

Kilometerheffing ondermijnt winstgevendheid Belgische voedingsindustrie

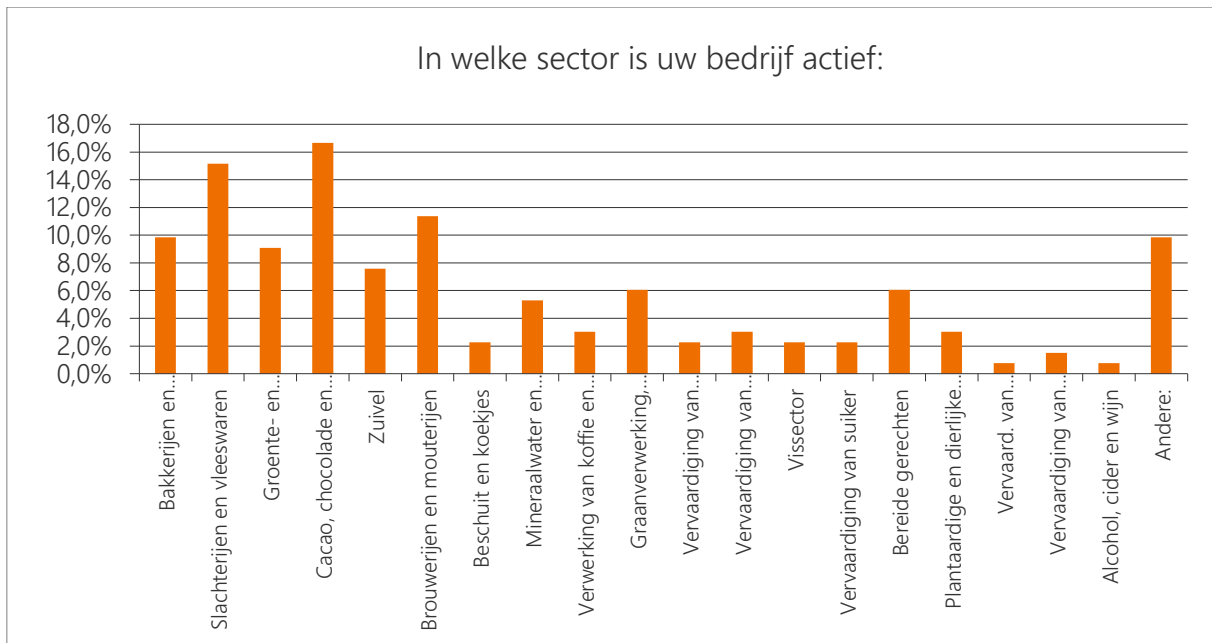
Executive summary enquête

De Belgische voedingsindustrie wordt zwaar getroffen door de kilometerheffing voor vrachtwagens. De impact op de werkgelatenheid ligt in de lijn van de voorspellingen door Transport and Mobility Leuven in april 2015 (-450 arbeidsplaatsen). De impact op de omzet en zeker de winstgevendheid van de bedrijven liggen hoger dan de voorspellingen in de TML studie. De Belgische voedingsindustrie heeft dringend nood aan een versterking van het flankerend beleid dat de economische impact op de voedingsindustrie kan milderen en de mobiliteitsknoop in België echt aanpakt.

Studie Transport and Mobility Leuven

In april 2015 maakte Transport and Mobility Leuven (TML) een inschatting van de impact van de kilometerheffing op de competitiviteit van de Belgische voedingsindustrie. De resultaten van de studie waren zorgwekkend. Volgens TML stonden 456 jobs, 60 miljoen euro export en 85 miljoen euro omzet op de binnenlandse markt op de helling. Door de onvolledige doorrekening van de hogere transportkosten en de dalende verkopen in binnen- en buitenland, zou de winstgevendheid van de sector licht dalen tegenover een scenario zonder kilometerheffing.

