

Kilometerheffing vrachtwagens

Juni 2017

- ✓ 30% van de KMO's ondervindt een negatieve impact van de kilometerheffing op vrachtwagens
- ✓ 45% rekt de heffing door aan klanten

Sinds 1 april 2016 moeten alle vrachtwagens (binnenlandse en buitenlandse nummerplaten) met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton een werkende On Board Unit (OBU) hebben in België. Deze OBU registreert het aantal kilometers die worden gereden op een reeks autosnelwegen en regionale/gemeentelijke wegen waarop de heffing van toepassing is. Dit systeem is gebaseerd op het principe 'de gebruiker betaalt'.

Op de vraag of KMO's hier op één of andere manier een negatieve impact van hebben ondervonden antwoordt ongeveer 1 op 3 (30%) ja. Voor alle duidelijkheid: deze KMO's hebben effectief te maken met goederentransport als aanbieder, ontvanger, of allebei. Vooral bedrijven in de industriesector ondervinden een negatieve impact: 49% ondervindt hinder. In andere sectoren ligt dit percentage lager: 35% in de bouw, 23% in de kleinhandel, 25% in de dienstensector en 8% vrije beroepers.

Wanneer aan de groep van KMO's die een negatieve impact ondervinden de vraag wordt gesteld over welke indicatoren van bedrijfsprestatie het precies gaat, dan geeft 50% aan dat de omzet is verminderd en 9% dat de tewerkstelling is gedaald.

Hoe schat u de impact van de kilometerheffing op de omzet van uw bedrijf?



Hoe schat u de impact van de kilometerheffing op de werkgelegenheid (= aantal arbeidsplaatsen) in uw bedrijf?



Bij de vraag hoe de negatieve impact van de kilometerheffing wordt gecounterd antwoordt iets minder dan helft (45%) dat de heffing wordt doorgerekend aan klanten. Een minderheid geeft aan beroep te doen op groenere vrachtwagens (4%) of alternatieve vervoersmodi zoals bestelwagens (10%). Andere maatregelen die worden getroffen zijn lagere winstmarges en het bestellen van grotere hoeveelheden goederen. Opvallend is ook dat 1 op de 3 getroffen KMO's aangeeft nog geen maatregelen te hebben genomen.