transporteur die zich op de Belgische markt begeeft ten opzichte van de Belgische wegvervoerders. Hij zal namelijk dezelfde kostenstijging ondergaan want hij wordt als buitenlander aan dezelfde tarieven onderworpen als een Belgische vervoerder.

Een bedenking hieromtrent is het verschil in onderhandelingspositie tussen een kleinere en een grotere wegvervoerder ten opzichte van zijn klant heeft. Het is meer waarschijnlijk dat laatstgenoemde in staat is om de kostenstijging door te rekenen naar zijn klant, terwijl een kleine transporteur een kleine en geconcentreerde klantenportefeuille heeft en zo in een zwakkere onderhandelingspositie staat.

Een wegvervoerder die enkel lange trajecten doet in België, waarbij vooral snelwegen gebruikt worden, zou een opmerkelijk hogere kostenstijging ondervinden (0,89% tot 12,21%) dan een wegvervoerder die enkel trajecten korter dan 100 km uitvoert (0,47% tot 4,17%).

Een laatste onderscheid dat gemaakt moet worden is tussen vrachtwagens in geladen toestand en in lege toestand. Lege kilometers zijn meestal verlies, en men wil deze zo veel mogelijk vermijden. De kilometerheffing zal hiervoor een extra incentief geven want de kostenstijging voor lege ritten (0,55% tot 5,66%) is telkens enkele procentpunten groter dan voor ritten in geladen toestand (0,53% tot 5,51%). In sommige gevallen echter zijn lege kilometers niet te vermijden, dit is het geval voor shipping containers (Cools, 2011). De container is eigendom van een bepaalde rederij en wordt op een trailer geplaatst om de goederen naar de klant te brengen. Na het legen van de container mag de wegvervoerder echter niet zomaar zelf een retourvracht zoeken en die container vullen, daar die eigendom is van de rederij.

Indien er een heffing komt wordt het bestaande Eurovignet afgeschaft voor België. Slechts weinig transporteurs zullen echter de kost van hun resultatenrekening zien verdwijnen, want om met een vrachtwagen in Nederland en Luxemburg te mogen rijden zal het Eurovignet nog steeds verplicht blijven. Indien men als wegvervoerder echter niet in deze landen komt kan men verwachten dat de kostenstijging ongeveer 0,5% kleiner zal zijn dan indien hij het vignet wel zou aankopen.

De vernoemde kostenstijgingen zullen zo goed als zeker voor gedragswijzigingen zorgen bij de wegvervoerder. Zo zal men mogelijk de gebruikte route om een bepaald traject af te leggen wijzigen. Binnen elk van de mogelijke scenario's zal de homo economicus kiezen voor de weg met de laagste kost. Tussen piek en daltarief daarentegen is de keuze minder voor de hand liggend, want om deze heffing te vermijden zal de rit op een ander tijdstip uitgevoerd moeten worden. Dit kan gepaard gaan met een daling van het klantencomfort (bv. enkel nog 's nachts leveren) tenzij de klant bereid is om een meerprijs te betalen voor het tijdens piekuren leveren van zijn lading. Er zou dus een prijsdifferentiatie kunnen ontstaan met twee tarieven, afhankelijk of het transport tijdens een piek- of dalperiode mag uitgevoerd worden. Deze wijziging binnen het tijds kader kan in verder onderzoek in detail onderzocht worden. Uit het model bekomen we echter informatie die reeds een duidelijk beeld geeft over de grootte van het incentief die wegvervoerders kunnen krijgen. Zo blijkt het verschil van de gemiddelde kostenstijging tussen piek- en daltarief tot 4,01% verschil op te leveren (5,69% t.o.v. 1,08 voor scenario 2; 1,68% t.o.v. 1,18 voor scenario 4). Er zal dus in geval van scenario 2 duidelijk een incentief zijn om onderscheid te maken tussen transport tijdens beide periodes.

Daarnaast kan de mogelijkheid om alternatieve routes te kiezen ook enkele negatieve gevolgen hebben. Een deel van het zwaar transport wordt van snelwegen naar secundaire wegen gebracht. Dit stelt fietsers en voetgangers meer bloot aan de gevaren van een 40 tonner in hun omgeving. De hoogte van het heffingstarief zal dus bepalen hoe sterk de wegvervoerder geneigd zal zijn om voor alternatieve routes via secundaire wegen te kiezen. Indien het heffingstarief te hoog is, bereikt men een verkeerd effect van minder veilige secundaire wegen én minder efficiënt wegtransport. Laatstgenoemd effect zal vooral door Belgische wegvervoerders veroorzaakt worden omdat buitenlandse chauffeurs zich niet zo makkelijk op onbekende secundaire wegen zullen begeven.

Voor de negatieve invloed van een kostenstijging op de concurrentiekracht is het zeer belangrijk te beseffen dat na deze invoering buitenlandse wegvervoerders aan dezelfde tarieven onderworpen zullen worden als Belgische wegvervoerders. Indien ze slechts korte periodes of enkele trajecten in België zullen doen zal dit zelfs aan hogere tarieven onderworpen zijn. De heffing zal er dus voor zorgen dat de buitenlandse vervoerder zal betalen in verhouding tot de externe effecten die hij veroorzaakt.

We kunnen besluiten dat de geplande kilometerheffing de Belgische wegvervoerder aan een kostenstijging zal onderwerpen. Het is belangrijk bij het vastleggen van het heffingstarief om net hoog genoeg te gaan om aan de wegvervoerders de gewenste incentieven te geven, zoals milieuvriendelijker rijden en efficiënter plannen, maar laag genoeg te blijven om de negatieve gevolgen te beperken om zodoende het werkelijke consumenten- en producentensurplus te maximaliseren.