

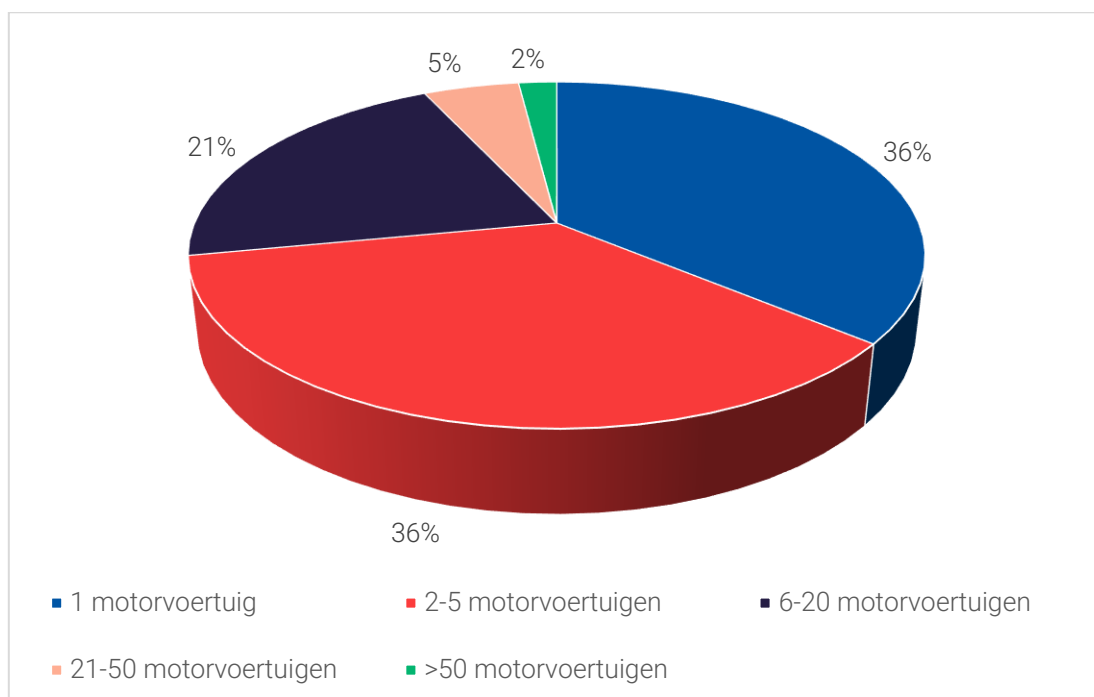
# VOORSTELLEN WIJZIGING KILOMETERHEFFING

## STANDPUNT TRANSPORT & LOGISTICS BELGIUM

**Transport & Logistics Belgium (TLB) kant zich tegen het voornemen van de nieuwe Vlaamse regering om de kilometerheffing voor vrachtwagens opnieuw een stuk duurder te maken. TLB is ook geen voorstander om de tarieven bijkomend te differentiëren tussen dag en nacht.**

### SECTOR STAAT ONDER DRUK

De economische leefbaarheid van de vervoerssector staat zwaar onder druk. De Belgische transportsector is een typische kmo-sector. Bijna driekwart van alle transportondernemingen heeft maximaal 5 voertuigen.



Aantal ondernemingen met x aantal voertuigen (Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en ITLB)



De cijfers van de faillissementen in de Belgische transportsector kleuren allesbehalve rooskleurig. In 2023 hebben maar liefst 277 bedrijven de boeken moeten neerleggen, een stijging met 18,88% ten opzichte van 2022! Voor 2024 staat de teller na twee kwartalen al op 161. Dit is maar liefst 10,27% meer dan in dezelfde periode in 2023. Ter vergelijking: in 2021 bedroeg het totaal aantal faillissement over het volledige jaar 'slechts' 149 bedrijven. Specifiek voor Vlaanderen staat de teller op het einde van het tweede kwartaal op 109 wegvervoerders die failliet verklaard werden. In 2023 zijn in Vlaanderen in totaal 175 vervoersondernemingen over de kop gegaan!

Een verdere verhoging van de kilometerheffing zou een zware impact teweeg brengen op onze sector die vandaag al onder enorme economische druk staat. Transport kmo's moeten volop strijden om overeind te blijven. De bestaande heffing voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton MTM is niets meer dan een bijkomende belasting voor onze bedrijven. Wil Vlaanderen echt sturend gaan werken en congestie kunnen aanpakken, dan moet de kilometerheffing voor alle voertuigen gelden. Pas daarna kan voor TLB gesproken worden over een differentiatie in functie van tijdstip en/of plaats.

## TARIEFDIFFERENTIATIE

Vervoerders hebben geen enkele impact op de openingsuren van verladers. Variabilisering van de heffing in functie van het tijdstip zal de klant van de vervoerder niet overtuigen om zelf ook ruimere openingsuren te hanteren. Bovendien spelen vrachtwagens, in tegenstelling tot personenwagens, slechts een beperkte rol in de congestieproblematiek.

De vervoerder dreigt wel gedwongen te worden om te rijden tijdens de nacht om daarna urenlang voor de poorten te moeten staan wachten en hinder veroorzaken voor de directe omgeving<sup>1</sup>.

Vaak verhindert regelgeving ook dat er buiten de 'klassieke' daguren geladen of gelost wordt. Zolang laad- en losplaatsen niet mee instappen in deze flexibiliteit, werkt een variabele heffing enkel kostenverhogend voor onze bedrijven zonder enige impact op de mobiliteit.

## EEN HEFFING VOOR IEDEREEN

De nieuwe Vlaamse regering mag de potentiële impact op congestie ook niet overschatten. De oplossing voor de congestie ligt in de combinatie van enerzijds een belasting op het gebruik van het voertuig en anderzijds een betere mobiliteitsinfrastructuur die deels gefinancierd kan worden met de opbrengsten uit een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen. We geloven

---

<sup>1</sup> We verwijzen hierbij uitdrukkelijk naar de problematiek van het vrachtwagenparkeren waarvoor op Vlaams noch op lokaal politiek niveau al een oplossing werd gevonden.



daarentegen wel dat een variabele heffing (plaats en tijd) voor personenwagens een oplossing kan bieden voor de fileproblematiek.

#### **TRANSPORT & LOGISTICS BELGIUM**

TLB bundelt de krachten van beroepsorganisaties TLV, UPTR en Febetra voor een krachtige stem in de sector van het Belgische goederenvervoer en logistiek. Het doel van de confederatie is de belangen van de Belgische sector van het goederenvervoer over de weg en de logistiek voor rekening van derden te behartigen, op alle beleidsniveaus, gaande van het plaatselijke tot en met het Europese.

[www.transportandlogisticsbelgium.be](http://www.transportandlogisticsbelgium.be)