

Economische effecten van kilometerheffing voor werkgevers

Spoor 2; Meso-onderzoek

Eindrapport / Ambtelijk concept, versie 1.0

Economische effecten van kilometerheffing voor werkgevers

Spoor 2; Meso-onderzoek

Eindrapport / Ambtelijk concept, versie 1.0

Opdrachtgever: Adviesdienst Verkeer en Vervoer

ECORYS Transport

Marten van den Bossche
Hein van Haselen
Koen Vervoort

Rotterdam, Juli 2002

TRANSPORT

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
K.P. van der Mandelelaan 11
3062 MB Rotterdam

T 010 453 88 00
F 010 452 36 80
E transport@ecorys.com

Inhoudsopgave

Pagina

Samenvatting	6
1 Inleiding	10
1.1 Achtergrond	10
1.2 Doel	11
1.3 Voorkeursvariant kilometerheffing	12
1.4 Mobiliteit van bedrijven	13
1.5 Inhoud rapport	13
2 Onderzoeksmethodiek	14
2.1 Inleiding	14
2.2 Pijler 1: Literatuurstudie	14
2.3 Pijler 2: Interviewen en enquêteren van bedrijven	15
3 Financiële effecten	23
3.1 Inleiding	23
3.2 Financiële effecten van prijszingsmaatregelen	23
3.3 Vervoerskosten van bedrijven	24
3.4 Methodiek bepaling financiële effecten	26
3.5 Bruto- en netto-effect van kilometerheffing	27
3.6 Kwalitatief effect	30
3.7 Kwantitatief effect	32
3.8 Effecten op huidige vervoer- en operationele kosten	36
3.9 Baten van een kilometerheffing	37
3.10 Synthese	39
4 Gedragseffecten	41
4.1 Inleiding	41
4.2 Gedragseffecten bij prijszingsmaatregelen	41
4.3 Prijselasticiteiten in goederenwegvervoer	44
4.4 Methodiek bepaling gedragseffecten	45
4.5 Gedrag in hoofdlijnen	46
4.6 Effecten op eigen-autogebruik	49
4.7 Effecten op lease- en bedrijfsauto's	51
4.8 Effecten op goederenvervoer	53
4.9 Houding ten opzichte van kilometerheffing	55

4.10 Synthese	57
5 Conclusions	59

Samenvatting

Het principe ‘de gebruiker betaalt’ vindt in toenemende mate ingang in de maatschappij, ook op het gebied van verkeer en vervoer. Mobiliteit mag, maar dan wel tegen de juiste prijs. In het in 2001 bij de Tweede Kamer ingediende Nationaal Verkeer- en Vervoersplan is het beleidsinstrument kilometerheffing geïntroduceerd als een concrete uiting van dit beleidsvoornemen. Doel is om de kosten van autobezit meer afhankelijk te maken van het aantal gemaakte kilometers door bestaande voertuigbelastingen als de belasting op personenauto’s en motorrijwielen (BPM), de motorrijtuigenbelasting (MRB), het Eurovignet en de brandstofaccijnzen op termijn geheel of gedeeltelijk te vervangen door een vast bedrag per verreden kilometer..

Veel van de voertuigkilometers in Nederland zijn gerelateerd aan economische activiteiten. Voor bedrijven heeft de invoering van kilometerheffing dan ook financiële implicaties. In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft ECORYS Transport onderzoek verricht naar de omvang van dit financiële effect en naar de wijze waarop bedrijven hiermee naar verwachting zullen omgaan. Het doel van het onderzoek is om op systematische en transparante wijze inzicht te krijgen in de economische effecten van de kilometerheffing voor het bedrijfsleven. In het onderzoek is uitgegaan van de zogenaamde voorkeursvariant kilometerheffing.

In het onderzoek is onderscheid gemaakt naar de personen- en goederenmobiliteit van een bedrijf. Binnen de personenmobiliteit is woon-werk en zakelijk verkeer onderscheiden, binnen de goederenmobiliteit eigen- en beroepsvervoer.

Onderzoeksmethodiek

Het voorliggende onderzoek is gebaseerd op een onderzoeksaanpak bestaande uit twee pijlers. De eerste pijler van het onderzoek bestond uit het inventariseren van de relevante literatuur en onderzoeken die de afgelopen jaren over de effecten van beprijzing in het algemeen en over kilometerheffing in het bijzonder zijn verschenen. Tevens zijn voor pijler 1 relevante modeluitkomsten geanalyseerd.

De centrale pijler van het onderzoek bestond uit het houden van interviews en enquêtes bij bedrijven verspreid over Nederland. Doel van de interviews en enquêtes was om met een steekproef van ruim 250 aselect gekozen bedrijven betrouwbare uitspraken te kunnen doen over een zevental onderscheiden economische sectoren: industrie, bouwnijverheid, groothandel, detailhandel, wegtransport, zakelijke dienstverlening en kwartaire sector. Als selectie criterium fungeerde het mobiliteitsprofiel van iedere sector. In totaal zijn 50 bedrijven geïnterviewd door ECORYS Transport en 209 bedrijven telefonisch

geënuquêteerd door Mediad. Binnen een sector is aanvullend onderscheid gemaakt naar de spreiding van het aantal banen van werknemers over het klein- (1-49 werknemers), midden- (50-199 werknemers) en het grootbedrijf (200+ werknemers).

Financiële effecten

De invoering van de kilometerheffing leidt voor veel bedrijven tot een toename van de kosten voor vervoer en derhalve ook tot een toename van de operationele kosten. De effecten zijn echter (zeer) beperkt. De huidige vervoerskosten van bedrijven bedragen gemiddeld 7 procent van de operationele kosten van een bedrijf. Als gevolg van de kilometerheffing stijgen de vervoerskosten met circa 0,4 procent, op de operationele kosten van een bedrijf is de kostenstijging te verwaarlozen.

In vergelijking met het onderzoek naar de financiële effecten van tolheffing vallen de uitkomsten in dit onderzoek laag uit. In het onderzoek naar tolheffing namen de vervoerskosten van de bedrijven met circa 5 tot 13 procent toe en de operationele kosten met circa 0,3 tot 0,6 procent. Het verschil is naar verwachting vooral toe te schrijven aan het feit dat tegenover de invoering van tolheffing geen besparingen stonden zodat er per definitie sprake was van een kostenstijging voor bedrijven.

In absolute zin is er als gevolg van de invoering van kilometerheffing sprake van een kostenstijging van 138 miljoen Euro. Circa de helft van de kostenstijging komt terecht bij het wegtransport en bij de zakelijke dienstverlening. Circa 45 procent van de kostenstijging komt terecht bij het grootbedrijf.

Van de kostentoeename is circa tweederde gerelateerd aan de personenmobiliteit van een bedrijf; de kosten voor woon-werk en zakelijk verkeer. Het resterende deel is gerelateerd aan de kosten van eigen (goederen)vervoer en de kosten van beroepsvervoer. De kostentoeename voor personenmobiliteit is volledig toe te schrijven aan de aanwezigheid van lease- en bedrijfsauto's binnen een bedrijf. In het algemeen geldt voor veel bedrijven ook dat de kostenverandering sterk afhankelijk is van (de omvang van) het lease- en bedrijfsautopark binnen een onderneming.

Een groot deel van de bedrijven zal de extra kosten als gevolg van de invoering van kilometerheffing doorberekenen aan haar afnemers. Circa 55 procent van de bedrijven belast de kostenverhoging door, daarnaast probeert circa 20 procent van de bedrijven de kostenverhoging door kilometerheffing intern te compenseren met andere kostenposten zodat per saldo geen extra kosten ontstaan.

Als de door LMS voorspelde reistijdwinsten met de kosten van kilometerheffing worden vergeleken lijkt per saldo een positief effect te ontstaan. De baten van kilometerheffing bedragen in 2010 circa 290 miljoen Euro op jaarbasis terwijl daar tegenover een kostenpost van ongeveer 138 miljoen Euro staat (cijfer 2002). De gesprekspersonen in dit onderzoek verwachten echter bijna zonder uitzondering niet of nauwelijks positieve reistijdeffecten van kilometerheffing en zien kilometerheffing derhalve vooral als een extra kostenpost. Bijna zonder uitzondering wordt zeer sceptisch gereageerd op de verwachte reductie van het aantal voertuigverliesuren. Deze schijnbare tegenspraak met de uitkomsten van verkeersmodellen

wordt vooral verklaard uit het startpunt van de beantwoording: het bedrijf reageert binnen een korte-termijnperspectief vanuit de eigen situatie, met zijn eigen kostenkarakteristieken en mobiliteitsbehoeften, de modellen nemen ex post waargenomen gedrag als uitgangspunt, en plaatsen dit in een lange-termijnperspectief.

Het onderzoek laat dus zien dat de financiële effecten van deze vorm van kilometerheffing voor bedrijven minimaal zijn. Hierbij moet worden aangetekend dat in het onderzoek verondersteld is dat de fiscaal toegestane forfaitaire vergoedingen bij eigen auto-gebruik ongewijzigd blijven bij de invoering van kilometerheffing.

Gedragseffecten

De financiële effecten van de invoering van kilometerheffing zijn gering. Als de ‘bereikbaarheidsbaten’ buiten beschouwing worden gelaten resulteert een geringe toename van de kosten voor vervoer. Mede op grond hiervan lijkt vooraf de conclusie gerechtvaardigd dat de bereidheid en noodzaak voor een gedragsverandering op, in ieder geval, de korte termijn gering zal zijn.

Deze veronderstelling wordt onderbouwd in de geanalyseerde literatuur. Studies naar de effecten van beprijzingsmaatregelen laten zien dat bedrijfsgerelateerde verplaatsingen, zoals zakelijk verkeer en goederenvervoer, als gevolg van een hoge reistijdwaardering inelastisch reageren op prijsverhogingen. Van belang is hierbij dat de kosten van vervoer voor veel bedrijven verhoudingsgewijs beperkt zijn ten opzichte van de operationele kosten van een bedrijf en dat derhalve een toename van de vervoerskosten in veel gevallen leidt tot een minimale stijging van de operationele kosten van een bedrijf. Daarnaast kunnen bedrijven een groot deel van de extra kosten doorbelasten aan derden zodat per saldo geen of slechts een zeer minimale kostentoename ontstaat. Het inelastische karakter geldt zeker voor de korte termijn, onderzoek naar de elasticiteiten van het goederenwegvervoer laten zien dat op lange termijn gedragsreacties groter kunnen zijn.

De uitkomsten van de interviews en enquêtes met betrekking tot de gedragseffecten sluiten hier in grote lijn op aan. De gedragsveranderingen als gevolg van de invoering van kilometerheffing zijn beperkt. Circa 47 procent van de bedrijven geeft aan de extra kosten te zullen doorbelasten aan haar afnemers en circa 32 procent laat de extra kosten ten laste gaan van het bedrijfsresultaat. Ongeveer 20 procent van de bedrijven zal proberen de extra kosten intern te verrekenen. Echter deze laatstgenoemde gedragsverandering is beperkt en betreft voor een zeer groot deel ‘overheidsbedrijven’ waarin de praktijk ook geen sprake is van doorbelasting of winst. Aanpassing van het lease-park lijkt de gedragsverandering die het vaakst zal plaatsvinden. Gezien de geringe kostenverandering is het wel opmerkelijk dat ongeveer 40 procent van de ondervraagde bedrijven aangeeft het berekende bedrag voor het bedrijf hoog tot zeer hoog te vinden.

Met betrekking tot de onderscheiden typen mobiliteit de conclusies op een rij:

- De bereid tot het geven van een extra vergoeding bij eigen-autogebruik boven de forfaitaire regelingen is beperkt. Wel blijkt dat bedrijven eerder bereid zijn een hogere zakelijke kilometervergoeding te geven dan een woon-werkvergoeding.
- Voor veel bedrijven lijken mede door de invoering van kilometerheffing de kosten voor het lease-park erg hoog te worden. Circa 40 procent van de bedrijven met lease-auto's streeft naar een verlaging van deze kosten vooral door het inzetten van goedkopere auto's.
- Bedrijven zien zeer beperkt mogelijkheden om de extra kosten voor goederenvervoer te verminderen. Efficiencyverbeteringen zijn niet of nauwelijks mogelijk.

Het merendeel van de ondervraagden vindt de gedachte achter de platte kilometerheffing rechtvaardig, hoewel het voor veel bedrijven een extra kostenpost impliceert. Het draagvlak voor een verdere differentiatie naar tijd en plaats is beperkter.

Conclusies

De kilometerheffing leidt tot een lichte stijging van het niveau van de bedrijfskosten, maar deze kostenstijging heeft niet of nauwelijks effecten op de bedrijfsgerelateerde mobiliteit. De omvang van het zakelijk en het vrachtverkeer blijft zo goed als ongewijzigd.

Per saldo leidt de invoering van de kilometerheffing tot beperkte financiële en daaruit volgende gedragseffecten. De studie bevestigt de lage prijselasticiteit van bedrijfsgebonden mobiliteit. De effecten zijn naar alle waarschijnlijkheid groter als differentiatie naar tijd en plaats wordt ingevoerd.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Het principe ‘de gebruiker betaalt’ vindt in toenemende mate ingang in de maatschappij, ook op het gebied van verkeer en vervoer. Mobiliteit mag, maar dan wel tegen de juiste prijs. In het in 2001 bij de Tweede Kamer ingediende Nationaal Verkeer- en Vervoersplan is het beleidsinstrument kilometerheffing geïntroduceerd als een concrete uiting van dit beleidsvoornemen. De gedachte hierbij is dat niet zozeer het bezit van een motorvoertuig, maar vooral het gebruik ervan zou moeten worden belast. Het middel is hierbij om bestaande voertuigbelastingen als de belasting op personenauto’s en motorrijwielen (BPM), de motorrijtuigenbelasting (MRB), het Eurovignet en de brandstofaccijnzen op termijn geheel of gedeeltelijk te vervangen door een vast bedrag per verreden kilometer. De kosten van het autobezit worden op deze manier meer afhankelijk gemaakt van het aantal gemaakte kilometers.

Als gevolg van de (gedeeltelijke) afschaffing van andere belastingen vormt de kilometerheffing niet per definitie een extra kostenpost voor de autogebruiker. Voor de gemiddelde voertuigbezitter blijven de autokosten bij invoering van de kilometerheffing in vergelijking met de huidige autokosten onveranderd. Het aantal gemaakte kilometers bepaalt juist of een voertuigbezitter een financieel voor- of nadeel ondervindt van de invoering van de kilometerheffing. In het algemeen geldt hierbij dat de ‘weinigrijder’ erop vooruitgaat en de ‘veelrijder’ erop achteruit. Per saldo leidt de invoering van de kilometerheffing niet tot extra overheidsinkomsten; doel van de kilometerheffing is de realisatie van een eerlijker systeem waarin het principe van ‘de gebruiker betaalt’ duidelijker is terug te vinden.

Veel van de voertuigkilometers in Nederland zijn gerelateerd aan economische activiteiten. De invoering van de kilometerheffing leidt dan ook voor bedrijven tot financiële en gedragseffecten. Ten eerste betekent de invoering van de kilometerheffing voor ieder bedrijf een financieel effect. Afhankelijk van de omvang van het personen- en goederenvervoer leidt de kilometerheffing voor een bedrijf tot een toe- of afname van de kosten voor vervoer. Vervolgens zal deze kostenverandering tot gedragseffecten leiden. Als er sprake is van een kostentoeename is het denkbaar dat een bedrijf zal proberen deze kosten door te berekenen of haar mobiliteit te verminderen. Bij een daling van de kosten zijn andere gedragseffecten mogelijk: margeverbetering, versterking concurrentiepositie, etc.

Momenteel ontbreekt inzicht in de omvang van deze kostenveranderingen en in de wijze waarop bedrijven hiermee naar verwachting zullen omgaan. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft derhalve ECORYS Transport gevraagd de financiële en gedragseffecten

van de invoering van de kilometerheffing voor werkgevers in beeld te brengen. Het onderzoek is in de periode van januari 2002 tot en met mei 2002 uitgevoerd door een projectteam binnen ECORYS Transport. In dit rapport worden de belangrijkste resultaten van dit onderzoek gepresenteerd en toegelicht.

1.2 Doel

Het doel van het onderzoek is om op systematische en transparante wijze inzicht te krijgen in de economische effecten van de kilometerheffing voor het gehele Nederlandse bedrijfsleven.

Het begrip ‘economische effecten’ is voor dit onderzoek nader gespecificeerd in financiële en gedragseffecten. Onder de noemer financiële effecten verstaan we de kostenveranderingen voor een bedrijf als gevolg van de invoering van de kilometerheffing. De gedragseffecten zijn de effecten die voortvloeien uit deze financiële effecten. Met andere woorden, wat zijn de bedrijfsmatige gedragsreacties op een positieve of negatieve kostenverandering.

In het onderzoek lag de nadruk op het bepalen van de kosten(veranderingen) van kilometerheffing. Wat is gegeven een bepaald mobiliteitspatroon (aantal voertuigen, aantal kilometers) het kosteneffect van kilometerheffing? Modelberekeningen laten zien dat de invoering van kilometerheffing echter ook baten met zich meebrengt in de vorm van een verminderde congestie. Waar mogelijk is hierbij in het uitgevoerde onderzoek alsmede in deze rapportage aandacht aan besteed.

1.3 Voorkeursvariant kilometerheffing

Bij het uitvoeren van deze studie in het voorjaar van 2002 stond niet precies vast hoe de kilometerheffing bij invoering exact vorm zou krijgen. In het onderzoek is uitgegaan van de zogenaamde voorkeursvariant kilometerheffing. De voorkeursvariant is in het op 2 november 2001 verschenen voortgangsrapport *Betalen per kilometer* van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgewerkt. Voor personenauto's, bestelauto's, lichte en zware vrachtauto's ziet de voorkeursvariant er als volgt uit.

De voorkeursvariant voor personenauto's bestaat uit de omzetting van de hoofdsom van MRB (de diesel- en LPG-toeslag blijft bestaan) en variabilisatie van 25 procent van de BPM met uitzondering van de dieseltoeslag. Daarbij vindt omzetting plaats van 9,1 Eurocent benzineaccijns en 5,0 Eurocent dieselaccijns en 0,91 Eurocent LPG-accijns. De voorkeursvariant voor bestelauto's bestaat uit omzetting van de hoofdsom van de MRB en de omzetting van 9,1 Eurocent benzineaccijns en 5,0 Eurocent dieselaccijns en 0,91 Eurocent LPG-accijns.

Voor lichte vrachtauto's (<12 ton) wordt de MRB gevariabiliseerd. Daarnaast wordt 5,0 Eurocent dieselaccijns omgezet. Voor zware vrachtauto's (>12 ton) bestaat de voorkeursvariant uit het omzetten van het Eurovignet in een prijs per kilometer. Dit tarief

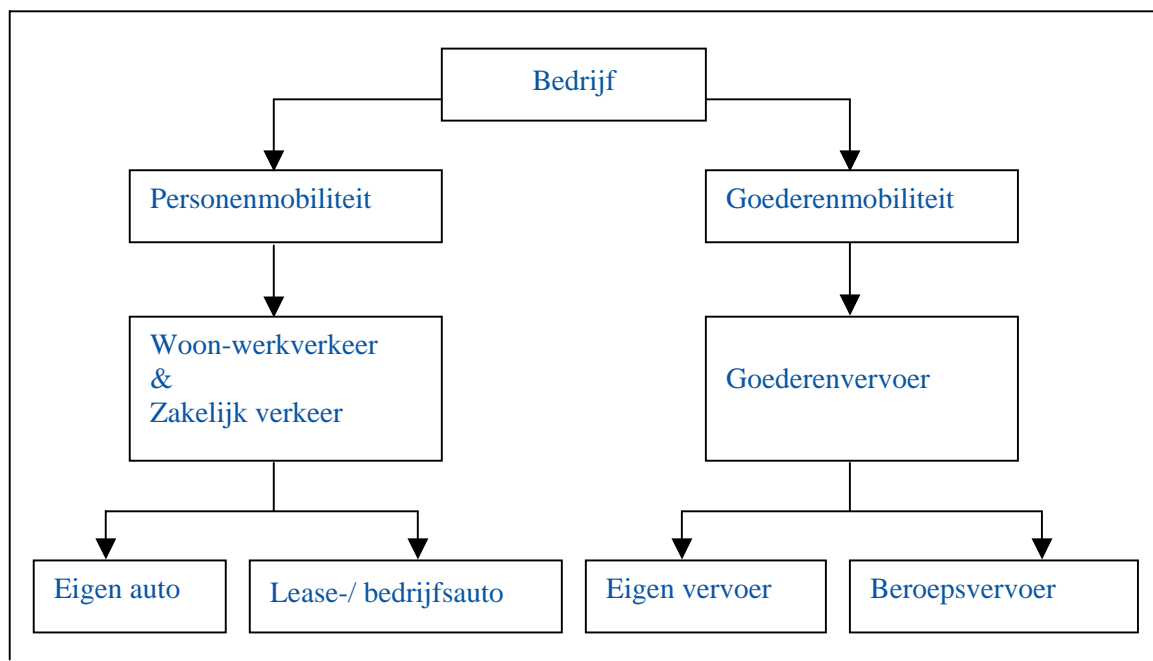
is alleen van toepassing op het gebruik van het hoofdwegennet. Daarnaast wordt ook hierbij 5,0 Eurocent omgezet.