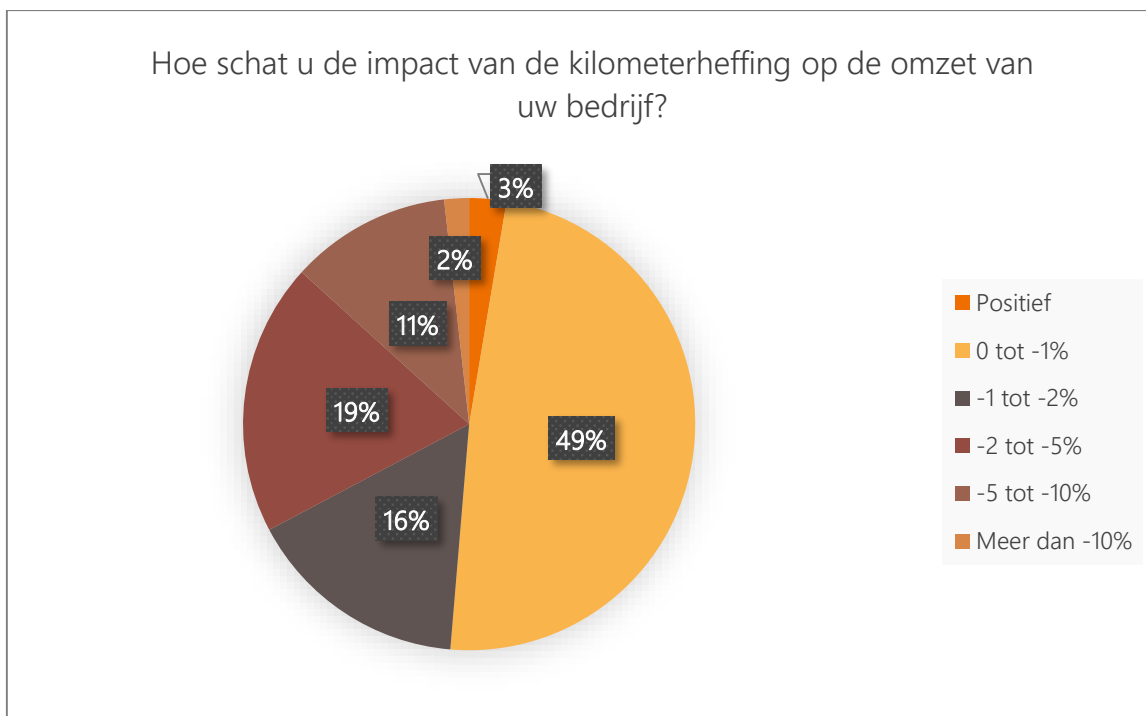
Een half jaar na de inwerkingtreding van de kilometerheffing is het tijd om de effecten op het terrein in kaart te brengen. FEVIA heeft daarom een enquête uitgestuurd naar haar leden. 134 bedrijven uit de meest diverse sectoren van de Belgische voedingsindustrie hebben deelgenomen aan de enquête.



Resultaten enquête

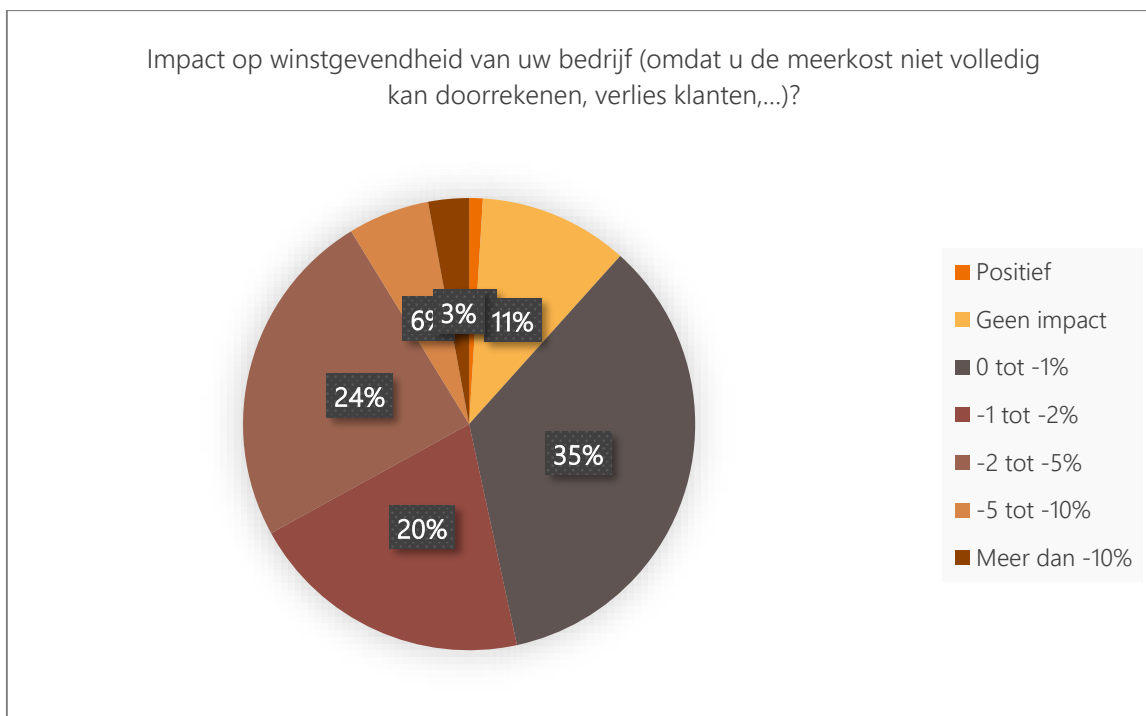
De resultaten van de enquête bevestigen en versterken de conclusies van de TML studie. De bedrijven krijgen een zware rekening gepresenteerd en kunnen de kost van de kilometeheffing niet (volledig) doorrekenen aan hun klanten in binnen- en buitenland. Het resultaat is dat de voedingsindustrie minder omzet, winst en jobs genereert.