In het voortgangsrapport staat aangegeven dat besluitvorming over een differentiatie van de kilometerheffing naar tijd en plaats in de toekomst niet voor 2006 zal plaatsvinden. Hierover zal ook pas te zijner tijd een beslissing worden genomen. Het gebruik van de voorkeursvariant kilometerheffing impliceert dat een differentiatie naar tijd en plaats van de kilometerheffing in het onderzoek niet wordt meegenomen.

1.4 Mobiliteit van bedrijven

De financiële en gedragseffecten van de kilometerheffing voor een bedrijf zijn direct gerelateerd aan de mobiliteit van een bedrijf. Immers het aantal gemaakte kilometers is direct van invloed op de hoogte van de kosten van een kilometerheffing. Een bedrijf genereert personen- en goederenmobiliteit, in dit onderzoek staan hierbinnen drie vormen centraal waarvoor een bedrijf ook de kosten draagt: woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en goederenvervoer.

Figuur 1: Personen- en goederenmobiliteit van een bedrijf



Bij de personenmobiliteit van een bedrijf maken we niet alleen onderscheid naar woon-werk en naar zakelijk verkeer, maar ook naar het vervoer per eigen auto en per lease- of bedrijfsauto. We maken dit laatste onderscheid, omdat de kosten van beide ‘vervoerwijzen’ voor een bedrijf in de praktijk sterk kunnen verschillen. De kosten van de eigen auto komen in de praktijk veelal in eerste instantie voor rekening voor de werknemer waarvoor hij een vergoeding krijgt in de vorm van een woon-werk- en een zakelijke kilometervergoeding. Voor lease- en bedrijfsauto’s geldt juist het

tegenovergestelde, de kosten hiervan komen voor rekening van het bedrijf waarbij voor de werknemer een eigen bijdrage kan gelden.

Bij de goederenmobiliteit van een bedrijf maken we onderscheid naar eigen vervoer en naar beroepsvervoer (uitbesteed vervoer). Een bedrijf heeft immers niet alleen de kosten van het goederenvervoer dat een bedrijf zelf uitvoert, maar ook van het goederenvervoer dat in opdracht van een bedrijf door derden wordt uitgevoerd en waarvan de kosten bij het bedrijf in rekening worden gebracht.

1.5 Inhoud rapport

Bij het bepalen van de financiële en gedragseffecten van de kilometerheffing voor bedrijven is ingezet op een onderzoeksapproach rustend op een tweetal pijlers. Naast een inventarisatie van de literatuur omtrent de effecten van kilometerheffing zijn 259 bedrijven geïnterviewd of geïnterviewd. Hiernaast is ter controle van de resultaten met betrekking tot het goederenvervoer gebruik gemaakt van uitkomsten van het SMILE-model. In hoofdstuk 2 lichten we deze onderzoeksapproach toe.

In hoofdstuk 3 komen de financiële effecten van de kilometerheffing voor bedrijven aan bod. Op basis van de personen- en goederenmobiliteit van bedrijven is een inschatting gemaakt van de kostenveranderingen als gevolg van de invoering van kilometerheffing. De uitkomsten zijn waar mogelijk uitgesplitst voor zeven bedrijfssectoren en voor het klein-, midden- en grootbedrijf afzonderlijk.

De reacties op deze kostenveranderingen komen aan bod in hoofdstuk 4, waarin wordt stilgestaan bij de gedragseffecten bij invoering van kilometerheffing. Ook hier worden de effecten waar mogelijk uitgesplitst voor zeven bedrijfssectoren en voor het klein-, midden- en grootbedrijf afzonderlijk.

Hoofdstuk 5 geeft de conclusies en aanbevelingen weer.

De rapportage wordt voorafgegaan door een samenvatting.

2 Onderzoeksmethodiek

2.1 Inleiding

Het voorliggende onderzoek is gebaseerd op een onderzoeksanpak bestaande uit twee pijlers: (1) literatuurstudie en (2) interviews & enquêtes. In dit hoofdstuk worden deze twee pijlers toegelicht. Paragraaf 2.2 gaat in op de literatuurstudie en paragraaf 2.3 op de interviews en enquêtes.

2.2 Pijler 1: Literatuurstudie

De eerste pijler van het onderzoek bestond uit het inventariseren van de relevante literatuur en onderzoeken die de afgelopen jaren over de effecten van beprijzing in het algemeen en over kilometerheffing in het bijzonder zijn verschenen. Doel van de inventarisatie was om vooraf inzicht te krijgen in de gedragseffecten van kilometerheffing en van andere beprijzingsmaatregelen. In bijlage A is een overzicht opgenomen van de geïnventariseerde literatuur.

Met betrekking tot kilometerheffing zijn alle relevante studies bestudeerd. Daarnaast zijn ook de resultaten van andere beprijzingsonderzoeken geïnventariseerd. Beprijzing van verkeer en vervoer is immers niet nieuw en het instrument kilometerheffing is één van de vele vormen van prijsbeleid voor verkeer en vervoer die de afgelopen jaren de jaren de revue heeft gepasseerd als mogelijk beleidsinstrument. Relevant in dit kader waren vooral de onderzoeken die zijn verricht naar de effecten van tolheffing, rekening rijden en betaalstroken. Nederlandse onderzoeken stonden hierbinnen centraal.

Tevens zijn voor pijler 1 relevante modeluitkomsten geanalyseerd. Met betrekking tot de effecten van kilometerheffing op personenvervoer lag hierbij de nadruk op de uitkomsten van het Landelijk Model Systeem (LMS). Kenmerkend voor het LMS is dat hierin de nadruk op het personenvervoer ligt en in veel mindere mate op het goederenvervoer. In overleg met AVV is derhalve de mogelijkheid onderzocht om een run met het model SMILE te laten uitvoeren om deze effecten in kaart te brengen.

In overleg met de opdrachtgever is uiteindelijk vastgesteld dat SMILE voor dit onderzoek niet gebruikt kan worden. Hieraan liggen meerdere redenen ten grondslag. Ten eerste gaat SMILE alleen over vrachtverkeer; overig (zakelijk) verkeer is in SMILE niet gemodelleerd. Hiermee kan SMILE hooguit dienen ter toetsing van een deel van de resultaten uit pijler 1 en 2. Tevens kan met behulp van SMILE niet worden bepaald welke verschuivingen in de samenstelling van het vrachtwagenpark zullen plaatsvinden en levert SMILE geen resultaten op die onderscheid maken naar economische sectoren. Daar

komt bij dat SMILE doorrekent op het niveau van de verladers in plaats van op het niveau van de vervoerders waar de grootste effecten te verwachten zijn. De uitkomsten van eerdere SMILE-runs zijn wel gebruikt ter toetsing van de in pijler 2 gevonden resultaten.

2.3 Pijler 2: Interviewen en enquêteren van bedrijven

De centrale pijler van het onderzoek bestond uit het houden van interviews en enquêtes bij bedrijven verspreid over Nederland. Doel van de interviews en enquêtes was om met een steekproef van ruim 250 bedrijven betrouwbare uitspraken te kunnen doen over een zevental onderscheiden economische sectoren. In totaal zijn 50 bedrijven geïnterviewd door ECORYS Transport en 209 bedrijven telefonisch geënkquêteerd door Mediad. De 259 bedrijven zijn aselekt gekozen uit een ruime steekproef (ongeveer 2000 bedrijven) van de Kamer van Koophandel inclusief een eigen aanvulling voor wat betreft de kwartaire sector. In bijlage B is een overzicht opgenomen van de bedrijven die geïnterviewd en geënkquêteerd zijn. In de interviews en enquêtes is aan de hand van het mobiliteitsprofiel van het bedrijf een inschatting gemaakt van de financiële effecten van kilometerheffing en zijn hieruit voortvloeiende gedragseffecten geïdentificeerd.

Selectie van bedrijfssectoren

Voorafgaand aan de interviews en enquêtes is een zevental bedrijfssectoren geselecteerd gebaseerd op mobiliteitsprofielen van diverse sectoren. De mobiliteit van bedrijven verschilt namelijk onderling sterk. In bijvoorbeeld de zakelijke dienstverlening speelt vooral personenvervoer (in de vorm van woon-werk en zakelijk verkeer) een belangrijke rol en is goederenvervoer minimaal. In het wegtransport geldt daarentegen juist het tegenovergestelde. Daarnaast zijn er ook verschillende bedrijfssectoren zoals de industrie en bouw waarin zowel personen- als goederenvervoer voorkomen. Tegelijkertijd kent bijvoorbeeld de zakelijke dienstverlening verhoudingsgewijs veel lease-auto's, terwijl dit aantal in de kwartaire sector veel lager ligt.

Als uitgangspunt voor de gehanteerde selectie van bedrijfssectoren fungeert de hoofdingeling in bedrijfssectoren in de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) van het CBS. Binnen deze indeling worden 15 economische activiteiten onderscheiden, zoals is weergegeven in onderstaand kader.

SBI-indeling:

- A.** Landbouw, jacht en bosbouw
- B.** Visserij
- C.** Winning van delfstoffen
- D.** Industrie
- E.** Productie en distributie van elektriciteit, aardgas en water
- F.** Bouwnijverheid
- G.** Reparatie van consumentenartikelen en handel
- H.** Horeca
- I.** Vervoer en opslag
- J.** Financiële instellingen
- K.** Verhuur van en handel in onroerend goed, verhuur van roerende goederen en zakelijke dienstverlening

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">L. Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringenM. OnderwijsN. Gezondheids- en welzijnszorgO. Milieudienstverlening, cultuur recreatie en overige dienstverlening |
|--|

Idealiter zouden alle 15 economische activiteiten in dit onderzoek afzonderlijk in ogenschouw moeten worden genomen, maar gegeven de korte doorlooptijd was dit niet haalbaar. Binnen de SBI-indeling is derhalve een clustering aangebracht, waarbij economische activiteiten met een vergelijkbaar, homogeen mobiliteitsprofiel zijn samengevoegd. Tevens hebben we besloten enkele economische activiteiten in dit onderzoek buiten beschouwing te laten. Uiteindelijk zijn de volgende zeven bedrijfssectoren onderscheiden als basis voor de interviews en telefonische enquêtes, waarmee het bedrijfsleven als geheel goed is afgedekt:

1. Industrie
2. Bouwnijverheid
3. Groothandel
4. Detailhandel
5. Wegtransport
6. Zakelijke dienstverlening
7. Kwartaire sector

Bij deze indeling dient het volgende te worden opgemerkt:

- De benoemde bedrijfssectoren sluiten zoveel mogelijk aan bij het onderscheid in hoofdactiviteiten in de SBI-indeling. Dit geldt primair voor de sectoren industrie, bouwnijverheid, groothandel en detailhandel
- De bedrijfssector zakelijke dienstverlening omvat naast de zakelijke dienstverlening eveneens de financiële en de milieudienstverlening;
- De kwartaire sector omvat de ‘overheidsbedrijven’ openbaar bestuur, onderwijsinstanties en gezondheidszorg.
- Deze keuze voor het wegtransport is gebaseerd op het feit dat een groot deel van het goederenwegvervoer in de praktijk wordt uitbesteed. De kosten van goederenwegvervoer zijn voor veel bedrijven de kosten van beroepsvervoer. Het is derhalve van essentieel belang om te weten in welke mate de kosten van het wegtransport gaan veranderen.

Een aantal bedrijfssectoren wordt in het vervolg van dit onderzoek grotendeels buiten beschouwing gelaten. Dit geldt ondermeer voor de winning van delfstoffen (activiteit C) en de energiebedrijven (activiteit E) die gezien hun unieke karakter, geringe mobiliteit en relatief geringe werkgelegenheid niet in de interviews en enquêtes zijn meegenomen. Hetzelfde geldt voor de landbouw, de visserij en horeca (activiteiten A, C en H). Voor deze economische activiteiten geldt dat de personenmobiliteit vooral beperkt is tot woon-werkmobiliteit en dat het goederenvervoer vooral wordt uitbesteed. Voor de horeca geldt bovendien dat de effecten van de kilometerheffing vooral tot uiting kunnen komen in een veranderd consumentengedrag.

In bijlage C wordt toegelicht welke SBI-activiteiten bij iedere bedrijfssector behoren. Tevens wordt hierbij ingegaan op de mobiliteitsprofielen van de niet-onderscheiden sectoren in de steekproef. Voor deze sectoren zijn de effecten van kilometerheffing

bepaald op basis van het meest vergelijkbare mobiliteitsprofiel van de onderscheiden sectoren.

Vragenlijst

Voor de interviews is een uitgebreide vragenlijst (zie bijlage D) opgesteld als leidraad voor het gesprek. Bij het opstellen van de vragenlijst is aangesloten bij de ervaringen die reeds zijn opgedaan bij eerder uitgevoerd onderzoek door ECORYS naar de effecten van tolheffing. De vragenlijst is opgebouwd uit een drietal onderdelen. Als eerste worden naast een aantal algemene bedrijfsgegevens, de personen- en goederenmobiliteit van een bedrijf in beeld gebracht. Op basis hiervan is met een eenvoudig rekenmodel een inschatting gemaakt van de kostenveranderingen door kilometerheffing voor een bedrijf. Tenslotte wordt stilgestaan bij de gedragsreacties van het bedrijf op de kostenverandering en bij de houding ten opzichte van kilometerheffing.

Voor de telefonische enquêtes is eveneens een vragenlijst opgesteld (zie bijlage E). Deze vragenlijst sluit in verkorte vorm aan bij de vragenlijst voor de mondelinge interviews. Ook hierin wordt met een eenvoudig rekenmodel een inschatting gemaakt van de kostenveranderingen van een kilometerheffing voor een bedrijf en wordt aan de hand van deze kostenverandering ingegaan op gedragsreacties.

Datavergaring

Bij de datavergaring is gekozen voor een getrapte methode. Met betrekking tot de interviews is allereerst telefonisch contact gelegd met de bedrijven met als doel het achterhalen van de naam van de persoon die het beste de vragen over dit onderwerp kan beantwoorden. Vervolgens is naar deze contactpersonen een brief gestuurd waarin het doel en nut van het onderzoek werd aangegeven en een overzicht van het type vragen dat in het interview of enquête aan bod komt. Deze brief ging vergezeld van een aanbevelingsbrief van de Directeur-Generaal Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (zie bijlage F). Tijdens de derde trap zijn de contactpersonen telefonisch benaderd en is een datum vastgesteld voor een interview. Voorafgaand aan de interviews is een bevestigingsbrief toegestuurd vergezeld van een korte toelichting over het onderwerp kilometerheffing inclusief een deel van de vragen die in het interview aan bod zouden komen. Hierbij werd aangegeven dat het voor een vlot en efficiënt verloop van het interview praktisch zou zijn wanneer deze vragen voorafgaand aan het interview reeds waren ingevuld. In de praktijk bleek dit ook veelal gebeurd te zijn.

Met betrekking tot de telefonische enquêtes is een ongeveer identieke procedure gevolgd. Eerst is telefonisch contact gezocht om de naam van de juiste persoon te achterhalen. Vervolgens is naar deze contactpersonen een toelichtende brief gestuurd, vergezeld van de aanbevelingsbrief, een korte uiteenzetting over het onderwerp kilometerheffing en een aantal vragen over de mobiliteit en vervoerskosten van een bedrijf als directe input voor het bepalen van de kostenveranderingen tijdens het gesprek.

Verschillende personen zijn geïnterviewd en geënquêteerd. Afhankelijk van de bedrijfssector en de grootteklasse is gesproken met de directeur (bij klein en middelgroot bedrijf), een logistiek directeur, een financieel directeur, het hoofd financiële administratie, een wagenparkbeheerder of een boekhouder / controller (zie ook bijlage C).

De bereidwilligheid van bedrijven om aan dit onderzoek mee te werken verschilde sterk per sector en per grootteklasse. Circa 15 procent van de benaderde bedrijven heeft uiteindelijk aan het onderzoek meegewerkt. Als reden voor de non-respons werd veelal aangegeven dat men geen tijd of capaciteit had om aan het onderzoek mee te werken. Zeer veel bedrijven gaven aan dat zij verscheidene keren (sommige bedrijven spraken over enkele tientallen keren) per jaar voor deelnames aan onderzoeken werden benaderd en hierdoor 'gewoonweg' niet meer hun medewerking wilden verlenen. Daar kwam bij dat de bekendheid met het onderwerp kilometerheffing beperkt was, met als resultaat dat kilometerheffing bij veel bedrijven niet of nauwelijks leeft. Bijlage G geeft een gedetailleerd overzicht van de aard van de non-respons bij de bedrijven die zijn benaderd voor deelname aan de telefonische enquêtes.

Steekproefverdeling

De interviews en enquêtes zijn verspreid over de zeven onderscheiden economische sectoren. Binnen een sector is aanvullend onderscheid gemaakt naar de spreiding van het aantal banen van werknemers over het klein- (1-49 werknemers), midden- (50-199 werknemers) en het grootbedrijf (200+ werknemers). Tabel 2 geeft de spreiding van het aantal banen van werknemers naar economische activiteit en bedrijfsgrootte weer.

Tabel 2.1: Banen van werknemers naar economische activiteit en bedrijfsgrootte 31-12-2000
(bron: CBS)

Bedrijfssector	1-49	50-199	+200	Totaal
Industrie	291.100	217.200	400.400	908.700
Bouwnijverheid	233.800	84.200	86.700	404.700
Groothandel	263.600	90.800	85.700	440.100
Detailhandel	389.800	74.000	293.800	757.600
Wegtransport ¹	84.200	40.700	64.400	189.200
Zakelijke dienstverlening	485.600	198.000	708.800	1.392.400
Kwartaire sector	194.500	294.100	1.332.400	1.821.000
Totaal	1.942.600	999.000	2.972.200	5.931.800

Voor de definitie van de klassengrenzen hebben we ons in principe aangesloten bij de geldende EU-definitie voor het klein-, midden- en grootbedrijf, zoals die in de praktijk ook door MKB-Nederland gehanteerd wordt. Probleem is hierbij dat de Europese Unie de grens tussen het midden- en grootbedrijf bij 250 werknemers trekt. Voor de ophoging van de steekproefresultaten maken we voor dit onderzoek in een later stadium gebruik van CBS-gegevens over het aantal bedrijven en werkzame personen in een grootteklasse. Het CBS hanteert echter een andere klassenindeling dan de Europese Unie: 1-5, 5-10, 10-20, 20-50, 50-100, 100-200, 200-500, >500 werknemers. Het CBS heeft geen grootteklassegrens bij 250, maar bij 200 werknemers. In dit onderzoek hebben we derhalve de grens tussen het midden- en grootbedrijf bij 200 werknemers getrokken en

¹ SBI-code 60: Vervoer over land

wijken op dit punt af van de EU-definitie. Zonder deze aanpassing is een verantwoorde ophoging van de steekproefresultaten in een later stadium niet mogelijk.

Op basis van de spreiding van de banen van werknemers naar economische activiteit en bedrijfsgrootte zijn de steekproefverdelingen voor de interviews en de telefonische enquêtes opgesteld. In bijlage H worden de verdelingen over de bedrijfssectoren en grootteklassen afzonderlijk weergegeven.

Bij de verdeling van het aantal interviews in een sector over de drie grootteklassen heeft in de interviews de nadruk wat meer gelegen op het midden- en grootbedrijf. Hier is voor gekozen omdat vooraf de verwachting leefde dat (middel)grote bedrijven telefonisch moeilijker te benaderen zijn en dat vooral bij het midden- en grootbedrijf aanzienlijke kostenveranderingen kunnen optreden. Uiteindelijk zijn 50 interviews afgenomen en 209 telefonische enquêtes. Per saldo zag de spreiding er als volgt uit

Tabel 2.2: Spreiding over bedrijfssectoren en grootteklassen

Bedrijfssector	Klein	Midden	Groot	Totaal
Industrie	17	12	20	49
Bouwnijverheid	17	6	7	30
Groothandel	11	4	4	19
Detailhandel	12	4	8	24
Wegtransport	21	12	8	41
Zakelijke dienstverlening	21	8	21	50
Kwartaire sector	9	17	20	46
Totaal	108	63	88	259

We hebben ernaar gestreefd om de steekproef zo representatief mogelijk te laten zijn. Hierbij is enerzijds een goede spreiding over de drie grootteklassen van belang, anderzijds een evenredige vertegenwoordiging van de verschillende bedrijfssectoren. Uiteindelijk betreft 42 procent van de netto-respons het kleinbedrijf, 24 procent het middenbedrijf en 34 procent het grootbedrijf. Ter vergelijking de spreiding van het aantal werknemers over het klein-, midden- en grootbedrijf in Nederland, bedraagt respectievelijk 34, 18 en 48 procent. Bij de spreiding over de sectoren heeft de nadruk primair gelegen op een voldoende aantal interviews en enquêtes per sector en minder op een juiste evenredige vertegenwoordiging. Het doel is altijd geweest om betrouwbare uitspraken te kunnen doen per sector wat een voldoende aantal waarnemingen noodzakelijk maakt. Op grond hiervan is bijvoorbeeld dan ook het wegtransport in de steekproef meer dan evenredig vertegenwoordigd. Bij het bepalen van het einduitkomsten is vervolgens uitgegaan van gewogen gemiddelden om ‘scheve’ uitkomsten te vermijden.

Betrouwbaarheid van de steekproef

Wat is de betrouwbaarheid van de steekproef? De vraag die hierbij centraal staat is of de uitkomsten die we meten ook gevonden zouden zijn wanneer een andere steekproef uit de populatie onderzocht zou zijn. Of dat de meting vrij is van toevallige fouten. Het gaat er

hierbij ook om of de uitkomsten reproduceerbaar zijn. De omvang van de steekproef is hierbij van belang.

Bij een steekproefgrootte van 259 kan met 95% betrouwbaarheid gesteld worden dat een gevonden percentage maximaal 6% afwijkt van het percentage dat gevonden zou zijn als de gehele populatie was ondervraagd. Bij 90% betrouwbaarheid zou dit 5% zijn. Een voorbeeld: we vinden dat 50% van de ondervraagden zegt de kosten voor de werknemers te zullen betalen. Met 95% betrouwbaarheid kunnen we dan stellen dat het werkelijke percentage tussen de 44% en de 56% in ligt. Wanneer de onderzoeksuitkomst 20% procent bedraagt, dan ligt met 95% betrouwbaarheid de werkelijke waarde tussen de 15% en de 25%. In onderstaande tabel staat voor de steekproefgrootte bij zowel 90% als 95% betrouwbaarheid de nauwkeurigheid weergegeven, voor verschillende uitkomsten.

Tabel 2.3: Nauwkeurigheidsmarge bij 250 ondervraagden

Gevonden onderzoeksuitkomst	90% betrouwbaarheid	95% betrouwbaarheid
10%	+/- 3%	+/- 4%
20%	+/- 4%	+/- 5%
30%	+/- 5%	+/- 6%
40%	+/- 5%	+/- 6%
50%	+/- 5%	+/- 6%
60%	+/- 5%	+/- 6%
70%	+/- 5%	+/- 6%
80%	+/- 4%	+/- 5%
90%	+/- 3%	+/- 4%

Per sector zijn vanzelfsprekend minder ondervraagden. Uitgaande van 40 ondervraagden staan in onderstaande tabel de nauwkeurigheidsmarges weergegeven. Een voorbeeld: als onderzoeksuitkomst vinden we dat van de 40 ondervraagde wegtransporteurs 20% aangeeft de kosten op de klanten af te gaan wentelen. Met 95% betrouwbaarheid kunnen we stellen dat de uitkomst die we gevonden hadden als we alle wegtransporteurs ondervraagd hadden, maximaal 12% afwijkt van deze uitkomst. Dus tussen de 8% en de 32% in zou liggen.

Tabel 2.4: Nauwkeurigheidsmarge bij 40 ondervraagden

Gevonden onderzoeksuitkomst	90% betrouwbaarheid	95% betrouwbaarheid
10%	+/- 8%	+/- 9%
20%	+/- 10%	+/- 12%
30%	+/- 12%	+/- 14%
40%	+/- 13%	+/- 15%
50%	+/- 13%	+/- 15%
60%	+/- 13%	+/- 15%
70%	+/- 12%	+/- 14%
80%	+/- 10%	+/- 12%
90%	+/- 8%	+/- 9%

Homogeniteit van de steekproef

Doel van de clustering was om sectoren met een vergelijkbaar mobiliteitsprofiel samen te stellen. Indien wordt gekeken naar de spreiding van personen- en goederenmobiliteit is dit zeker het geval. Goederenvervoer komt niet of nauwelijks voor bij bedrijven in de zakelijke dienstverlening en de kwartaire sector. Daarbinnen komt de veronderstelde 'afwezigheid' van lease- en bedrijfsauto's in de kwartaire sector ten opzichte van de zakelijke dienstverlening in de steekproef ook goed naar voren. Het verschil in mobiliteit tussen detail- en groothandel komt vooral tot uiting in het verhoudingsgewijs grote aantal lease-auto's in de groothandel in vergelijking met de detailhandel.

De overeenkomsten in mobiliteitsprofielen laten echter onverlet dat binnen een sector aanzienlijke verschillen in de financiële en gedragseffecten optreden. Vooral het aantal lease- of bedrijfsauto's is hierbij van groot belang. Zoals in het vervolg van het rapport verder zal worden uitgewerkt is de aanwezigheid van één of meerdere lease-auto's sterk bepalend in het totale kostenplaatje van kilometerheffing voor een bedrijf.

Sfeerbeschrijving interviews en telefonische enquêtes

Uit de gehouden interviews en enquêtes maar ook tijdens de 'contactlegging' kwam duidelijk naar voren dat het onderwerp kilometerheffing momenteel nog nauwelijks leeft bij bedrijven. Dit was vooraf zeker niet in deze mate voorzien en leidde ook tot een veel arbeidsintensiever proces dan ingeschat (met name daar waar het betrekken van de bedrijven bij het onderzoek betrof). In veel interviews is dan ook gestart met een uitgebreide uiteenzetting over dit onderwerp. Na deze toelichting nam in bijna alle gevallen de interesse voor kilometerheffing sterk toe en verliepen de interviews vlot.

De gesprekspersonen waren vooral erg geïnteresseerd in de omvang van de kostenverandering voor hun onderneming, deze uitkomsten werden dan ook met belangstelling genoteerd. Verscheidene gesprekspersonen toonden daarnaast een grote belangstelling voor de kostenveranderingen van concurrerende ondernemingen en hoe deze bedrijven hiermee omgaan. Vaak werd gevraagd of de antwoorden in lijn waren met eerdere gesprekken. Daarnaast wilden veel gesprekspersonen weten wat de gevolgen van de kilometerheffing waren voor de eigen privé-situatie.

En uitgebreide interesse bestond ook in de technische en organisatorische aspecten van een kilometerheffing. Hoe worden de kilometers geregistreerd en wie gaat de kilometrage bijhouden, werd veelvuldig gevraagd. Voor een niet onaanzienlijk deel van de gesprekspersonen bood het interview de mogelijkheid om zijn (on)genoegen te spuien over het gevoerde verkeer- en vervoersbeleid (en specifiek het gevoerde anti-filebeleid) in Nederland de afgelopen jaren. In veel gevallen werd dit beleid als niet-effectief beschouwd. Bij veel personen overheerst het gevoel dat in het beleid de nadruk ligt op het verminderen van automobilititeit ('automobilist pesten') en niet op het wegwerken van knelpunten in het wegennet.

Naar schatting had ongeveer de helft van de geïnterviewden de vragen over de omvang van de mobiliteit en de vervoerskosten van het bedrijf die vooraf waren toegestuurd ook al daadwerkelijk ingevuld. In het merendeel van de overige interviews werden deze gegevens ter plekke opgezicht of werd samen met de interviewer(s) een gedetailleerde inschatting gemaakt. In het algemeen was er sprake van nauwkeurige kwantitatieve gegevens die een voldoende basis vormden voor een juiste inschatting van de omvang van de kostenveranderingen als gevolg van de invoering van kilometerheffing.

Aangezien in vrijwel alle gevallen met midden- en hoger stafpersoneel is gesproken konden ook de gedragseffecten bij de becijferde kostenverandering goed worden ingeschat door de geïnterviewden. Positief was ook dat de beantwoording van vragen consistent gebeurde. Enig probleem dat zich af en toe voordeed bij bedrijven met meerdere vestigingen of als er sprake was van een onderdeel van een groter bedrijf dat niet met 100 procent kon worden gesteld of het ‘hoofdkantoor’ ook op deze manier zou reageren.

3 Financiële effecten

3.1 Inleiding

De invoering van kilometerheffing leidt voor veel bedrijven tot een kostenverandering. Afhankelijk van de personen- en goederenmobiliteit van een bedrijf zullen de vervoerskosten van bedrijven als gevolg van kilometerheffing toe- of afnemen. In dit hoofdstuk worden deze financiële effecten van de invoering van kilometerheffing voor bedrijven toegelicht en gespecificeerd voor de verschillende onderscheiden sectoren en grootteklassen.

Onderzoek naar de financiële effecten van beprijzingsmaatregelen voor bedrijven heeft zich in het verleden geconcentreerd rondom de effecten van tolheffing, in paragraaf 3.2 komen hiervan de resultaten aan bod. In paragraaf 3.3 wordt vervolgens ingegaan op het aandeel van vervoerskosten binnen de totale kosten van een onderneming. Het is immers de verwachting dat de gedragseffecten van kilometerheffing sterk gerelateerd zijn aan het aandeel van de vervoerskosten binnen de totale kosten van een bedrijf.

Op basis van de uitkomsten van de interviews en telefonische enquêtes wordt in paragraaf 3.4 tot en met 3.7 een inschatting gemaakt van de kostenveranderingen voor het Nederlandse bedrijfsleven als gevolg van de invoering van kilometerheffing. In paragraaf 3.8 worden deze uitkomsten gerelateerd aan de huidige vervoer- en operationele kosten van bedrijven. De baten van kilometerheffing komen aan bod in paragraaf 3.9. In paragraaf 3.10 vindt tenslotte een terugkoppeling plaats van deze resultaten met de uitkomsten van eerdere studies en wordt de balans opgemaakt.

3.2 Financiële effecten van beprijzingsmaatregelen

Onderzoek naar de financiële effecten van beprijzingsmaatregelen voor bedrijven is schaars. Een soortgelijke studie als deze is in het verleden alleen uitgevoerd naar de effecten van tolheffing op de bedrijvigheid in de Randstad (NEI, 1991). Voor zover bekend zijn deze studies niet uitgevoerd voor andere beprijzingsmaatregelen als rekening rijden en brandstofverhogingen.

In de NEI-studie naar de effecten van tolheffing is onderscheid gemaakt naar vijf sectoren waarvoor kostenveranderingen zijn bepaald. In interviews is op basis van het mobiliteitspatroon een inschatting gemaakt van de kostenveranderingen door tolheffing. Verondersteld is dat tolheffing gedurende zeven dagen per week plaatsvindt op de wegen de stad in en dat het toltarief per passage 2,3 EUR (5 NLG) bedraagt.

Tabel 3.1 geeft een overzicht van de kostenveranderingen voor vier onderscheiden sectoren. Daarnaast is de sector congressen/toerisme/cultuur onderscheiden. Hiervoor is alleen het verwacht effect van tolheffing op het aantal bezoekers bepaald. Naar verwachting neemt bij tolheffing het aantal bezoekers met 1 procent af.

Tabel 3.1: Effecten van tolheffing op vervoerskosten

Sector	Extra kosten tolheffing per bedrijf	Extra kosten als percentage vervoerskosten	Extra kosten als percentage operationele kosten
Industrie	75.000 EUR (165.000 NLG)	6%	0,5%
Groothandel	68.000 EUR (150.000 NLG)	5%	0,6%
Zakelijke dienstverlening	132.000 EUR (290.000 NLG)	13%	0,6%
Transport	Niet bepaald	Niet bepaald	0,3%

Per saldo is er sprake van een beperkte toename van de operationele kosten. Het verschil in extra kosten tussen de zakelijke dienstverlening enerzijds en de industrie en de groothandel anderzijds wordt toegeschreven aan de verhoudingsgewijs grote stijging van de kosten van zakelijke verplaatsingen en woon-werkvergoedingen in de zakelijke dienstverlening.

In paragraaf 4.2 zal dieper ingegaan worden op eerder verricht onderzoek naar de gedragseffecten van kilometerheffing.

3.3 Vervoerskosten van bedrijven

Tijdens de interviews en enquêtes is aan de bedrijven gevraagd wat hun huidige vervoerskosten zijn en wat hiervan het aandeel is binnen de totale operationele kosten van een bedrijf. De huidige vervoerskosten zijn hierbij gedefinieerd als de optelsom van de kosten voor woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en goederenvervoer (zowel eigen vervoer als beroepsvervoer). In het wegtransport gaat het dan derhalve bijvoorbeeld ook om de loonkosten die met het vervoer gemoeid zijn. De operationele kosten zijn gedefinieerd als de omzet van het bedrijf minus de kosten van inkopen minus de winst. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de vervoerskosten als percentage van de operationele kosten per sector en per grootteklasse.

Tabel 3.2 Vervoerskosten als percentage van de operationele kosten per sector

Sector	Klein	Midden	Groot	Totaal
Industrie	6%	6%	6%	6%
Bouw	8%	8%	3%	7%
Groothandel	9%	12%	6%	9%
Detailhandel	7%	7%	7%	7%
Wegtransport	54%	74%	62%	61%
Zakelijke dienstverlening	4%	4%	5%	5%
Kwartaire sector	5%	3%	2%	3%

Sector	Klein	Midden	Groot	Totaal
Andere sectoren	6%	6%	5%	6%
Gemiddeld	8%	8%	5%	7%

In het algemeen bedragen de vervoerskosten 7 procent van de operationele kosten. Opvallend is dat de vervoerskosten in het midden- en kleinbedrijf verhoudingsgewijs groter zijn dan in het grootbedrijf. De verklaring hiervan ligt vooral in het grote aandeel van de werkgelegenheid in de kwartaire sector en het kleine aandeel van het wegtransport in het grootbedrijf. Uit de tabel mag geconcludeerd worden dat vervoer een substantiële kostenpost van bedrijven is maar zeker niet de belangrijkste kostenpost van veel bedrijven.

Een uitzondering hierop vormt het wegtransport. Als gevolg van de kernactiviteit vervoer resulteren vanzelfsprekend verhoudingsgewijs zeer hoge vervoerskosten. Tijdens de interviews is verscheidene malen aangegeven dat het aandeel van vervoer in de operationele kosten 100 of bijna 100 procent bedraagt, enigszins afhankelijk van het feit of er naast transport nog andere kernactiviteiten zijn. Opmerkelijk is dat uitkomsten van de telefonische enquêtes op dit punt afwijken van de interviewresultaten. In veel enquêtes worden lagere percentages genoemd dan in de interviews.

Vanzelfsprekend heeft niet ieder bedrijf dezelfde soorten vervoerskosten. In de zakelijke dienstverlening vormt het lease-/bedrijfsautopark de grootste kostenpost en worden niet of nauwelijks kosten gemaakt voor goederenvervoer. In bijvoorbeeld het wegtransport zijn de kosten voor personenmobiliteit gering in vergelijking met de kosten van het goederenvervoer. Daarentegen worden in sectoren als de industrie, groothandel en detailhandel voor beide vormen van mobiliteit kosten gemaakt.

In de interviews is gevraagd de kosten voor personenvervoer te specificeren. Ruwweg 60 procent van de kosten voor personenmobiliteit betreffen kosten voor woon-werk en zakelijke kilometervergoedingen bij eigen autogebruik en 40 procent betreft kosten voor lease-/bedrijfsauto's. Dit beeld verschilt sterk van sector tot sector. Vooral in de zakelijke dienstverlening zijn de kosten van het leasepark hoog. Bij verscheidene geïnterviewde bedrijven in de zakelijke dienstverlening betreft meer dan 80 procent van de kosten voor personenmobiliteit de kosten van lease- en bedrijfsauto's.

Circa 70 procent van de bedrijven geeft een woon-werkvergoeding bij eigen-autogebruik. De belangrijkste uitzondering hierop vormen vanzelfsprekend eenmanszaken. Van de 70 procent geeft circa 85 procent van de bedrijven het maximaal toegestane forfaitaire bedrag. Circa 75 procent van de bedrijven geeft haar werknemers een zakelijke kilometervergoeding bij eigen-autogebruik, hiervan geeft circa 90 procent de belastingvrije vergoeding van 0,28 Euro per kilometer. Tenslotte beschikt circa 70 van de bedrijven in Nederland over één of meerder lease- of bedrijfsauto's.

Met betrekking tot het goederenvervoer geldt dat bijna 60 procent van de bedrijven in Nederland hiervoor kosten maakt. Goederenvervoer komt in bijna alle sectoren voor. Belangrijkste uitzonderingen hierop vormen de kwartaire sector en de zakelijke dienstverlening. Van de 57 procent van de bedrijven met goederenvervoer maakt 23 procent van de bedrijven alleen kosten voor beroepsvervoer, 18 procent alleen kosten voor eigen vervoer en heeft circa 17 procent kosten voor eigen en beroepsvervoer.

3.4 Methodiek bepaling financiële effecten

In de interviews en de telefonische enquêtes is op basis van de personen- en goederenmobiliteit van een bedrijf een inschatting gemaakt van de kostenveranderingen van de kilometerheffing voor dat bedrijf. Zoals ook aangegeven in figuur 1 in paragraaf 1.4 hebben we bij het bepalen van de kostenveranderingen onderscheid gemaakt naar twee vormen van personenvervoer en naar twee vormen van goederenvervoer. Bij de personenmobiliteit (woon-werk + zakelijk verkeer) van een bedrijf maken we onderscheid naar vervoer per eigen auto en naar vervoer per lease-/bedrijfsauto. Bij de goederenmobiliteit (goederenvervoer) van een bedrijf maken we onderscheid naar eigen vervoer en naar beroepsvervoer. Het laatste betreft vervoer dat wordt uitbesteed aan andere bedrijven, maar waarvan een bedrijf wel de kosten draagt. Centraal staat de bedrijfsgebonden mobiliteit die voor rekening van een bedrijf komt.