48% van de voedingsbedrijven die hebben deelgenomen aan de enquête stelt dat haar omzet meer dan 1% lager zal liggen door de kilometerheffing. 13% van de bedrijven stelt zelfs dat de omzet meer dan 5% lager zal liggen. De Belgische voedingsbedrijven verliezen zowel omzet op de binnenlands als op de buitenlandse markt. De impact op de Belgische markt is groter omdat de transportkosten binnen België een groter aandeel uitmaken van de totale transportkost. Bedrijven uit de "eerste verwerking" worden zwaarder getroffen dan bedrijven uit de 2^{de} verwerking. Dit komt omdat de transportkosten een hoger aandeel uitmaken van de totale productiekost van deze producten. Deze resultaten liggen iets hoger dan de voorspellingen van TML dat de impact op de omzet (binnen en buitenland) op ongeveer 0,3% heeft geschat.



De impact op de werkgelegenheid ligt in de eerste 6 maanden na de inwerkingtreding van de kilometerheffing iets lager dan bij de omzet, maar is nog steeds significant. 80% van de bedrijven zegt dat de werkgelegenheid tussen de 0 en de 1% lager ligt dan in een scenario zonder kilometerheffing. Bijna 10% van de bedrijven stelt dat de werkgelegenheid in zijn of haar bedrijf tussen de 1 en 2% is afgenomen. 5% van de bedrijven stelt dat de werkgelegenheid met méér dan 2% is afgenomen. Deze resultaten liggen volledig in lijn met de resultaten van TML, dat de impact op de werkgelegenheid heeft geschat op 0,5% of 450 werknemers.

De zwaarste impact van de kilometerheffing is zonder meer op de winstgevendheid van de bedrijven. Meer dan driekwart van de bedrijven geeft aan dat zij de volle rekening van de kilometereheffing moeten betalen. De voedingsbedrijven krijgen deze meerkost niet of nauwelijks doorgerekend aan hun klanten. De gevolgen laten zich makkelijk raden. Het mediaan voedingsbedrijf ziet zijn winst ten gevolge van de kilometerheffing tussen de 1% en de 2% dalen. 30% van de bedrijven ziet zijn winstgevendheid zelfs met meer dan 2% dalen. Dit ligt significant hoger dan de voorspellingen van TML die de impact op de winstgevendheid op 0,2% schatte.



Verschillende bedrijven geven expliciet aan dat dit verlies aan winstgevendheid in de toekomst nog gevolgen kan hebben op de werkgelegenheid. De kans is dus groot dat het verlies aan jobs (vergelijking met de impact op de omzet en zeker de winstgevendheid) in de toekomst nog zal toenemen.

Flankerend beleid voor de Belgische voedingsindustrie

De Belgische voedingsindustrie wordt zwaar getroffen door de kilometerheffing zonder dat de mobiliteitsknoop wordt opgelost.

Om het verkeersinfarct op onze wegen op te lossen zijn een ambitieus mobiliteitsbeleid en een gedeelde inspanning noodzakelijk. Een ambitieus mobiliteitsbeleid moet drie doelstellingen vooropstellen: (1) het verbeteren van de kwaliteit van onze transportinfrastructuur, (2) het verminderen van de congestie op onze wegen en (3) het optimaal uitspelen van onze havens en intermodale knooppunten (bv. trein en binnenwater) als logistieke en economische troef.

FEVIA pleit voor concrete maatregelen die het transport efficiënter laten verlopen, zoals het toelaten van vrachtwagens die 36 paletten vervoeren in plaats van de huidige 33 paletten of het gebruik van de grotere eco-combi's. Het flankerend beleid dat door de regionale overheden wordt uitgewerkt en sommige vragen vanuit FEVIA heeft overgenomen is nog maar weinig

bekend bij de voedingsbedrijven. De bedrijven die wel op de hoogte zijn van de flankerende maatregelen geven aan dat de aangekondigde maatregelen ruim onvoldoende zijn om de economische impact te compenseren.

FEVIA roept alle stakeholders om een flankerend beleid uit te rollen dat de bedrijven helpt en de mobiliteitsknoop oplost.