Bij eigen autogebruik is aan de geïnterviewden eerst gevraagd of er sprake is van een woon-werk en een zakelijke kilometervergoeding en is gevraagd naar het karakter van deze vergoedingsregeling. Vervolgens is de vraag gesteld of het bedrijf werknemers met een eigen auto, die als gevolg van een hoog aantal woon-werk en/of zakelijke kilometers (een binnenlands kilometrage van meer dan 18.000 km) door de invoering van de kilometerheffing met extra kosten worden geconfronteerd hierin financieel tegemoet wil komen. Met andere woorden of men bereid is een extra vergoeding te geven boven de huidige vergoeding. Zo ja, dan is hiervan in de interviews in overleg met de gesprekspersoon een inschatting gemaakt van de omvang van deze vergoeding. Gegeven de onzekerheid over de mogelijke wijziging van de forfaitaire bedragen bij invoering van kilometerheffing en het feit dat kwantificering alleen heeft plaatsgevonden in de interviews, en niet in de telefonische enquêtes, zijn de resultaten hiervan niet meegenomen bij de bepaling van het totale financiële effect.

Voor het bepalen van de kostenverandering van het lease-/bedrijfsautopark is gevraagd naar het aantal lease-/bedrijfsauto's, de gemiddelde nieuwprijs van een lease-/bedrijfsauto en het gemiddelde binnenlandse kilometrage van een lease-/bedrijfsauto. Hierbij zijn de auto's van een bedrijf verdeeld over drie categorieën: hoogsegment (nieuwprijs boven NLG 45.000 / EUR 20.000), middensegment (tussen NLG 25.000 en NLG 45.000) en laagsegment (nieuwprijs onder NLG 25.000 / EUR 11.000). Afhankelijk van het aantal auto's per bedrijf en het gemiddelde kilometrage per categorie is een inschatting gemaakt van de bespaarde kosten aan BPM, MRB en brandstofaccijnzen en de bijkomende kosten van kilometerheffing. Het saldo hiervan is vervolgens als kostenverandering genoteerd.

De kostenveranderingen van het beroepsvervoer zijn bepaald aan de hand van de uitkomsten van de interviews met bedrijven in het wegtransport. Uit de interviews met de wegtransportondernemingen (zie ook hierna) bleek dat de kosten voor deze ondernemingen met gemiddeld 1 procent toenemen als gevolg van de invoering van kilometerheffing en dat deze kostenverhoging in zijn geheel wordt doorberekend aan de klant. In de daaropvolgende interviews en enquêtes is derhalve verondersteld dat de kosten van het beroepsvervoer voor een bedrijf met 1 procent toenemen.

De kostenveranderingen van het eigen vervoer zijn tenslotte bepaald aan de hand van de omvang van het wagenpark (aantal bestel-, lichte- en zware vrachtauto's) en het

gemiddeld binnenlands kilometrage per type voertuig. Bij zware vrachtauto's (>12 ton) is daarbij nog onderscheid gemaakt tussen kilometers over het hoofdwegennet en over het onderliggend wegennet, aangezien de kilometerheffing voor zware vrachtauto's alleen geldt voor gebruik van het hoofdwegennet. Analoog aan de methodiek voor de lease- en bedrijfsauto's is per type voertuig bij het genoemde binnenlandse kilometrage van een voertuig een inschatting gemaakt van de bespaarde kosten aan MRB, Eurovignet en brandstofaccijnzen en de bijkomende kosten van kilometerheffing. Het saldo hiervan is vervolgens als kostenverandering genoteerd.

3.5 Bruto- en netto-effect van kilometerheffing

De optelsom van deze vier kostenveranderingen geeft de totale kostenverandering voor een bedrijf weer. De ophoging van de steekproefresultaten heeft plaatsgevonden door eerst per grootteklasse per sector (bijvoorbeeld industrie-klein, detailhandel-midden) de interview- en enquêteresultaten te middelen en deze vervolgens op te hogen met het aantal werknemers per grootteklasse per sector. De steekproefresultaten zijn derhalve gewogen verwerkt. Bij de ophoging is onderscheid gemaakt naar het bruto- en naar het netto-effect van kilometerheffing voor het Nederlandse bedrijfsleven.

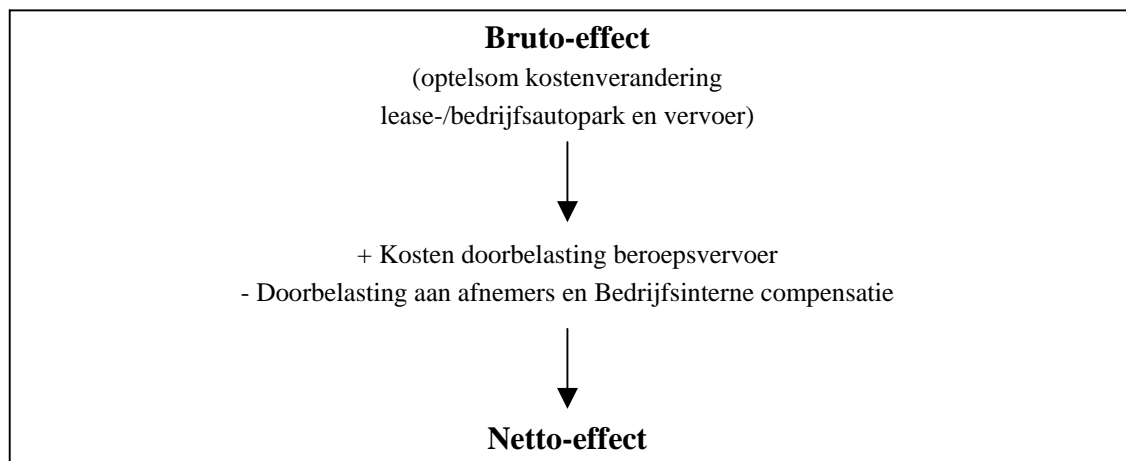
Het bruto-effect van kilometerheffing betreft de directe kostenverandering van de invoering van kilometerheffing voor een bedrijf. Het is de kostenverandering die direct gerelateerd is aan de voertuigen die in 'eigendom' zijn van het bedrijf. Het betreft hier de kostenverandering van het lease-/bedrijfsautopark en de kostenverandering van het eigen vervoer. Bij het bruto-effect wordt derhalve geen rekening gehouden met de eventuele afwenteling van extra kosten van werknemers (bij bijvoorbeeld een hoog kilometrage bij eigen auto-gebruik) aan de werkgever. Hetzelfde geldt voor de eventuele doorberekening van het wegtransport met betrekking tot de kosten van het beroepsvervoer en voor de doorbelasting van extra kosten van een bedrijf aan afnemers.

Het netto-effect geeft de uiteindelijke kostenverandering van de invoering van kilometerheffing voor bedrijven weer. Het netto-effect betreft de kostenverandering die resulteert na (gedeeltelijke) doorbelasting van de kosten voor beroepsvervoer door het wegtransport en na (gedeeltelijke) doorbelasting van kostenveranderingen van bedrijven aan afnemers. Tevens is op het bruto-effect het bedrag in mindering gebracht wat bedrijven aangeven bedrijfsintern te zullen 'compenseren', zodat per saldo geen extra kostenpost ontstaat. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om een aanpassing van het mobiliteitspatroon van een bedrijf gericht op het terugdringen van de extra kosten voor kilometerheffing. Per saldo betreft het netto-effect het deel van de kosten van bedrijven dat niet zal worden doorbelast en de kosten waarvan bedrijven hebben aangegeven dat deze direct ten laste gaan van het bedrijfsresultaat.

Idealiter zouden bij het netto-effect van kilometerheffing ook de (eventuele) extra vergoeding voor de werknemers met eigen auto moeten worden meegenomen. Zoals hiervoor aangegeven maken de onzekerheid over de mogelijke wijziging van de forfaitaire bedragen bij invoering van kilometerheffing en het feit dat kwantificering alleen heeft plaatsgevonden in de interviews een verantwoorde kosteninschatting echter niet mogelijk.

Onderstaand figuur geeft de stappen van bruto- naar netto-effect weer.

Figuur: 3.3 Van bruto- naar netto effect



Zoals hiervoor is aangegeven hebben we in de interviews en enquêtes verondersteld dat de kosten van het beroepsvervoer met 1 procent toenemen. Dit cijfer was gebaseerd op een tiental interviews met wegvervoerders, die vooruitlopend op de andere interviews en enquêtes zijn gehouden, met als doel een betrouwbare inschatting te kunnen maken van de veranderde kosten van beroepsvervoer voor bedrijven. Uit de gehouden interviews volgde als beeld dat de kosten van het wegtransport met gemiddeld 1 procent toenemen en dat deze kosten volledig worden doorberekend aan de afnemers van het wegtransport. Kortom de kosten van beroepsvervoer zouden voor bedrijven bij kilometerheffing met 1 procent toenemen.

Uit de telefonische enquêtes volgt een wat afwijkend beeld. Per saldo stijgen de kosten van het wegtransport met 0,87 procent en wordt hiervan 77 procent aan afnemers doorbelast. Als bijvoorbeeld de huidige kosten van een wegtransportonderneming op jaarbasis 10 miljoen Euro bedragen, nemen deze kosten bij invoering van de kilometerheffing met 87.000 Euro toe. Hiervan wordt vervolgens circa 67.000 Euro doorberekend. Voor de afnemer van beroepsvervoer nemen de kosten ervan op jaarbasis derhalve met circa 0,67 procent ($0,87\% \times 0,77\%$) toe.

Het is niet duidelijk waar het verschil in percentages tussen de interviews en enquêtes voor doorberekenen precies door verklaard kan worden. We vermoeden dat transportbedrijven op korte termijn zeker niet alle extra kosten ‘eenvoudigweg’ kunnen doorbelasten gezien de felle concurrentie in de sector. Gezien deze concurrentie, en het feit dat de marges laag zijn mogen we er op langere termijn van uit gaan dat extra kosten wel volledig zullen worden doorberekend, omdat uiteindelijk alle beroepsgoederenvervoerders met het effect te maken zullen hebben. In het volgende hoofdstuk komen we op dit gedragseffect terug. Voor het bepalen van het netto-effect van kilometerheffing in dit hoofdstuk is verondersteld dat de kosten van het beroepsvervoer voor bedrijven met circa 0,67 procent ($0,87\% \times 0,77\%$) toenemen.

Voor het bepalen van het netto-effect is het bruto-effect, zoals hiervoor beschreven, gecorrigeerd met uit de enquêtes gebleken percentages voor doorberekening en bedrijfsinterne verrekening. Tabel 3.4 geeft een overzicht van deze percentages per sector. Een voorbeeld: in de detailhandel geeft 45 procent van de bedrijven aan de extra kosten als gevolg van kilometerheffing te zullen doorberekenen, 35 procent geeft aan dat de extra kosten ten laste van het bedrijfsresultaat zullen gaan en 19 procent zal de extra kosten intern compenseren. In het vervolg van het onderzoek is verondersteld dat dit eveneens betekent dat van iedere Euro kostenstijging in de detailhandel 45 procent wordt doorberekend, 35 procent ten laste zal gaan van het bedrijfsresultaat en 19 procent intern wordt verrekend.

Tabel 3.4 Reactie op kostenverhoging

Sector	Doorberekenen aan afnemers	Ten laste van bedrijfsresultaat	Bedrijfsinterne Verrekening	Totaal
Industrie	69%	24%	7%	100%
Bouw	54%	41%	6%	100%
Groothandel	80%	20%	0%	100%
Detailhandel	45%	35%	19%	100%
Wegtransport	77%	21%	2%	100%
Zakelijke dienstverlening	58%	29%	13%	100%
Kwartaire sector	18%	39%	42%	100%
Andere sectoren	42%	35%	23%	100%
Totaal	47%	32%	20%	100%

In het volgende hoofdstuk zal dieper op de achtergronden bij deze gedragsreacties worden ingegaan.

3.6 Kwalitatief effect

De invoering van de kilometerheffing leidt voor veel bedrijven tot een verandering van de vervoerskosten en derhalve ook tot een verandering van de operationele kosten. Afhankelijk van het mobiliteitspatroon kan er sprake zijn van een kostentoeename, een kostenafname of blijven de kosten voor vervoer ongewijzigd. De tabellen 3.5 en 3.6 laten de kostenveranderingen per sector zien. In totaal heeft uiteindelijk 76 procent van de bedrijven in Nederland te maken met een kostentoeename (netto-effect).

Tabel 3.5 Kwalitatief effect van kilometerheffing per sector (bruto-effect)

Sector	Toename	Ongewijzigd	Afname	Totaal
Industrie	73%	14%	13%	100%
Bouw	70%	7%	23%	100%
Groothandel	73%	11%	16%	100%
Detailhandel	69%	13%	18%	100%
Wegtransport	86%	0%	14%	100%
Zakelijke dienstverlening	81%	19%	0%	100%
Kwartaire sector	54%	42%	5%	100%
Andere sectoren	65%	22%	13%	100%
Totaal	68%	22%	10%	100%

Tabel 3.6 Kwalitatief effect van kilometerheffing per sector (netto-effect)

Sector	Toename	Ongewijzigd	Afname	Totaal
Industrie	92%	4%	4%	100%
Bouw	73%	7%	20%	100%
Groothandel	78%	5%	16%	100%
Detailhandel	83%	4%	13%	100%
Wegtransport	90%	0%	10%	100%
Zakelijke dienstverlening	83%	17%	0%	100%
Kwartaire sector	58%	37%	6%	100%
Andere sectoren	74%	15%	10%	100%
Totaal	76%	17%	7%	100%

Uit tabel 3.6 kan geconcludeerd worden dat als gevolg van de invoering van kilometerheffing vooral in de industrie en in het wegtransport verhoudingsgewijs de meeste bedrijven met een kostenverhoging geconfronteerd worden. In de kwartaire sector blijven bij veel bedrijven als gevolg van kilometerheffing de kosten ongewijzigd. De oorzaak hiervan is het ontbreken van goederenvervoer en lease-/bedrijfsauto's bij veel bedrijven in de kwartaire sector, waardoor de kilometerheffing bij deze bedrijven niet tot meer of minder kosten leidt.

De toename van het aantal bedrijven met een kostenverhoging in het netto-effect ten opzichte van het bruto-effect (76 tegenover 68 procent) is toe te schrijven aan de doorbelasting van de kosten van beroepsvervoer in het netto-effect. In het bruto-effect wordt verondersteld dat de kosten van beroepsvervoer niet veranderen. De tabellen 3.7 en 3.8 geven de kostenveranderingen per grootteklasse weer, eveneens voor het bruto- en het netto-effect. Opvallend is dat er in het midden- en grootbedrijf verhoudingsgewijs meer bedrijven zijn met een kostentoeename dan in het kleinbedrijf.

Een duidelijke oorzaak is hiervoor niet aan te geven. Voor een deel kan dit verklaard worden door de aanwezigheid van eenmanszaken in het kleinbedrijf waarbij de vervoerskosten door de invoering van kilometerheffing gelijkblijven of afnemen.

Tabel 3.7 Kwalitatief effect van kilometerheffing per grootteklasse (bruto-effect)

Sector	Toename	Ongewijzigd	Afname	Totaal
Klein	47%	35%	18%	100%
Midden	81%	16%	2%	100%
Groot	78%	16%	5%	100%

Tabel 3.8 Kwalitatief effect van kilometerheffing per grootteklasse (netto-effect)

Sector	Toename	Ongewijzigd	Afname	Totaal
Klein	59%	26%	15%	100%
Midden	83%	13%	4%	100%
Groot	83%	14%	3%	100%

De toename van het aantal bedrijven met een kostenverhoging in het netto-effect ten opzichte van het bruto-effect is ook hier te wijten aan de doorbelasting van de kosten van beroepsvervoer in het netto-effect.

Kilometrages in steekproef

Of de invoering van kilometerheffing voor bedrijven leidt tot een toe- of een afname van de vervoerskosten is direct gerelateerd aan het (gemiddelde) binnenlandse kilometrage dat met een voertuig wordt afgelegd en het omslagpunt in kilometers dat op dat voertuig van toepassing is. Onderstaande tabel geeft ter illustratie de omslagkilometrages weer voor een viertal voertuigen en de gevonden gemiddelde kilometrages per voertuigtype in dit onderzoek

Tabel 3.9 Omslagpunten en gemiddelde binnenlandse jaarkilometrages (ongewogen cijfers)

Voertuigtype	Omslagpunt	Gemiddeld KM in ECORYS-onderzoek
Personenauto	± 18.000 KM	± 34.600 KM
Bestelauto	± 22.000 KM	± 33.400 KM
Lichte vrachtauto	± 25.000 KM	± 51.300 KM
Zware vrachtauto	± 46.500 KM	± 108.400 KM

De gemiddelde kilometrages in dit onderzoek liggen aanmerkelijk boven de berekende omslagpunten. Hiervoor zijn verscheidene redenen te noemen. Bij de kilometrages van personen- en bestelauto's is van belang dat in dit onderzoek alleen de voertuigen in bezit van bedrijven zijn beschouwd. Zo is bijvoorbeeld het gemiddeld kilometrage van een lease-auto hoger dan dat van een auto in particulier bezit. Met betrekking tot bestelauto's kan worden opgemerkt dat in Nederland circa 20 procent van de bestelauto's in privé-handen is (NIPO, 1997) waarmee naar verwachting ook minder kilometers worden gemaakt. Voor lichte en zware vrachtauto's geldt dat het wegtransport (hoge kilometrages) in de steekproef meer dan evenredig vertegenwoordigd is.

3.7 Kwantitatief effect

In deze paragraaf worden de berekende bruto- en netto kostenveranderingen achtereenvolgens gekwantificeerd op nationaal niveau, op sectorniveau, op het niveau van de grootteklassen en naar werknemer. Daarbij worden de cijfers uitgesplitst naar personen- (woon-werk en zakelijk verkeer) en naar goederenvervoer (eigen en beroepsvervoer).

Kostenveranderingen op nationaal niveau

Tabel 3.10 geeft een overzicht van het bruto- en netto-effect van kilometerheffing per jaar voor het Nederlandse bedrijfsleven. Netto is er sprake van een kostenstijging van circa 138 miljoen Euro. Het netto-effect bedraagt circa éénderde van het bruto-effect. Als we kijken naar het netto-effect valt op dat circa éénderde van dit bedrag kosten voor goederenmobiliteit betreft en dat circa tweederde betrekking heeft op personenmobiliteit. Met andere woorden tweederde van de kosten van kilometerheffing is toe te schrijven aan de lease- en bedrijfsautoparken van ondernemingen.

Tabel 3.10 Bruto- en netto-effect op nationaal niveau op jaarbasis

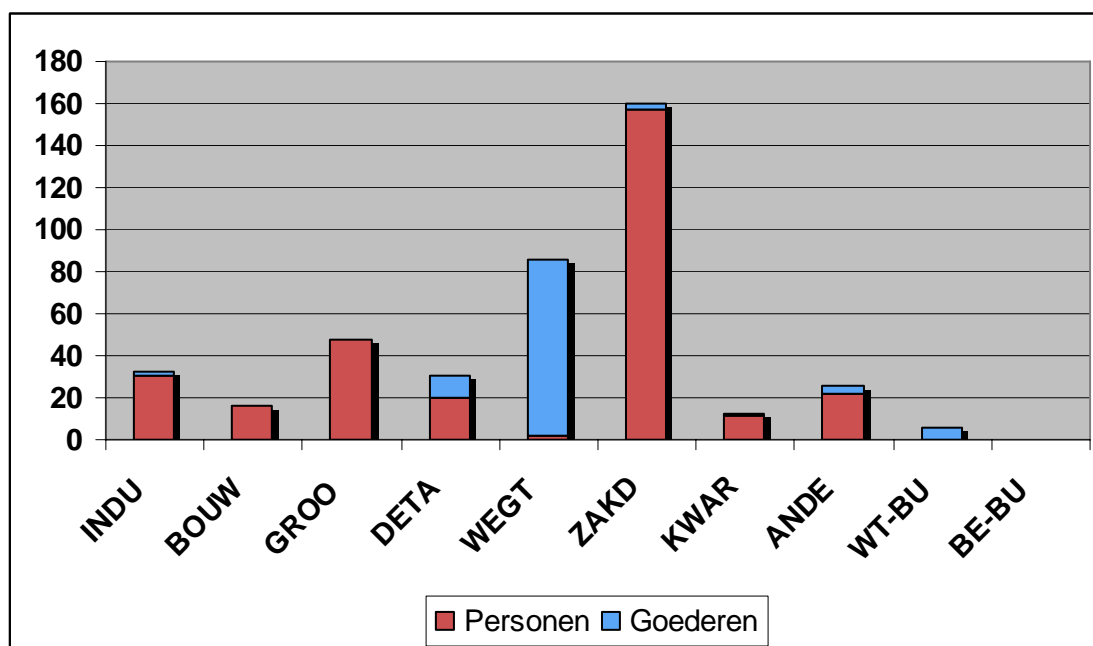
	Bruto-effect	Netto-effect
Personenvervoer	307 miljoen Euro	88 miljoen Euro
Goederenvervoer	103 miljoen Euro	50 miljoen Euro
Totaal	410 miljoen Euro	138 miljoen Euro

In absolute zin is er als gevolg van de invoering van de kilometerheffing sprake van een behoorlijke kostenverhoging. Als de kosten worden gerelateerd aan de huidige vervoer- en operationele kosten van een bedrijf blijkt dit bedrag echter zeer beperkt van omvang te zijn. De vervoerskosten nemen met circa 0,4 procent toe, op de operationele kosten van een bedrijf is de kostenstijging te verwaarlozen. In de volgende paragraaf wordt hier dieper op ingegaan.

In tabel 3.10 zijn de effecten voor bedrijven in Nederland weergegeven. Naar verwachting heeft de invoering van kilometerheffing echter ook effecten voor bedrijven die niet in Nederland gevestigd zijn. Het gaat hierbij enerzijds om buitenlandse wegtransportondernemingen die over Nederlandse grondgebied rijden, bijvoorbeeld in opdracht van Nederlandse verladers. Anderzijds gaat het om buitenlandse ondernemingen waarvan een deel van het goederenvervoer over Nederlands grondgebied plaatsvindt en die hierdoor met extra kosten geconfronteerd worden.

Op basis van kengetallen over het buitenlandse wegvervoer is hiervoor een zeer ruwe inschatting gemaakt. Naar verwachting nemen in het bruto-effect de kosten van buitenlandse wegtransportondernemingen met circa 5 miljoen Euro toe. Netto worden deze ondernemingen met een kostenverhoging van circa 1 miljoen Euro geconfronteerd en worden andere buitenlandse ondernemingen (geen wegtransportondernemingen) met een kostenverhoging van circa 4 miljoen Euro geconfronteerd.

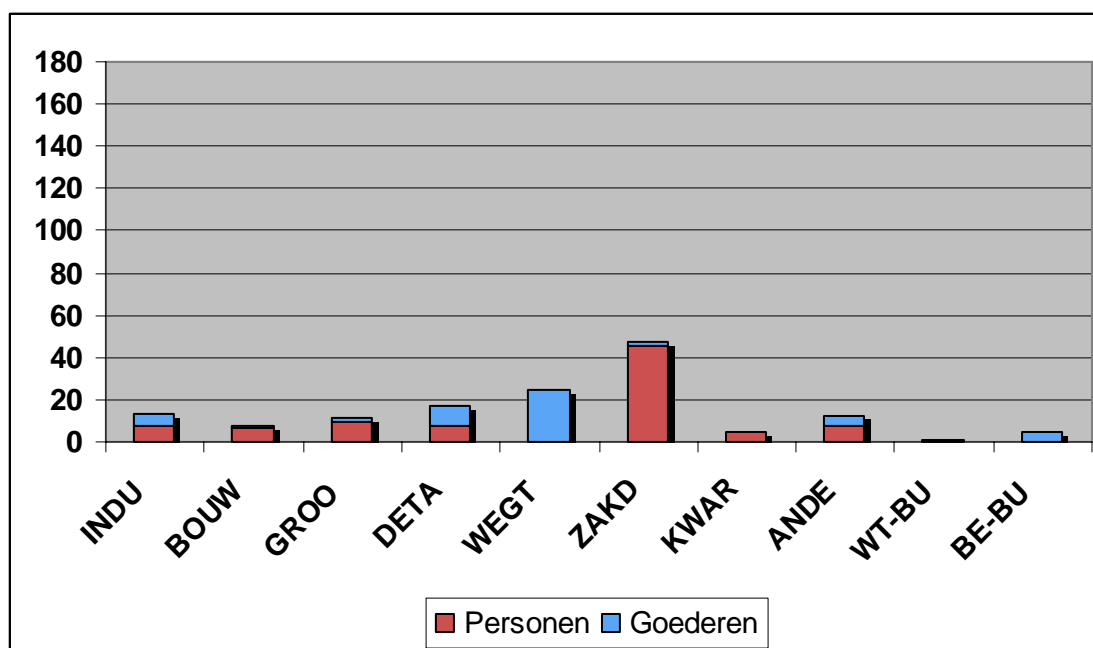
Figuur 3.11 Bruto-effect per sector op jaarbasis (in miljoenen Euro's)



INDU = Industrie,
 GROO = Groothandel,
 WEGT = Wegtransport,
 KWAR = Kwartaire sector,
 WT-BU = Buitenlands wegtransportbedrijven,

BOUW = Bouwnijverheid,
 DETA = Detailhandel,
 ZAKD = Zakelijke dienstverlening,
 ANDE = Andere sectoren,
 BE-BU = Buitenlandse bedrijven

Figuur 3.12 Netto-effect per sector op jaarbasis (in miljoenen Euro's)



Kostenverandering per sector

In de figuren 3.11 en 3.12 is het bruto- en netto-effect uitgesplitst per sector, tabel 3.13 laat de bedragen zien die met de tussenstappen gemoeid zijn.

Tabel 3.13 Van bruto- naar netto-effect per sector op jaarbasis

Sector	Bruto-effect	+ Doorbelasten wegtransport	- Doorbelasten afnemers & Intern	Netto-effect
Industrie	32	24	-43	14
Bouw	17	3	-12	8
Groothandel	48	10	-46	12
Detailhandel	30	16	-30	17
Wegtransport	86	-61	-1	24
Zakelijke dienstverlening	160	4	-117	48
Kwartaire sector	12	0	-7	5
Andere sectoren	26	9	-23	12
Totaal	410	6	-278	138

In absolute zin wordt vooral de zakelijke dienstverlening door de invoering van de kilometerheffing financieel getroffen. De oorzaak hiervan ligt in het grote aantal lease- en bedrijfsauto's dat in deze sector voorkomt. Circa de helft van de extra nettokosten voor personenmobiliteit komt bij de zakelijke dienstverlening terecht. Met betrekking tot het goederenvervoer geldt dat circa de helft van de nettokosten van de invoering van kilometerheffing bij het wegtransport terecht komt. In totaal komt circa de helft van de extra kosten door kilometerheffing voor het Nederlandse bedrijfsleven voor rekening van de sectoren zakelijke dienstverlening en wegtransport.

Kostenveranderingen per grootteklasse

Tabel 3.14 geeft een overzicht van bruto- en netto-effect per grootteklasse. In absolute zin wordt het grootbedrijf met de grootste kostentoename geconfronteerd (netto-effect). Circa 35 procent van de kosten van kilometerheffing komt voor rekening van het kleinbedrijf, circa 20 procent voor rekening van het middenbedrijf en circa 45 procent komt voor rekening van het grootbedrijf.

Tabel 3.14 Bruto- en netto-effect (in milj. Euro's) voor klein- (K), midden- (M) en grootbedrijf (G) op jaarbasis

	Bruto-effect			Netto-effect		
	K	M	G	K	M	G
Personenvervoer	108	78	121	31	21	36
Goederenvervoer	33	25	44	18	9	23
Totaal	141	103	165	49	31	59

Kostenveranderingen per werknemer

Tenslotte splitsen we de bruto- en netto kostenveranderingen uit per werknemer. Tabel 3.15 geeft een overzicht van de kostenstijging per werknemer per sector, tabel 3.16. geeft een overzicht van de kostenstijging per werknemer per grootteklasse.

Tabel 3.15 Bruto- en netto-effect in Euro's per werknemer op jaarbasis

Sector	Personenvervoer		Goederenvervoer		Totaal	
	Bruto	Netto	Bruto	Netto	Bruto	Netto
Industrie	34	8	2	7	35	15
Bouw	40	16	1	4	41	20
Groothandel	109	22	0	4	109	26
Detailhandel	26	9	13	12	40	22
Wegtransport	8	2	444	127	452	129
Zakelijke dienstverlening	113	33	2	2	115	34
Kwartaire sector	6	3	0	0	7	3
Andere sectoren	31	11	5	6	36	17
Gemiddeld	46	13	16	7	62	21

Uit tabel 3.15 wordt duidelijk dat de kostentoeename per werknemer in het wegtransport met afstand het hoogst is. Gemiddeld nemen de kosten per werknemer als gevolg van de invoering van kilometerheffing in deze sector met 129 Euro toe (netto-effect), ruim boven het overall gemiddelde van 21 Euro per werknemer. Het zwaarst getroffen door kilometerheffing is het wegtransport. De uitkomst is echter niet verrassend gezien het feit dat de kernactiviteit van deze sector vervoer vormt. De invoering van kilometerheffing houdt hier mogelijk een lichte versterking van de concurrentiepositie van buitenlandse transportondernemingen in, vanwege de mogelijkheid van interne kruissubsidiëring (extra kosten door kilometerheffing in Nederland compenseren in buitenlandse ritten), die ontbreekt bij de Nederlandse transporteurs. Verwacht mag echter worden dat het hier om een zeer beperkte dreiging lijkt te gaan. De grote kostentoeename van de zakelijke dienstverlening in absolute zin in vergelijking met andere sectoren valt voor een groot deel weg als het totaalbedrag door het aantal werknemers in de sector wordt gedeeld. Opvallend zijn de zeer lage bedragen in de kwartaire sector. Het grotendeels ontbreken van goederenvervoer en lease-/bedrijfsauto's is hier debet aan.

Tabel 3.16 Bruto- en netto-effect per werknemer in klein- (K), midden- (M) en grootbedrijf (G) op jaarbasis

	Bruto-effect			Netto-effect		
	K	M	G	K	M	G
Personenvervoer	45	72	39	13	20	12
Goederenvervoer	14	23	14	7	9	7
Totaal	59	95	53	20	28	19

Uit tabel 3.16 kan tenslotte geconcludeerd worden dat het middenbedrijf per werknemer met een hogere kostenstijging te maken krijgt bij invoering van kilometerheffing dan het klein- en grootbedrijf. Vooral de kosten voor het personenvervoer liggen hoger.

3.8 Effecten op huidige vervoer- en operationele kosten

In absolute zin kost de invoering van de kilometerheffing het Nederlandse bedrijfsleven circa 138 miljoen Euro (netto-vraag). In tabel 3.17 wordt het bruto-effect gerelateerd aan de huidige vervoerskosten, in tabel 3.18 het netto-effect. De huidige vervoerskosten zijn een optelsom van de kosten van het bedrijf voor woon-werk-, zakelijk en goederenvervoer.

Tabel 3.17 Toename vervoerskosten (bruto-effect) ten opzichte van de huidig vervoerskosten

Sector	Klein	Midden	Groot	Totaal
Industrie	0,1%	2,0%	0,6%	0,8%
Bouw	-1,1%	2,0%	3,1%	0,5%
Groothandel	0,8%	2,8%	2,6%	1,6%
Detailhandel	1,3%	1,2%	0,7%	1,1%
Wegtransport	0,8%	0,5%	0,8%	0,7%
Zakelijke dienstverlening	1,6%	3,1%	2,9%	2,4%
Kwartaire sector	0,1%	1,4%	0,5%	0,6%
Andere sectoren	0,9%	1,6%	1,1%	1,0%
Totaal	0,7%	2,0%	1,2%	1,2%

Tabel 3.18 Toename vervoerskosten (netto-effect) ten opzichte van de huidig vervoerskosten

Sector	Klein	Midden	Groot	Totaal
Industrie	0,1%	0,6%	0,3%	0,3%
Bouw	-0,4%	0,9%	1,3%	0,2%
Groothandel	0,2%	0,6%	0,6%	0,4%
Detailhandel	0,5%	0,5%	0,4%	0,5%
Wegtransport	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%
Zakelijke dienstverlening	0,5%	0,9%	0,9%	0,7%
Kwartaire sector	0,1%	0,6%	0,2%	0,2%
Andere sectoren	0,3%	0,6%	0,5%	0,4%
Totaal	0,3%	0,6%	0,4%	0,4%

Per saldo zijn de effecten van kilometerheffing op de vervoerskosten beperkt. Het bruto-effect van de invoering van kilometerheffing is een toename van 1,2 procent van de vervoerskosten van het Nederlandse bedrijfsleven, het netto-effect van kilometerheffing is een toename van 0,4 procent.

De netto-kostentoeename varieert van 0,2 tot 0,7 procent tussen de verschillende sectoren, de zakelijke dienstverlening heeft de hoogste kostenstijging. Voor het wegtransport geldt een beperkte toename van 0,2 procent, maar gerealiseerd moet worden dat de vervoerskosten in het wegtransport een veel hoger aandeel in de operationele kosten hebben dan in de andere onderscheiden sectoren.

Ten opzichte van het klein- en grootbedrijf nemen in het middenbedrijf de vervoerskosten ten opzichte van de huidige vervoerskosten het meest toe. De effecten van kilometerheffing op de operationele kosten van bedrijven zijn zeer beperkt. Het bruto-effect varieert tussen een kostenstijging van 0,0 procent (afgerond) tot 0,2 procent. Het

netto-effect varieert tussen 0,0 en 0,1 procent. Met andere woorden: de kilometerheffing leidt voor bedrijven tot een zeer geringe kostenstijging.

In het wegtransport zijn voor veel bedrijven de vervoers- en operationele kosten aan elkaar gelijk, hetgeen voor deze sector resulteert in grotere effecten op de operationele kosten dan in andere sectoren. Voor het wegtransport is er sprake van een bruto-effect van 0,7 procent en een netto-effect van 0,2 procent.

3.9 Baten van een kilometerheffing

De invoering van de kilometerheffing betekent voor bedrijven niet per definitie een extra kostenpost. Afgezien van een mobiliteitspatroon dat tot kostenbesparingen leidt zal de invoering van de kilometerheffing eveneens tot reistijdwinsten leiden. Uit modelberekeningen met het LMS komt naar voren dat de invoering van kilometerheffing tot een aanzienlijke reductie van het aantal voertuigverliesuren zal leiden. Het aantal voertuigkilometers neemt op korte termijn (2010) met circa 7 en op lange termijn (2020) met 10 procent af ten opzichte van de referentiesituatie in 2010 respectievelijk 2020. Naar verwachting is het aantal voertuigverliesuren in 2020 circa 25 procent lager bij de invoering van kilometerheffing in vergelijking met de referentiesituatie voor 2020. De verwachting is niet dat files ten opzichte van de huidige situatie gaan afnemen. Door de autonome groei van de automobiliteit neemt het aantal files de komende jaren toe. De invoering van kilometerheffing leidt wel tot een afvlakking van de filegroei en een hogere doorstromingsnelheid in de spitsuren.

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (KBA) kilometerheffing (ECORYS, 2002) zijn de reistijdwinsten door kilometerheffing gemonetariseerd. Als we veronderstellen dat kortere reistijden in het woon-werkverkeer ten goede komen voor de werknemer, en derhalve niet voor de werkgever, zijn de effecten op het zakelijk en vrachtverkeer in dit kader van belang. In de KBA worden voor het jaar 2010 de baten voor het zakelijk verkeer op 193 miljoen Euro geschat en de baten voor het vrachtverkeer op 99 miljoen Euro. Als dit bedrag wordt afgezet tegenover het berekende netto-effect voor het jaar 2002 (138 miljoen Euro kostenstijging op jaarbasis) lijkt, na correctie voor het tijdsverschil, de invoering van kilometerheffing een positief effect voor het Nederlands bedrijfsleven hebben.

Het is enigszins de vraag bij wie deze baten terecht komen. Dit geldt vooral de baten voor het vrachtverkeer. Een groot deel van deze baten zal vooral ten gunste komen van het wegtransport, maar het is vervolgens de vraag of deze sector deze kostenverlaging weer zal teruggeven aan haar afnemers. Vanuit het gegeven van de grote competitie in deze markt mag dit overigens wel worden verwacht.

Het is van belang om op te merken dat deze reistijdwinsten niet of nauwelijks als baten van een kilometerheffing worden beschouwd. De reductie van het aantal voertuigverliesuren, resulterend in reistijdwinsten, is ook aan de gesprekspersonen in de interviews en de enquêtes voorgelegd. Als eerste is de vraag gesteld of men verwacht of de (platte) kilometerheffing daadwerkelijk tot een reductie van het aantal voertuigverliesuren zal leiden. In het algemeen staan de gesprekspersonen bijna zonder

uitzondering sceptisch tegenover de verwachte reistijdwinsten. Circa 87 procent van de ondervraagden verwacht niet dat de kilometerheffing tot een reductie van het aantal voertuigverliesuren zal leiden. In onderstaande tabel worden de resultaten op deze vraag voor de diverse sectoren weergegeven. Verschillen tussen het klein-, midden- en grootbedrijf zijn er nauwelijks.

Tabel 3.19 Realisatie van 25 procent minder voertuigverliesuren door invoering van kilometerheffing (n=252)

Sector	Ja	Nee	Totaal
Industrie	4%	96%	100%
Bouw	10%	90%	100%
Groothandel	5%	95%	100%
Detailhandel	11%	89%	100%
Wegtransport	5%	95%	100%
Zakelijke dienstverlening	16%	84%	100%
Kwartaire sector	21%	79%	100%
Andere sectoren	13%	87%	100%
Gemiddeld	13%	87%	100%

Verscheidene redenen worden aangedragen om deze mening te onderbouwen. Veelvuldig wordt verwezen naar de doorgevoerde brandstofprijsverhogingen (bijv. het Kwartje van Kok) wat volgens het merendeel van de geïnterviewden niet of nauwelijks effect heeft gehad. Daarbij wordt aangegeven dat van de huidige plannen voor kilometerheffing slechts een zeer beperkte prikkel uitgaat om het mobiliteitsgedrag te veranderen. Om de voorspelde reductie van de voertuigverliesuren te bereiken zou de kostenverhoging juist veel groter moeten zijn. Vaak wordt ook benadrukt dat verplaatsingen ‘eenvoudigweg’ gemaakt moeten worden en dat de prijs ervan hier nauwelijks op van invloed is; ‘men verplaatst zich niet voor de lol’.

Met betrekking tot de bedrijfsgerelateerde mobiliteit wordt aangegeven dat men in ieder geval niet verwacht dat de zakelijke verplaatsingen en het goederenvervoer van het bedrijf door de invoering van kilometerheffing zullen verminderen. Deze verplaatsingen dienen gemaakt te worden en eventuele extra kosten hiervoor worden doorberekend. Bovendien is tijd voor veel bedrijven belangrijker dan kosten. Met betrekking tot woon-werkverkeer is de situatie onduidelijker omdat dit in eerste plaats de verantwoordelijkheid is van de werknemer, niet van de werkgever. Desondanks verwacht het merendeel van de ondervraagden niet dat hierin veel veranderingen zullen optreden. De verminderde voertuigverliesuren zullen dus vooral in de niet-bedrijfsgerelateerde mobiliteit optreden. Hier worden sterke vraagtekens bij geplaatst, zeker omdat veel particulieren minder dan 18.000 binnenlandse kilometers per jaar afleggen en daardoor geen stimulans ondervinden om minder kilometers te maken.

Het is van belang bij de interpretatie van deze gegevens te wijzen op het feit dat een ex ante gevraagde gedragsreactie gebonden is aan de situatie waarin de geïnterviewde zich verkeert op het moment van beantwoording. In het algemeen zeggen de antwoorden iets over de te verwachte reactie op korte termijn in de huidige context van het bedrijf. Het feit dat de geïnterviewden relatief meer zwaarte/gewicht toekennen aan de –direct- waarneembare stijging van bedrijfskosten, dan de indirect en op langere termijn te verwachten baten is derhalve logisch, maar vormt slechts één kant van de medaille.

In de interviews is tenslotte de vraag gesteld of, als er daadwerkelijk sprake is van de voorspelde reistijdwinsten, de extra kosten die het bedrijf kwijt is door de invoering van kilometerheffing hier tegenop wegen. Met andere woorden of men bereid is voor een verbeterde doorstroming te betalen. Deze vraag is uiteindelijk aan de 50 geïnterviewde bedrijven voorgelegd. In totaal geven 27 bedrijven (54 procent) aan zeker te willen betalen als de voorgespiegelde reistijdwinsten realiteit zouden worden, 9 bedrijven (18 procent) geeft aan dit niet te willen en 14 bedrijven (28 procent) geven aan hierop het antwoord niet te weten. Opvallend is dus dat bedrijven wel bereid lijken om te betalen voor een betere doorstroming van verkeer.

3.10 Synthese

De invoering van de kilometerheffing leidt voor veel bedrijven tot een toename van de kosten voor vervoer en derhalve ook tot een toename van de operationele kosten. De effecten zijn echter (zeer) beperkt. De huidige vervoerskosten van bedrijven bedragen gemiddeld 7 procent van de operationele kosten van een bedrijf. Als gevolg van de kilometerheffing stijgen de vervoerskosten met circa 0,4 procent, op de operationele kosten van een bedrijf is de kostenstijging te verwaarlozen.

In vergelijking met het onderzoek naar de financiële effecten van tolheffing vallen de uitkomsten in dit onderzoek laag uit. In het onderzoek naar tolheffing namen de vervoerskosten van de bedrijven met circa 5 tot 13 procent toe en de operationele kosten met circa 0,3 tot 0,6 procent. Het verschil is naar verwachting vooral toe te schrijven aan het feit dat tegenover de invoering van tolheffing geen besparingen stonden zodat er per definitie sprake was van een kostenstijging voor bedrijven.

In absolute zin is er als gevolg van de invoering van kilometerheffing sprake van een bruto kostenstijging van 410 miljoen Euro en een netto kostenstijging van 138 miljoen Euro. Circa de helft van de kostenstijging komt terecht bij het wegtransport en bij de zakelijke dienstverlening. Circa 45 procent van de kostenstijging komt terecht bij het grootbedrijf.

Van de kostentoeename is circa tweederde gerelateerd aan de personenmobiliteit van een bedrijf; de kosten voor woon-werk en zakelijk verkeer. Het resterende deel is gerelateerd aan de kosten van eigen (goederen)vervoer en de kosten van beroepsvervoer. De kostentoeename voor personenmobiliteit is volledig toe te schrijven aan de aanwezigheid van lease- en bedrijfsauto's binnen een bedrijf. In het algemeen geldt voor veel bedrijven ook dat de kostenverandering sterk afhankelijk is van (de omvang van) het lease- en bedrijfsautopark binnen een onderneming.

Een groot deel van de bedrijven zal de extra kosten als gevolg van de invoering van kilometerheffing doorberekenen aan haar afnemers. Circa 55 procent van de bedrijven belast de kostenverhoging door, daarnaast probeert circa 20 procent van de bedrijven de kostenverhoging door kilometerheffing intern te compenseren met andere kostenposten zodat per saldo geen extra kosten ontstaan.

Als de door LMS voorspelde reistijdwinsten bij het netto-effect van kilometerheffing worden meegeteld lijkt per saldo een positief effect te ontstaan. De baten van kilometerheffing bedragen in 2010 circa 292 miljoen Euro op jaarbasis terwijl daar tegenover een netto-kostenpost van ongeveer 138 miljoen Euro staat (cijfer 2002). De gesprekspersonen in dit onderzoek verwachten echter bijna zonder uitzondering niet of nauwelijks positieve reistijdeffecten van kilometerheffing en zien kilometerheffing derhalve vooral als een extra kostenpost. Bijna zonder uitzondering wordt zeer sceptisch gereageerd op de verwachte reductie van het aantal voertuigverliesuren. Deze schijnbare tegenspraak met de uitkomsten van verkeersmodellen wordt vooral verklaard uit het startpunt van de beantwoording: het bedrijf reageert binnen een korte-termijnperspectief vanuit de eigen situatie, met zijn eigen kostenkarakteristieken en mobiliteitsbehoeften, de modellen nemen ex post waargenomen gedrag als uitgangspunt, en plaatsen dit in een lange-termijnperspectief.

Het onderzoek laat zien dat de financiële effecten van deze vorm van kilometerheffing voor bedrijven minimaal zijn. Wel moet hierbij worden aangetekend dat in het onderzoek verondersteld is dat de fiscaal toegestane forfaitaire vergoedingen bij eigen auto-gebruik ongewijzigd blijven bij de invoering van kilometerheffing. Vanzelfsprekend kan een aanpassing van de forfaitaire vergoedingen en de bereidheid van bedrijven om vergoedingen te geven aan haar werknemers boven de forfaitaire vergoedingen aanzienlijke implicaties hebben voor de kosten van vervoer. Desondanks is de verwachting dat ook dan het totale effect van kilometerheffing op de operationele kosten van bedrijven bescheiden is.

4 Gedragseffecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de gedragseffecten van bedrijven die voortvloeien uit de berekende kostenveranderingen. Centraal staat de vraag hoe een bedrijf omgaat met de veranderingen in vervoerskosten als gevolg van de invoering van de kilometerheffing. Ook in dit hoofdstuk worden de onderzoeksresultaten zoveel mogelijk gespecificeerd naar de onderscheiden sectoren en grootteklassen.

In paragraaf 4.2 komen de resultaten van eerder onderzoek naar de effecten van beprijzing op het gedrag van bedrijven aan bod. Diverse studies uitgevoerd naar beprijzingsmaatregelen in het algemeen en kilometerheffing in het bijzonder passeren de revue. Aansluitend wordt in paragraaf 4.3 aandacht besteed aan prijselasticiteiten in het goederenwegvervoer.

De resultaten van de mondelinge interviews en de telefonische enquêtes komen aan bod in de paragrafen 4.4 tot en met 4.8. Na een toelichting op de onderzoeksmethodiek in paragraaf 4.4 wordt in paragraaf 4.5 ingegaan op de algemene gedragsreacties. In de paragrafen 4.6 tot en met 4.8 komen specifieke gedragsreacties met betrekking tot eigen-autogebruik, lease- en bedrijfsauto's en goederenvervoer aan bod. Paragraaf 4.9 staat stil bij de algemene houding van bedrijven ten opzichte van kilometerheffing. In paragraaf 4.10 wordt tenslotte de balans opgemaakt.

4.2 Gedragseffecten bij beprijzingsmaatregelen

Studies verricht naar de gedragseffecten van beprijzingsmaatregelen laten zien dat de verkeerskundige en gedragseffecten van een maatregel sterk samenhangen met de reistijdwaardering van de verkeersdeelnemers. Veelal blijkt dat naar mate men een hogere tijdswaardering (*value-of-time*) toekent aan een verplaatsing, men eerder bereid is meer te betalen voor een verplaatsing. In het algemeen geldt derhalve dat verkeersdeelnemers met hoge reistijdwaardering eerder een kostenverhoging zullen accepteren en dat gedragsreacties toenemen naar mate de reistijdwaardering afneemt. Een hogere reistijdwaardering gaat samen met een hogere prijsinelasticiteit.

In het algemeen worden in verkeer- en vervoersstudies vier soorten verplaatsingen (motieven) onderscheiden: (1) woon-werkverkeer, (2) zakelijk verkeer, (3) vrachtverkeer en (4) overig verkeer (vooral recreatief personenverkeer). Tabel 4.1 geeft voor ieder motief de reistijdwaardering per uur weer. Ter verduidelijking, het woon-werkverkeer

heeft een reistijdwaardering van 7,20 Euro per uur, met andere woorden een weggebruiker heeft er 7,20 Euro voor over om een uur eerder op het werk of thuis te zijn.

Tabel 4.1 Tijdwaardering per motief (prijspeil 2001)

Motief	Tijdwaardering (Euro/Uur)
Woon-werk	7,20
Zakelijk	25,92
Vracht	37,96
Overig	5,03

(Bron: Hague Consulting Group, 1998; Bewerking ECORYS Transport)

Zakelijk en vrachtverkeer komen in het algemeen volledig voor rekening van bedrijven, dit in tegenstelling tot woon-werk en overig verkeer. Uit de cijfers in tabel 4.1 mag geconcludeerd worden dat bedrijven een hogere reistijdwaardering hebben dan particulieren. Bedrijven zullen in de praktijk dan ook prijsinelastischer reageren op prijszingsmaatregelen dan particulieren.

In een studie naar de prijsgevoeligheid van het zakelijk verkeer (Decisio, 1999) wordt de prijsinelasticiteit van zakelijk verkeer bevestigd. In het algemeen weegt het nut van de zakelijke autoverplaatsing op tegen de hogere vervoerskosten en is de reistijd van een zakelijke reis belangrijker dan de vervoerskosten ervan. Daarbij heeft het zakelijk verkeer in de praktijk veelal geen goede alternatieven (gezien de reistijd en het gemak) voor de auto en zullen prijsverhogingen worden opgevangen door de werkgever die deze kosten vervolgens doorberekent aan de klant. Zakelijk verkeer is derhalve betrekkelijk prijsongevoelig en prijsverhogende maatregelen zullen niet of nauwelijks bijdragen aan de vermindering van het aantal zakelijke kilometers.

Verplaatsingen van bedrijven zijn derhalve minder gevoelig voor prijsveranderingen dan verplaatsingen van particulieren. Daar komt bij dat de kosten van vervoer voor veel bedrijven verhoudingsgewijs beperkt zijn ten opzichte van de operationele kosten van een bedrijf (zie paragraaf 3.3) en dat een toename van de vervoerskosten in veel gevallen leidt tot een minimale stijging van de operationele kosten van een bedrijf.

De afgelopen jaren hebben verschillende studies laten zien dat beprijzingsmaatregelen bij bedrijven in beperkte mate tot gedragsveranderingen leiden. Achtereenvolgens wordt hierna kort ingegaan op de effecten van tolheffing, rekening rijden, brandstofprijsverhogingen en betaalstroken voor bedrijven. Vervolgens komen de studies naar de effecten van kilometerheffing aan bod.

Effecten van beprijzingsmaatregelen

In 1991 is door NEI onderzoek verricht naar de effecten van tolheffing (toltarief van 5 NLG per passage richting stad) op de bedrijvigheid in de Randstad. In alle onderzochte sectoren (industrie, groothandel, transport, zakelijke dienstverlening, congreswezen/toerisme/cultuur) nemen de operationele kosten van een bedrijf als gevolg van tolheffing met gemiddeld een half procent toe. De geïnterviewde bedrijven geven

vrijwel allemaal aan dat de kostenstijging geen aanleiding geeft tot een verandering in de organisatie van het goederenvervoer. Vrijwel alle bedrijven geven ook aan dat een groot deel van de zakelijke verplaatsingen niet anders dan met de auto gemaakt kan worden op grond van effectiviteit (bijvoorbeeld aantal bezoeken per dag door commerciële medewerkers) en haalbaarheid (bijvoorbeeld door het mee moeten nemen van gereedschap en dergelijke). Ook hierop is het effect van tolheffing minimaal. Over de wijze waarop de bedrijven omgaan met de kostenverhoging wordt eensgezind geantwoord. Bedrijven geven vrijwel zonder uitzondering aan de extra kosten van de introductie van tolheffing in de prijzen van de goederen en diensten door te zullen en kunnen berekenen waardoor de tolheffing feitelijk neerkomt op een prijsverhoging die uiteindelijk bij de consumenten neerkomt.

In het kader van de plannen voor rekening rijden (vast tarief van 5 NLG per passage in spitsperiodes) zijn met het Landelijk Modelsysteem (LMS) berekeningen gemaakt van de verkeer- en vervoerseffecten van rekening rijden. De berekeningen laten zien dat rekening rijden vooral effect heeft op het woon-werk en het overig verkeer. De woon-werkautomobiliteit neemt af en de sociaal-recreatieve mobiliteit verandert van tijdstip. Opvallend is dat de zakelijke automobiliteit zowel in de ochtendspits als gedurende de rest van de dag bij de invoering van rekening rijden toeneemt. Deze toename ontstaat door generatie van zakelijke autokilometers alsmede door een geringe overstap vanuit het openbaar vervoer naar de auto. De effecten op het vrachtverkeer zijn niet bepaald. In tegenstelling tot de plannen voor tolheffing zijn bij rekening rijden de effecten ervan voor het bedrijfsleven niet in beeld gebracht.

Daarnaast zijn de afgelopen jaren verscheidene studies uitgevoerd naar de haalbaarheid van de A4-Doorstroomroute (een congestievrije route tussen Zaandam/Almere en de Belgische Grens opgebouwd uit betaalstroken en toltrajecten). Als gevolg van de verschillende reistijdwaarderingen van de weggebruikers komt in de studie duidelijk naar voren dat vooral het zakelijk verkeer en het vrachtverkeer bereid is om de toltarieven te bepalen en in zeer beperkte mate het woon-werk- en het overige verkeer.

Effecten van kilometerheffing

De verkeerskundige effecten van de voorkeursvariant van de kilometerheffing zijn geschat met LMS. Uit berekeningen blijkt dat het aantal voertuigkilometers op korte (2010) en lange (2020) termijn daalt met respectievelijk zeven en tien procent ten opzichte van de situatie zonder kilometerheffing. Het aantal voertuigverliesuren per etmaal daalt op korte termijn met 20 en op lange termijn met 25 procent. Door de autonome groei van de mobiliteit neemt het aantal files wel toe ten opzichte van 2000.

De berekeningen laten zien dat de effecten op het vrachtverkeer en het zakelijk autoverkeer minimaal zijn. Ten opzichte van de situatie zonder kilometerheffing blijft het vrachtverkeer op lange termijn ongewijzigd en neemt het zakelijk autoverkeer met 1 procent af. Het woon-werkverkeer per auto neemt met 6 procent af. De 'winst' wordt behaald in het 'winkelverkeer' en het overige verkeer met de auto, beiden min 18 procent ten opzichte van de situatie zonder kilometerheffing. De uitkomsten bevestigen de hoge mate van de prijsinelasticiteit van bedrijfsgerelateerde mobiliteit en geven aan dat de reductie van het aantal voertuigkilometers en het aantal voertuigverliesuren niet of nauwelijks bij bedrijven behaald zal worden.

Literatuur over de effecten van de invoering van kilometerheffing is schaars. De studie die de meeste aanknopingspunten biedt is de PIEK-studie² uitgevoerd door IOO (2000). De PIEK-studie veronderstelt een vlakke kilometerheffing waarin het vrachtverkeer niet wordt blootgesteld aan kilometerheffing. Bedrijven ondervinden positieve effecten van de kilometerheffing als gevolg van reistijdwinst, maar worden geconfronteerd met extra kosten voor woon-werk en zakelijk verkeer en de onmogelijkheid voor bedrijven om de gestegen vervoerskosten in zijn geheel door te berekenen in de prijzen. Bij dit laatste is vooral van belang of de kilometerheffing ook in het buitenland wordt ingevoerd. Per saldo resulteert een positief welvaartseffect van ongeveer 0,3 procent van de toegevoegde waarde.

In de NEI-studie (2001), *Inkomenseffecten van een kilometerheffing – Casestudies van individuele huishoudens en bedrijven*, zijn voor een aantal typen bedrijven de financiële effecten in beeld gebracht. Van de onderscheiden gevallen wordt de rijkschoolhouder het zwaarst getroffen door de invoering van kilometerheffing. In het onderzoek komt naar voren dat vooral lease-auto's een extra kostenpost vormen. Per saldo zijn de kostenstijgingen bij veel bedrijven beperkt omdat een groot deel van de kosten van kilometerheffing uiteindelijk worden doorbelast.

KPMG BEA (2001) concludeert dat de effecten van een kilometerheffing voor bedrijven in de zakelijke dienstverlening minimaal zijn. Hoewel er sprake is van een kostenverhoging wordt dit door bedrijven niet als onoverkomelijk ervaren. Dit komt enerzijds doordat de kosten van mobiliteit voor bedrijven geen grote kostenpost vormen en anderzijds doordat deze kosten gewoonlijk worden doorberekend aan de klant. De verwachting is niet dat de invoering van de kilometerheffing hierbij tot veranderingen zal leiden.

4.3 Prijselasticiteiten in goederenwegvervoer

Een verandering van brandstof-, voertuig- of tonkilometerprijzen in het goederenwegvervoer kan verschillende reacties oproepen. In de NEI/CE-studie (1999), *Prijselasticiteiten in het goederenwegvervoer*, is hieraan aandacht besteed. Enigszins vergelijkbaar met de invoering van kilometerheffing is het effect van veranderde brandstofprijzen. De conclusie van deze studie is dat de elasticiteit bij een verhoging van de brandstofprijzen tot een reductie van de vraag naar goederenwegvervoer -0,15 op de korte termijn en -0,3 op de lange termijn bedraagt. Met andere woorden bij een brandstofprijsverhoging van 10 procent leidt dit op lange termijn tot een vraagreductie van 3 procent. De effecten van brandstofprijzen op goederenvervoer zijn op korte termijn beperkter.

Hogere kosten per voertuigkilometer voor de verlader, bijvoorbeeld als gevolg van invoering van een kilometerheffing of door verhoging van de brandstofaccijns, kan drie effecten teweegbrengen. Ten eerste kan er substitutie naar andere modaliteiten ontstaan, ten tweede kan er vraaguitval naar wegtransport optreden en ten derde kunnen hogere

² PIEK staat voor Prijsbeleid, Inkomenseffecten en Kilometerheffing

prijzen leiden tot vraaguitval als gevolg van het uitvallen van fysieke productie. Tabel 4.2 geeft de drie elasticiteiten weer, de optelsom geeft de eigenelasticiteit van het wegvervoer weer (uitgedrukt in tonkilometers).

Tabel 4.2 Eigen elasticiteiten van de vraag naar goederenwegvervoer (tonkilometers) bij prijsverhoging wegvervoer (in tonkilometers), Bron NEI/CE (1999)

Eigen elasticiteit, totaal	-0,6 tot -0,9
Waarvan substitutie	-0,4 tot -0,5
Waarvan vraaguitval transport	-0,2 tot -0,4
Waarvan vraaguitval productie	Laag (<0,1)

De kruislingse elasticiteit bij een prijsverhoging van het wegvervoer (in tonkilometers) met betrekking tot het spoorvervoer ligt tussen +1,8 en +3,0. Nadrukkelijk zij vermeldt dat de elasticiteit sterk wordt beïnvloed door het vervoerde volume. Doordat dit volume bij het spoorvervoer laag is, is de elasticiteit sterk afhankelijk van de schommelingen hierin. De kruislingse elasticiteit met betrekking tot de binnenvaart ligt tussen +0,4 en +0,8. De beschreven elasticiteiten laten duidelijk zien dat op de lange termijn gedragsreacties sterker optreden dan op de korte termijn.

4.4 Methodiek bepaling gedragseffecten

De gedragseffecten van de invoering van kilometerheffing zijn bepaald op basis van de berekende kostenveranderingen voor de geïnterviewde en enquêteerde bedrijven. Eerst is gevraagd hoe het bedrijf in hoofdlijnen omgaat met de berekende kostenveranderingen en vervolgens is dieper ingegaan op de specifieke effecten op de woon-werk-, zakelijk en goederenmobiliteit van een bedrijf.

Analoog aan de bepaling van de financiële effecten zijn ook hier de steekproefresultaten opgehoogd door eerst de per grootteklasse per sector de interview- en enquêteresultaten te middelen en deze resultaten vervolgens op te hogen met aantal werknemers per grootteklasse per sector. Voor de sectoren die niet direct zijn meegenomen in het onderzoek zijn dezelfde aannames gedaan als bij het bepalen van het financiële effect. Verondersteld is dat in sectoren met eenzelfde mobiliteitsprofiel dezelfde gedragseffecten optreden.

In de interviews en enquêtes is verondersteld dat de kosten van beroepsvervoer met 1 procent toenemen, hetgeen (zeker op korte termijn) een overschatting van de extra kosten betekent. Desondanks is niet de verwachting dat hiermee afbreuk wordt gedaan aan de resultaten van de interviews en enquêtes.

In bijlage I wordt een gedetailleerd overzicht gegeven van de scores op de belangrijkste gedragsvragen.

4.5 Gedrag in hoofdlijnen

Zoals beschreven in het vorige hoofdstuk ondervindt het merendeel van de geïnterviewde en geënquêteerde bedrijven een kostenverhoging als gevolg van de invoering van de kilometerheffing. Afhankelijk van de omvang van de kostenverhoging wordt hier door bedrijven verschillend op gereageerd. Gemiddeld nemen de vervoerskosten van een bedrijf met 0,4 procent (netto-effect) toe terwijl het effect operationele kosten zeer minimaal is. Nadat aan bedrijven de kostenverandering was voorgerekend en zo mogelijk gerelateerd aan de vervoer- en operationele kosten van een bedrijf is de vraag gesteld wat men van de hoogte van deze kostenverandering vindt. Tabel 4.3 geeft weer wat bedrijven in de onderscheiden sectoren, die worden geconfronteerd met een kostenstijging, vonden van het uitgerekende bedrag.

Tabel 4.3 Omvang van het uitgerekende bedrag per sector (n=201)

Sector	Ze er laag	Laag	Niet hoog, niet laag	Hoog	Ze er hoog	Totaal
Industrie	2%	16%	19%	43%	10%	100%
Bouw	3%	15%	43%	32%	7%	100%
Groothandel	19%	5%	27%	32%	17%	100%
Detailhandel	13%	16%	19%	43%	10%	100%
Wegtransport	0%	5%	28%	36%	31%	100%
Zakelijke dienstverlening	8%	10%	35%	31%	15%	100%
Kwartaire sector	19%	23%	38%	15%	6%	100%
Andere sectoren	10%	19%	27%	34%	11%	100%
Gemiddeld	12%	16%	32%	29%	12%	100%

Ondanks het feit dat het toch gaat om een verhoudingsgewijs beperkte kostenverhoging is een groot deel van de bedrijven het met deze zienswijze oneens en geeft aan dat men dit toch een hoog bedrag vindt, zeker in absolute zin. Met name het wegtransport vindt dat er sprake is van een hoog bedrag. Bij doorvragen wordt deze reactie in het algemeen wel enigszins afgezwakt, maar wordt ook benadrukt dat dit één van de vele kostenverhogingen is waarmee een bedrijf wordt geconfronteerd en dat ‘vele kleintjes één grote maken’. Veel geïnterviewden spreken ook in eerste instantie over een ‘ordinaire belastingverhoging’ voor bedrijven zonder dat men er iets voor terugziet.

Tabel 4.4 Omvang van het uitgerekende bedrag per grootteklasse (n=201)

Grootteklasse	Ze er laag	Laag	Niet hoog, niet laag	Hoog	Ze er hoog	Totaal
Klein	11%	12%	30%	38%	9%	100%
Midden	8%	24%	31%	30%	8%	100%
Groot	13%	15%	34%	24%	14%	100%

Vervolgens is de vraag gesteld hoe het bedrijf in hoofdlijnen met deze kostenverhoging omgaat. Tabel 4.5 geeft een overzicht van de gedragsreacties per sector.

Tabel 4.5 Reactie op kostenverhoging per sector (n=201)

Sector	Doorberekenen aan afnemers	Ten laste van bedrijfsresultaat	Bedrijfsinterne Verrekening	Totaal
Industrie	69%	24%	7%	100%
Bouw	54%	41%	6%	100%
Groothandel	80%	20%	0%	100%
Detailhandel	45%	35%	19%	100%
Wegtransport	77%	21%	2%	100%
Zakelijke dienstverlening	58%	29%	13%	100%
Kwartaire sector	18%	39%	42%	100%
Andere sectoren	42%	35%	23%	100%
Totaal	47%	32%	20%	100%

Zoals ook is aangegeven in paragraaf 3.4 zal circa 47 procent van de bedrijven proberen de extra kosten door te berekenen aan de afnemers, circa 32 procent laat de extra kosten ten laste gaan van het bedrijfsresultaat en circa 20 procent van de bedrijven tracht de extra kosten intern te verrekenen. Als er sprake is van een minimale kostentoeename wordt in een aantal gevallen geantwoord dat men dit bedrag ten laste zal laten komen van de winst. Het extra bedrag is te laag of te verwaarloosbaar om in de kostprijs van een product of dienst mee te nemen.

Een beperkt aantal bedrijven geeft aan dat gegeven de concurrentiepositie van de onderneming de extra vervoerskosten niet kunnen worden doorberekend en dat deze extra kosten of ten laste gaan van het bedrijfsresultaat of bedrijfsintern worden gecompenseerd. In het algemeen vinden ondervraagden het ingewikkeld dit laatste punt te concretiseren. Voor zover toegelicht wordt er naar gestreefd om vooral de kosten van het lease-park te verlagen. Een enkele keer is aangegeven deze kosten op het personeel te verhalen door bijvoorbeeld de salarissen te ‘bevriezen’ of middels een korting op de winstuitkering. Een bedrijfsinterne oplossing speelt voornamelijk in de kwartaire sector, het ‘publieke’ karakter van deze bedrijven is hier debet aan.

Tabel 4.6 geeft een overzicht van de gedragsreacties in hoofdlijnen per grootteklasse. Opvallend is dat naar mate de grootteklasse toeneemt verhoudingsgewijs minder bedrijven de extra kosten doorberekenen en er vaker bedrijfsinterne verrekening plaatsvindt. Een duidelijke oorzaak hiervoor ontbreekt. Opvallend is daarnaast dat in de interviews een groter deel van de bedrijven aangeeft een kostentoeename te kunnen doorbelasten dan in de enquêtes.

Tabel 4.6 Reactie op kostenverhoging per grootteklasse (n=201)

Sector	Doorberekenen aan afnemers	Ten laste van bedrijfsresultaat	Bedrijfsinterne Verrekening	Totaal
Klein	59%	31%	10%	100%
Midden	48%	34%	18%	100%
Groot	40%	32%	28%	100%

Bedrijven die aangeven dat ze de extra kosten zullen doorberekenen geven hiervoor diverse redenen. Verscheidene bedrijven geven aan dat ‘iedereen’ de extra kosten doorbelast en dat je anders een dief van je eigen portemonnee bent. Daarbij is het in veel

gevallen een gering bedrag en is de verwachting dat doorberekening niet of nauwelijks op bezwaar zal stuiten. Tenslotte is de kilometerheffing een maatregel die voor het bedrijfsleven als geheel van toepassing is. Wel worden als kanttekeningen geplaatst dat het uiteindelijke gedrag sterk afhankelijk is van de concurrentie en dat op de (heel) korte termijn prijsafspraken een directe doorbelasting niet mogelijk maken.

In de interviews is de vraag gesteld welk percentage van de extra kosten bedrijven verwachten te kunnen doorberekenen. Circa 85 procent van de bedrijven (33 in totaal) verwacht de extra kosten volledig te kunnen doorberekenen, circa 10 procent verwacht 75 en circa 10 procent verwacht 50 procent van de kosten te kunnen doorberekenen. Een aantal bedrijven staat wel 'huiverig' tegenover het doorberekenen van de extra kosten van lease-auto's, zeker als dit in absolute zin als een hoog bedrag wordt beschouwd.

De ondervraagde bedrijven verwachten dat concurrerende bedrijven op identieke wijze reageren op een kostenverhoging zoals tabel 4.7 toont. Men verwacht in het algemeen dat bij de concurrentie dezelfde ordegrrootte van kostenveranderingen optreedt en dat ook de concurrentie haar prijzen zal aanpassen. Vooral het feit dat de kilometerheffing van toepassing is op alle bedrijven is de belangrijkste reden dat men verwacht dat de lastenverzwaring zal worden doorberekend.

Tabel 4.7 Reactie op kostenverhoging door concurrerende bedrijven per sector (n=201)

Sector	Doorberekenen aan afnemers	Ten laste van bedrijfsresultaat	Bedrijfsinterne Verrekening	Totaal
Industrie	73%	20%	7%	100%
Bouw	58%	42%	0%	100%
Groothandel	80%	20%	0%	100%
Detailhandel	72%	18%	10%	100%
Wegtransport	80%	20%	0%	100%
Zakelijke dienstverlening	58%	34%	8%	100%
Kwartaire sector	15%	28%	57%	100%
Andere sectoren	49%	24%	27%	100%
Totaal	51%	27%	22%	100%

De ondervraagde bedrijven verwachten dat, indien van toepassing, leveranciers en producenten toegenomen vervoerskosten als gevolg van de invoering van de kilometerheffing ook aan hun bedrijf zullen doorberekenen. Ook hierbij geldt dat kilometerheffing op iedereen betrekking heeft en dat ook leveranciers en producenten geen andere keus hebben. Bedrijven geven aan dat deze kostentoeename geen reden is om van beroepsvervoer af te zien of om de organisatie van goederenvervoer drastisch te gaan wijzigen. Wel geven enkele geïnterviewden aan dat in de onderhandelingen met de vervoerder getracht zal worden deze kostenstijging (voorlopig) tegen te gaan. Maar tegelijkertijd wordt aangegeven dat iedere vervoerder met een kostentoeename te maken heeft en dat een kostenstijging van het beroepsvervoer derhalve onafwendbaar is.

4.6 Effecten op eigen-autogebruik

Bij de effecten van kilometerheffing op woon-werk- en zakelijk verkeer maken we onderscheid naar eigen-autogebruik en het gebruik van lease- en/of bedrijfsauto's. In deze paragraaf komen de effecten op eigen-autogebruik aan bod, in de paragraaf hierna de effecten op het lease- en bedrijfsautopark van een bedrijf.

Zoals uitgebreid is toegelicht in het vorige hoofdstuk is in de interviews en enquêtes verondersteld dat de forfaitaire woon-werk- en zakelijke kilometervergoedingen als gevolg van de invoering van kilometerheffing ongewijzigd blijven. Aan de gesprekspersonen is vervolgens de vraag gesteld of het bedrijf bereid is om werknemers met eigen auto, die er als gevolg van of een hoog woon-werkkilometrage (vermeld is een woon-werkafstand groter dan 25 kilometer) of een hoog zakelijk kilometrage op achteruit gaan, een vergoeding te geven boven de huidige vergoedingen. Onderstaande tabel geeft de bereidheid van bedrijven weer om een extra woon-werkvergoeding te geven.

Tabel 4.8 Bereidheid tot geven van extra woon-werkvergoeding (n=152)

Sector	Ja	Nee	Weet niet	Totaal
Industrie	23%	53%	23%	100%
Bouw	19%	34%	48%	100%
Groothandel	5%	85%	10%	100%
Detailhandel	11%	80%	9%	100%
Wegtransport	11%	56%	33%	100%
Zakelijke	13%	54%	33%	100%
dienstverlening	9%	58%	33%	100%
Kwartaire sector	10%	72%	18%	100%
Andere sectoren				
Gemiddeld	12%	61%	27%	100%

De bereidheid tot het geven van een extra woon-werkvergoeding lijkt beperkt en verschilt enigszins van sector tot sector. De nee-zeggers zeggen consequent te willen vasthouden aan de forfaitaire bedragen. Daarbij geven verscheidene gesprekspersonen aan dat woon-werk (en privé) kilometers voor rekening zijn van de werknemer, niet van de werkgever. Circa 12 procent van de bedrijven is wel bereid een hogere vergoeding te geven en verwachten dat toekomstige CAO-regelingen dit punt zullen oppakken. Daarnaast is de verwachting dat werknemers ook via individuele loononderhandelingen zullen proberen de extra kosten van kilometerheffing te compenseren. In het algemeen vinden veel gesprekspersonen het moeilijk deze vraag te antwoorden. Enerzijds omdat men niet weet of de forfaitaire bedragen gaan veranderen, anderzijds omdat tegemoetkomingen sterk afhankelijk zijn van de situatie op de arbeidsmarkt en van het gedrag van andere bedrijven. Bij een krappe arbeidsmarkt zullen bedrijven werknemers met extra kosten eerder tegemoetkomen dan in een ruime arbeidsmarkt. Bedrijven geven niet aan dat kilometerheffing reden zou zijn om woon-werk (en zakelijke kilometer)vergoedingen te verminderen. Tabel 4.9 geeft de bereidheid tot het geven van een extra zakelijke kilometervergoeding weer.

Tabel 4.9 Bereidheid tot geven van extra zakelijke kilometervergoeding (n=176)

Sector	Ja	Nee	Weet niet	Totaal
Industrie	28%	52%	20%	100%
Bouw	45%	41%	15%	100%
Groothandel	36%	58%	5%	100%
Detailhandel	11%	78%	11%	100%
Wegtransport	42%	33%	25%	100%
Zakelijke dienstverlening	41%	39%	20%	100%
Kwartaire sector	30%	43%	26%	100%
Andere sectoren	22%	63%	16%	100%
Gemiddeld	31%	50%	19%	100%

Circa 30 procent is bij voorbaat bereid tot het geven van een extra zakelijke kilometervergoeding indien werknemers door een hoog zakelijk kilometrage met extra kosten worden geconfronteerd. De meest gehoorde toelichting hierbij is dat bedrijven van mening zijn dat de vergoeding voor een zakelijke verplaatsing de werkelijke kosten ervan dient te weerspiegelen. Het zijn verplaatsingen in opdracht van het bedrijf en sommige bedrijven vrezen dat als de kosten ervan niet gedekt worden de bereidwilligheid van werknemers voor zakelijke verplaatsingen zal afnemen. Het bedrijf is derhalve wel gedwongen deze extra kosten te compenseren. De nee-zeggers geven aan te willen vasthouden aan de forfaitaire bedragen, sommige bedrijven geven aan veelrijders eventueel een lease-auto ter beschikking te stellen. Ook op deze vraag geven veel gesprekspersonen aan het antwoord niet direct te weten en dat hun gedrag sterk afhankelijk is van andere bedrijven en van de situatie op de arbeidsmarkt.

Hoewel het op basis van de uitkomsten in tabel 4.8 en 4.9 niet direct duidelijk wordt hoe bedrijven exact met vergoedingen voor eigen-autogebruik zullen omgaan komt wel duidelijk naar voren dat bedrijven eerder bereid zijn een hogere zakelijke kilometervergoeding te geven dan een hogere woon-werkvergoeding. In tabel 4.10 worden tenslotte de resultaten uitgesplitst naar klein-, midden- en grootbedrijf. Verschillen tussen de drie grootteklassen zijn beperkt, wel wordt ook hier de conclusie onderschreven dat bedrijven werknemers met eigen auto eerder tegemoetkomen bij zakelijke verplaatsingen dan bij woon-werkverplaatsingen.

Tabel 4.10 Bereidheid tot geven van extra woon-werk- en zakelijke kilometervergoeding in klein-, midden- en grootbedrijf

Sector	Ja	Nee	Weet niet	Totaal
Klein:				
-Woon-werkvergoeding	9%	68%	24%	100%
-Zakelijke kmvergoeding	29%	61%	10%	100%
Midden:				
-Woon-werkvergoeding	9%	70%	21%	100%
-Zakelijke kmvergoeding	21%	57%	23%	100%
Groot:				
-Woon-werkvergoeding	15%	55%	30%	100%
-Zakelijke kmvergoeding	35%	42%	23%	100%

4.7 Effecten op lease- en bedrijfsauto's

De kosten van kilometerheffing voor een bedrijf hangen sterk samen met het aantal lease- en bedrijfsauto's in een onderneming. De gemiddelde lease-auto in dit onderzoek heeft een gemiddeld binnenlands kilometrage van ongeveer 35.000 kilometer, duidelijk boven het omslagpunt van circa 18.000 kilometer, wat per definitie leidt tot extra kosten bij invoering van kilometerheffing. Tijdens veel interviews bleek dat bedrijven behoorlijk schrokken van de absolute kostenstijging van het lease- en bedrijfsautopark ook als het extra bedrag werd afgezet tegenover de totale vervoers- en operationele kosten van een bedrijf. Desondanks streeft circa 40 procent van de ondervraagde bedrijven met lease-auto's niet naar een verlaging van de extra kosten, zoals wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 4.11 Streven naar een verlaging kosten van lease-bedrijfsautopark bij kilometerheffing (n=159)

Sector	Ja	Nee	Totaal
Industrie	28%	72%	100%
Bouw	38%	62%	100%
Groothandel	46%	54%	100%
Detailhandel	39%	61%	100%
Wegtransport	27%	73%	100%
Zakelijke dienstverlening	44%	56%	100%
Kwartaire sector	38%	62%	100%
Andere sectoren	39%	61%	100%
Gemiddeld	38%	62%	100%

Bij bedrijven die aangeven te zullen streven naar kostenverlaging werden de volgende reacties het meest genoemd:

- Circa 50 procent van de bedrijven streeft naar goedkopere lease-auto's. Hierbij gaat het enerzijds om auto's met lagere leasetarieven, anderzijds om zuiniger auto's. Concretisering hiervan zou kunnen plaatsvinden door de vrijheid van een werknemer bij de keuze van een lease-auto in te perken.
- Circa 30 procent van de bedrijven streeft naar een reductie van het aantal lease-auto's door bijvoorbeeld de criteria om in aanmerking te komen voor een lease-auto aan te scherpen.
- Circa 15 procent van de bedrijven streeft naar een hogere eigen bijdrage voor de gebruikers van lease-auto's, maar een groot deel hiervan geeft ook aan dat dit naar verwachting op grote bezwaren bij de werknemers stuit.

Bij bedrijven die aangeven niet te zullen streven naar kostenverlaging werden de volgende reacties het meest genoemd:

- Circa 35 procent van de bedrijven geeft aan dat het effect van kilometerheffing te gering is op de kosten en derhalve geen prikkel voor gedragsverandering is.
- Circa 25 procent geeft aan dat de lease-auto een verworven arbeidsrecht is dat niet teruggedraaid kan worden.
- Circa 40 procent geeft andere redenen waarin vooral de onmisbaarheid van de auto en het ontbreken van goede alternatieven worden genoemd.

De tabellen 4.12 en 4.13 geven de gedragsreacties voor de onderscheiden sectoren weer. Opvallend zijn de afwijkende uitkomsten voor de industrie in tabel 4.12, waar een grote nadruk ligt op het maken van minder kilometers.

Tabel 4.12 Toelichting op verlaging kosten leasepark (n=57)

Sector	Goedkopere Auto's	Reductie # auto's	Hogere eigen bijdrage	Anders	Totaal
Industrie	21%	32%	0%	47%	100%
Bouw	84%	16%	0%	0%	100%
Groothandel	60%	40%	0%	0%	100%
Detailhandel	55%	19%	26%	0%	100%
Wegtransport	78%	22%	0%	0%	100%
Zakelijke dienstverlening	43%	26%	26%	5%	100%
Kwartaire sector	52%	33%	15%	0%	100%
Andere sectoren	53%	27%	17%	0%	100%
Gemiddeld	49%	29%	14%	8%	100%

Tabel 4.13 Toelichting op geen verlaging van kosten leasepark (n=102)

Sector	Geringe kosten	Arbeidsrecht	Anders	Totaal
Industrie	39%	23%	38%	100%
Bouw	12%	34%	54%	100%
Groothandel	25%	5%	70%	100%
Detailhandel	36%	23%	42%	100%
Wegtransport	31%	15%	55%	100%
Zakelijke dienstverlening	30%	28%	42%	100%
Kwartaire sector	45%	26%	29%	100%
Andere sectoren	37%	22%	41%	100%
Gemiddeld	35%	24%	41%	100%

Met betrekking tot de verschillen tussen het groot-, midden- en kleinbedrijf valt op dat in het kleinbedrijf de nadruk wat minder ligt op de keuze voor goedkopere auto's (39 procent) maar wat meer op een hogere eigen bijdrage (19 procent). Tevens wordt in het kleinbedrijf meer dan in andere grootteklassen de onmisbaarheid van de lease-auto benadrukt als reden voor het niet kunnen terugdringen van de kosten ervan.

In de interviews is aansluitend nog de vraag gesteld of de verwachte verlaging van de catalogusprijzen van auto's (als gevolg van de afschaffing van een kwart van de BPM) nog effecten zal hebben op de samenstelling van het autopark van het bedrijf. Veel geïnterviewden gaven aan dat zij vermoedden dat de verlaging van de catalogusprijzen te gering is om effect te hebben op de autoprijzen. Daarnaast vraagt men zich sterk af of deze verlaging wel in de leasecontracten tot uiting zal komen.

4.8 Effecten op goederenvervoer

Voor veel bedrijven nemen als gevolg van de invoering van kilometerheffing de kosten voor het goederenvervoer toe. Niet alleen nemen de kosten van beroepsvervoer toe, maar ook bij eigen vervoer is er vaak sprake van een kostenstijging. Circa 55 procent van de bedrijven met extra kosten voor goederenvervoer streeft naar een verlaging van deze kosten. Onderstaande tabel geeft de scores hiervan weer voor de onderscheiden sectoren.

Tabel 4.14 Streven naar een verlaging kosten voor goederenvervoer (eigen en beroepsvervoer) (n=159)

Sector	Ja	Nee	Totaal
Industrie	64%	36%	100%
Bouw	59%	41%	100%
Groothandel	70%	30%	100%
Detailhandel	74%	26%	100%
Wegtransport	48%	52%	100%
Zakelijke dienstverlening	46%	54%	100%
Kwartaire sector	42%	58%	100%
Andere sectoren	62%	38%	100%
Gemiddeld	55%	45%	100%

Over de wijze waarop de kosten voor goederenvervoer kunnen worden teruggedrongen bestaat echter veel onduidelijkheid. Circa 55 procent streeft naar een reductie van het aantal verreden kilometers en circa 13 procent van de ondervraagden overweegt de keuze voor een andere modaliteit (spoor, binnenvaart). Een andere genoemde mogelijkheid is het terugdringen van het brandstofverbruik.

Een derde van de ondervraagden zegt echter wel te streven naar een verlaging van de kosten voor goederenvervoer maar weet of verwacht niet dit streefbeeld ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. Zeker uit de interviews komt duidelijk naar voren dat de recentelijk veelvuldig doorgevoerde efficiëntieverbeteringen in het goederenvervoer in het algemeen en in het wegtransport in het bijzonder ertoe geleid hebben dat goederenvervoer reeds zo optimaal mogelijk plaatsvindt. Tabel 4.15 geeft de antwoorden op deze vraag weer voor de belangrijkste sectoren met goederenvervoer.

Tabel 4.15 Streven naar een verlaging kosten voor goederenvervoer (n=95)

Sector	Minder ritten	Andere modaliteit	Anders / Weet niet	Totaal
Industrie	39%	23%	39%	100%
Bouw	43%	0%	57%	100%
Groothandel	38%	12%	50%	100%
Detailhandel	68%	6%	27%	100%
Wegtransport	20%	9%	71%	100%
Gemiddeld	53%	13%	34%	100%

In totaal verwacht circa 45 procent van de bedrijven geen gedragsaanpassing. Ongeveer 25 procent van de ondervraagden geeft aan dat extra kosten doorbelast worden en

daardoor voor het bedrijf geen prikkel zijn om efficiënter te gaan werken. Circa 70 procent van de bedrijven geeft aan dat de kosten voor het goederenvervoer niet verlaagd kunnen worden omdat het vervoer reeds zo efficiënt mogelijk plaatsvindt. In het merendeel van de gesprekken wordt benadrukt dat een zo efficiënt mogelijke organisatie van het wegvervoer dagelijkse praktijk is en dat ritten eenvoudigweg gemaakt moeten worden. Ritten en personeel worden met routeplanners reeds zo goed als mogelijk ingepland. Het verminderen van het aantal ritten en kilometers of het verhogen van de beladingsgraad is voor bedrijven derhalve geen optie. Illustratief in dit kader is de gehoorde opmerking in het wegtransport dat je zonder retourvracht jezelf als bedrijf al bij voorbaat uit de markt prijst. Tabel 4.16 geeft de antwoorden op deze vraag weer voor de onderscheiden sectoren.

Tabel 4.16 Reacties bij geen verlaging kosten voor goederenvervoer (n=64)

Sector	Kosten worden doorberekend	Vervoer al zo efficiënt mogelijk	Anders / Weet niet	Totaal
Industrie	19%	66%	15%	100%
Bouw	45%	65%	0%	100%
Groothandel	20%	80%	0%	100%
Detailhandel	0%	87%	13%	100%
Wegtransport	11%	84%	6%	100%
Gemiddeld	24%	72%	4%	100%

De variabilisatie van het Eurovignet impliceert dat de kilometerheffing voor zware vrachtauto's (> 12 ton) alleen van toepassing is bij gebruik van het hoofdwegenet (autosnelwegen en de belangrijkste doorgaande wegen) in Nederland. Gebruik van het onderliggend wegennet in plaats van het hoofdwegenet bij een verplaatsing leidt derhalve tot kostenbesparingen. Bedrijven (n=64) geven desondanks aan dat zij als gevolg van de invoering van de kilometerheffing nauwelijks meer gebruik gaan maken van het onderliggend wegennet. In totaal geeft 93 procent van de bedrijven aan gebruik van het hoofdwegenet te prevaleren boven gebruik van het onderliggend wegennet. Gebruik van het onderliggend wegennet speelt vooral in het wegtransport, hier geeft 32 procent aan meer gebruik van het onderliggend wegennet te willen maken. Van grootschalig gebruik zal echter geen sprake aan.

Veel ondervraagden geven aan dat de kostenbesparing naar verwachting niet opweegt tegen de extra reistijd (extra kosten) bij gebruik van het onderliggend wegennet. Daar komt bij dat gebruik van andere wegen in de praktijk fysiek bijna onmogelijk is als gevolg van de aanwezigheid van veel verkeersremmende voorzieningen en dat Nederland naast een kwalitatief hoogwaardig hoofdwegenet niet over een kwalitatief hoogwaardig onderliggend wegennet beschikt. Tenslotte is de verwachting dat gemeenten die geconfronteerd worden met veel extra zwaar vrachtverkeer door de bebouwde kom hier spoedig een eind aan zullen maken door het instellen van toegangsbeperkingen.

4.9 Houding ten opzichte van kilometerheffing

Aan het eind van een interview of telefonische enquête is aan ieder gesprekspersoon gevraagd wat zijn of haar algemene indruk is van het instrument kilometerheffing en wat zijn of haar mening is tegenover een verdere differentiatie naar tijd en plaats van kilometerheffing. Tabel 4.18 geeft aan of bedrijven de invoering van een platte kilometerheffing een rechtvaardig idee vinden. Circa driekwart vindt de centrale gedachte achter kilometerheffing dat ‘de gebruiker betaalt’ een goed idee en vindt de kilometerheffing een rechtvaardig systeem. Opmerkelijk is dat vooral in de kwartaire sector bijna zonder uitzondering iedereen kilometerheffing als een rechtvaardig systeem beschouwt. Opvallend is daarbij dat van klein- naar grootbedrijf de rechtvaardigheidsgedachte van kilometerheffing toeneemt, van 69 procent van het kleinbedrijf naar 79 en 81 procent voor respectievelijk het midden- en grootbedrijf.

Tabel 4.18 Kilometerheffing een rechtvaardig systeem? (n=255)

Sector	Ja	Nee	Totaal
Industrie	69%	31%	100%
Bouw	67%	33%	100%
Groothandel	63%	37%	100%
Detailhandel	73%	27%	100%
Wegtransport	74%	26%	100%
Zakelijke dienstverlening	73%	27%	100%
Kwartaire sector	90%	10%	100%
Andere sectoren	77%	23%	100%
Gemiddeld	76%	24%	100%

In het algemeen staan bedrijven (enigszins) dubbel tegenover de invoering van de kilometerheffing. Het principe van ‘de gebruiker betaalt’, waarbij niet zozeer het bezit van een motorvoertuig, maar vooral het gebruik ervan wordt belast, wordt door het merendeel van de ondervraagden als een eerlijk en rechtvaardig systeem beschouwd. Veel gesprekspersonen vinden het niet meer dan logisch dat de kosten van motorvoertuigen meer afhankelijk worden gemaakt van het aantal gemaakte kilometers met een motorvoertuig dan nu het geval is. Aan de andere kant betekent het wel voor een bedrijf een extra kostenpost, die op ‘een of andere manier’ toch weer moet worden verrekend in de kostprijs van het product en dienst. Daarbij wordt veelvuldig aangegeven dat er tegenover de extra kosten naar hun mening geen/onvoldoende baten staan.

Nee-zeggere wijzen er vooral op dat de invoering van kilometerheffing (wederom) een extra kostenpost is voor het bedrijfsleven in het algemeen en voor de transportsector in het bijzonder. Bedrijven worden gestraft voor verplaatsingen die gemaakt moeten worden. Daarnaast zijn verscheidene gesprekspersonen van mening dat de kilometerheffing een complex, onhaalbaar en onuitvoerbaar systeem is. Grote vraagtekens worden geplaatst bij technische haalbaarheid van de ‘Mobimeters’ en de invoering van kilometerheffing op korte termijn. Verscheidene personen verwachten ook een grotere administratieve ‘rompslomp’ voor het bedrijf. Enigszins opmerkelijk was de reactie van een geïnterviewde die vond dat de overheid door het variabiliseren van de autokosten in de vorm van een (gedeeltelijke) afschaffing van de BPM en de MRB juist

het bezit van een motorvoertuig promoot en daardoor haar doel voorbijschiet. Een autoremmeend beleid zou juist moeten starten met het veel duurder maken van het bezit van een auto.

Over een verdere differentiatie naar tijd en plaats zijn de meningen sterk verdeeld. Ruwweg éénderde van de bedrijven staat hier positief tegenover, maar ruwweg tweederde van de bedrijven negatief. Duidelijk is wel dat een differentiatie naar tijd en plaats op minder draagvlak steunt dan een ‘platte’ kilometerheffing. Voorstanders verwachten dat een differentiatie daadwerkelijk tot een reductie van de files zou kunnen leiden. Men verwacht vooral dat verplaatsingen beter over de dag zullen worden verspreid. Wel vragen verscheidene personen zich af of een differentiatie naar tijd en plaats wel haalbaar of uitvoerbaar in de praktijk is.

Tegenstanders wijzen erop dat er bij differentiatie naar tijd en plaats een situatie ontstaat waarbij de weggebruiker ‘betaald in de file staat’. Gegeven het feit dat volgens veel gesprekspersonen verplaatsingen eenvoudigweg gemaakt moeten worden en dat er voor de auto geen goede alternatieven bestaan zal dit maar zeer beperkt tot een reductie van de files in Nederland leiden. Verscheidene personen geven aan dat differentiatie naar tijd en plaats pas ingevoerd kan worden als er een openbaar vervoersysteem wordt gerealiseerd dat als een goed alternatief voor de auto kan fungeren. Een enkeling ziet de differentiatie naar tijd en plaats als een alibi voor de overheid om minder te investeren in wegwitbreidingen. Tegenstanders wijzen er eveneens op dat dit weer een extra kostenpost voor bedrijven betekent, vooral ook omdat bedrijven gebonden zijn aan vaste tijdstippen (vaste werktijden, vaste laad- en lostijdstippen) en daardoor de hogere spitstarieven niet zullen kunnen ontlopen. Tenslotte verwachten veel personen dat een uiterst complex systeem ontstaat, waarin bij voorbaat geen duidelijkheid bestaat over de kosten van een verplaatsing. Vrij regelmatig wordt aangegeven dat de overheid juist veel meer variabele werktijden zou moeten promoten wat veel effectiever zou zijn.

Tenslotte een aantal algemene opmerkingen over kilometerheffing. Verscheidene wegtransportondernemingen vragen zich af of goed wordt geregeld dat buitenlandse transportondernemingen als ze gebruik maken van het Nederlandse wegennet ook kilometerheffing moeten betalen. Men vreest dat anders een situatie ontstaat met oneerlijke concurrentie met buitenlandse wegtransportondernemingen op de Nederlandse markt.

Een aantal gesprekspersonen vraagt zich ook af waarom kilometerheffing niet in Europees verband wordt ingevoerd en zo nee, waarom Nederland (weer) voorop moet lopen. Niet alleen verwacht men anders een verslechtering van de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven, maar ook de creatie van verschillende systemen van kilometerheffing binnen Europa. Vaak wordt in dit kader ook de vraag gesteld wat de zogenaamde Mobimeters gaan kosten en wie dit zal betalen.

4.10 Synthese

De financiële effecten van de invoering van kilometerheffing zijn gering. Als de 'bereikbaarheidsbaten' buiten beschouwing worden gelaten resulteert een geringe toename van de kosten voor vervoer. Mede op grond hiervan lijkt vooraf de conclusie gerechtvaardigd dat de bereidheid en noodzaak voor een gedragsverandering op, in ieder geval, de korte termijn gering zal zijn.

Deze veronderstelling wordt onderbouwd in de geanalyseerde literatuur. Studies naar de effecten van beprijzingsmaatregelen laten zien dat bedrijfsgerelateerde verplaatsingen, zoals zakelijk verkeer en goederenvervoer, als gevolg van een hoge reistijdwaardering inelastisch reageren op prijsverhogingen. Van belang is hierbij dat de kosten van vervoer voor veel bedrijven verhoudingsgewijs beperkt zijn ten opzichte van de operationele kosten van een bedrijf en dat derhalve een toename van de vervoerskosten in veel gevallen leidt tot een minimale stijging van de operationele kosten van een bedrijf. Daarnaast kunnen bedrijven een groot deel van de extra kosten doorbelasten aan derden zodat per saldo geen of slechts een zeer minimale netto-kostentoeename ontstaat. Het inelastische karakter geldt zeker voor de korte termijn, onderzoek naar de elasticiteiten van het goederenwegvervoer laten zien dat op lange termijn gedragsreacties groter kunnen zijn.

De uitkomsten van de interviews en enquêtes met betrekking tot de gedragseffecten sluiten hier in grote lijn op aan. De gedragsveranderingen als gevolg van de invoering van kilometerheffing zijn beperkt. Circa 47 procent van de bedrijven geeft aan de extra kosten te zullen doorbelasten aan haar afnemers en circa 32 procent laat de extra kosten ten laste gaan van het bedrijfsresultaat. Ongeveer 20 procent van de bedrijven zal proberen de extra kosten intern te verrekenen. Echter deze laatstgenoemde gedragsverandering is beperkt en betreft voor een zeer groot deel 'overheidsbedrijven' waarin de praktijk ook geen sprake is van doorbelasting of winst. Aanpassing van het lease-park lijkt de gedragsverandering die het vaakst zal plaatsvinden. Gezien de geringe kostenverandering is het wel opmerkelijk dat ongeveer 40 procent van de ondervraagde bedrijven aangeeft het berekende bedrag voor het bedrijf hoog tot zeer hoog te vinden.

Met betrekking tot de onderscheiden typen mobiliteit de conclusies op een rij:

- De bereid tot het geven van een extra vergoeding bij eigen-autogebruik boven de forfaitaire regelingen is beperkt. Wel blijkt dat bedrijven eerder bereid zijn een hogere zakelijke kilometervergoeding te geven dan een woon-werkvergoeding.
- Voor veel bedrijven lijken mede door de invoering van kilometerheffing de kosten voor het lease-park erg hoog te worden. Circa 40 procent van de bedrijven met lease-auto's streeft naar een verlaging van deze kosten vooral door het inzetten van goedkopere auto's.
- Bedrijven zien zeer beperkt mogelijkheden om de extra kosten voor goederenvervoer te verminderen. Efficiencyverbeteringen zijn niet of nauwelijks mogelijk.

Het merendeel van de ondervraagden vindt de gedachte achter de platte kilometerheffing rechtvaardig, hoewel het voor veel bedrijven een extra kostenpost impliceert. Het draagvlak voor een verdere differentiatie naar tijd en plaats is beperkter.

5 Conclusies

De invoering van de kilometerheffing leidt voor veel bedrijven tot een toename van de kosten voor vervoer en derhalve ook tot een toename van de operationele kosten. In absolute zin is er als gevolg van de invoering van kilometerheffing sprake van een behoorlijk bedrag. De bruto kostenstijging bedraagt circa 410 miljoen Euro en de netto kostenstijging circa 138 miljoen Euro op jaarbasis. Het netto-effect is beperkt omdat circa 47 procent van de bedrijven extra kosten zullen doorbelasten aan hun afnemers en circa 20 procent probeert de extra kosten intern te compenseren. Circa 32 procent van de bedrijven laat de extra kosten ten laste komen van het bedrijfsresultaat. Uiteindelijk komt circa de helft van de kostenstijging terecht bij het wegtransport en bij de zakelijke dienstverlening. Binnen de onderscheiden grootteklassen komt het merendeel van de kostenstijging, circa 45 procent, terecht bij het grootbedrijf.

Als de kosten worden gerelateerd aan vervoer- en operationele kosten van een bedrijf is het effect zeer beperkt. De huidige vervoerskosten van bedrijven bedragen gemiddeld 7 procent van de operationele kosten van een bedrijf. Als gevolg van de kilometerheffing stijgen de vervoerskosten met circa 0,4 procent, op de operationele kosten van een bedrijf is de kostenstijging te verwaarlozen. Er is sprake van een zeer gering financieel effect.

Van de kostentoename is circa tweederde gerelateerd aan de personenmobiliteit van een bedrijf: de kosten voor woon-werk en zakelijk verkeer. Deze kostentoename voor personenmobiliteit is volledig toe te schrijven aan de aanwezigheid van lease- en bedrijfsauto's binnen een bedrijf. In het algemeen geldt voor veel bedrijven ook dat de kostenverandering sterk afhankelijk is van (de omvang van) het lease- en bedrijfsautopark binnen een onderneming.

Bij het gepresenteerde bruto- en netto-effect van kilometerheffing moet worden aangetekend dat in het onderzoek verondersteld is dat de forfaitaire vergoedingen bij eigen auto-gebruik ongewijzigd blijven bij de invoering van kilometerheffing. Vanzelfsprekend kan een aanpassing van de forfaitaire vergoedingen en de bereidheid van bedrijven om vergoedingen te geven aan haar werknemers boven de forfaitaire vergoedingen aanzienlijke implicaties hebben voor de kosten van vervoer.

Als de door LMS voorspelde reistijdwinsten bij het netto-effect van kilometerheffing worden meegeteld lijkt per saldo de balans positief uit te staan. De baten van kilometerheffing bedragen in 2010 ongeveer 292 miljoen Euro op jaarbasis terwijl daar tegenover een netto-kostenpost van ongeveer 138 miljoen Euro staat (cijfer 2002). De gesprekspersonen in dit onderzoek verwachten echter bijna zonder uitzondering niet of nauwelijks positieve reistijdeffecten van kilometerheffing en zien kilometerheffing derhalve vooral als een extra kostenpost.

Op grond van het geringe netto-effect van kilometerheffing is de bereidheid en noodzaak tot gedragsverandering, in ieder geval op de korte termijn, gering. De grootste gedragsveranderingen lijken op te treden bij de bedrijven met lease-auto's. Veel bedrijven geven aan dit momenteel reeds een hoge kostenpost te vinden, die met de invoering van de kilometerheffing nog verder toeneemt. Circa 40 procent van de bedrijven met lease-auto's streeft naar een verlaging van deze kosten, vooral te bereiken door het inzetten van goedkopere auto's.

De kilometerheffing leidt tot een lichte stijging van het niveau van de bedrijfskosten, maar deze kostenstijging heeft niet of nauwelijks effecten op de bedrijfsgerelateerde mobiliteit. De omvang van het zakelijk en het vrachtverkeer blijft zo goed als ongewijzigd. De doorbelasting van bedrijven aan afnemers zal uiteindelijk wel leiden tot een stijging van het algemeen prijspeil, maar ook dit effect zal zeer beperkt zijn.

Per saldo leidt de invoering van de kilometerheffing tot beperkte financiële en daaruit volgende gedragseffecten. De studie bevestigt de lage prijselasticiteit van bedrijfsgerelateerde mobiliteit.