

# Planning Paper 109

Dries Goffin, Estelle Nayes

April 2011



## Satelliet- rekeningen Transport in 2005

[plan.be](http://plan.be)



# Federaal Planbureau

Het Federaal Planbureau (FPB) is een instelling van openbaar nut.

Het FPB voert beleidsrelevant onderzoek uit op economisch, sociaal-economisch vlak en op het vlak van leefmilieu.

Hiertoe verzamelt en analyseert het FPB gegevens, onderzoekt het aanneembare toekomstscenario's, identificeert het alternatieven, beoordeelt het de gevolgen van beleidsbeslissingen en formuleert het voorstellen.

Het stelt zijn wetenschappelijke expertise onder meer ter beschikking van de regering, het Parlement, de sociale gesprekspartners, nationale en internationale instellingen.

Het FPB zorgt voor een ruime verspreiding van zijn werkzaamheden. De resultaten van zijn onderzoek worden ter kennis gebracht van de gemeenschap en dragen zo bij tot het democratisch debat.

Het Federaal Planbureau is EMAS en Ecodynamische Onderneming (drie sterren) gecertificeerd voor zijn milieubeheer.

URL: <http://www.plan.be>

E-mail: [contact@plan.be](mailto:contact@plan.be)

## Publicaties

### Terugkerende publicaties

*De economische vooruitzichten*

*De economische begroting*

*De "Short Term Update"*

### Planning Papers (de laatste nummers)

*Het doel van de "Planning Papers" is de analyse- en onderzoekswerkzaamheden van het Federaal Planbureau te verspreiden.*

107 *Langetermijnvooruitzichten voor transport in België: referentiescenario*  
B. Hertveldt, B. Hoornaert, I. Mayeres - Februari 2009

108 *De administratieve lasten in België voor het jaar 2008*  
Ch. Kegels - Januari 2010

### Working Papers (de laatste nummers)

6-11 *Homogenising detailed employment data*  
Bart Van den Cruyce - April 2011

Overname wordt toegestaan, behalve voor handelsdoeleinden, mits bronvermelding.

Drukwerk: Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie

Verantwoordelijk uitgever: Henri Bogaert

Wettelijk Depot: D/2011/7433/10

## Dankbetuigingen

Een groot aantal privé- en overheidsinstellingen hebben ons de nodige gegevens verstrekt voor de opmaak van de Satellietrekeningen voor Transport in 2005. Onze dank gaat in het bijzonder uit naar onze gesprekspartners binnen de SRWT en de TEC, de MIVB, De Lijn, de NMBS, de NMBS-Holding, Infrabel, de FOD Financiën, de FOD Binnenlandse Zaken, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de NBB, het Vlaams Gewest (MOW), Wallonië (MET) en alle haven- en luchthaveninstanties voor de talrijke gegevens die ze ter beschikking hebben gesteld.

# Inhoudstafel

Voorwoord . . . . .	1
Synthese . . . . .	2
<b>1. Inleiding . . . . .</b>	<b>5</b>
<b>2. De Satellietrekeningen Transport: definitie en methodologie . . . . .</b>	<b>7</b>
2.1. Doelstellingen van een satellietrekening	7
2.2. De componenten van de Satellietrekeningen voor Transport	7
2.2.1. De transportmodi	8
2.2.2. De institutionele sectoren	8
2.2.3. De uitgavenposten	9
2.3. Methodologie van de Satellietrekeningen Transport	10
2.3.1. De belangrijkste informatiebronnen	10
2.3.2. Nieuwe methodologie bij de opmaak van de SRT 2005	10
<b>3. De Satellietrekeningen Transport per modus . . . . .</b>	<b>13</b>
3.1. De Satellietrekening Wegvervoer	13
3.1.1. De Satellietrekening Wegvervoer in 2005	14
3.1.2. Evolutie van de Satellietrekening Wegvervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005	16
3.2. De Satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer	16
3.2.1. De Satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer in 2005	17
3.2.2. Evolutie van de Satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005	19
3.3. De Satellietrekening Spoorvervoer	20
3.3.1. De Satellietrekening Spoorvervoer in 2005	20
3.3.2. Evolutie van de Satellietrekening Spoorvervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005	22
3.4. De Satellietrekening Binnenvaart	22
3.4.1. De Satellietrekening Binnenvaart in 2005	24
3.4.2. Vergelijking van de Satellietrekening Binnenvaart voor de jaren 1995, 2000 en 2005	25
3.5. De Satellietrekening Maritiem vervoer	26
3.5.1. De Satellietrekening Maritiem vervoer in 2005	27
3.5.2. Vergelijking van de Satellietrekening Maritiem vervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005	28
3.6. De Satellietrekening Luchtvaart	30
3.6.1. De Satellietrekening Luchtvaart in 2005	32
3.6.2. Vergelijking van de Satellietrekening Luchtvaart voor de jaren 1995, 2000 en 2005	33
<b>4. Intermodale vergelijking van de Satellietrekeningen Transport . . . . .</b>	<b>35</b>
4.1. De totale transportuitgaven	35
4.1.1. Evolutie van de totale uitgaven over de periode 1995-2005	36
4.1.2. Verdeling van de totale uitgaven volgens financieringsbron	37
4.1.3. Verdeling van de totale uitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur	38
4.2. Lopende transportuitgaven	39
4.2.1. Evolutie van de lopende uitgaven over de periode 1995-2005	39
4.2.2. Verdeling van de lopende uitgaven volgens financieringsbron	39
4.2.3. Verdeling van de lopende uitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur	41
4.3. Kapitaaluitgaven voor transport	42
4.3.1. Evolutie van de kapitaaluitgaven over de periode 1995-2005	42
4.3.2. Verdeling van de kapitaaluitgaven volgens financieringsbron	42
4.3.3. Verdeling van de kapitaaluitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur	44

4.4.	De transportbelastingen en -heffingen	45
4.4.1.	Verdeling van de belastingen en heffingen volgens financieringsbron	46
4.4.2.	Verdeling van de belastingen en heffingen tussen de vervoerstypes en de infrastructuur	48
<b>5.</b>	<b>Conclusie</b> . . . . .	<b>51</b>
<b>6.</b>	<b>Bibliografie</b> . . . . .	<b>53</b>
<b>7.</b>	<b>Bijlagen</b> . . . . .	<b>55</b>
7.1.	Lexicon	55
7.2.	Aanbod- en gebruikstabellen van het INR	56
7.3.	Definitie van transport voor eigen rekening	57
7.4.	Een overzicht van de wetgeving inzake indirecte belastingen	58
7.5.	Lijst van afkortingen	60

# Voorwoord

De in deze publicatie voorgestelde werkzaamheden kaderen in een samenwerkingsovereenkomst tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Federaal Planbureau. De samenwerking heeft betrekking op het ontwikkelen en valoriseren van statistische informatie, de transportvooruitzichten en de analyse van transportbeleid.

## Synthese

De Satellietrekeningen voor Transport (SRT) geven een overzicht van de totale transportuitgaven voor België. De SRT vormen een aanvullende informatie op het centraal kader van de nationale boekhouding voor de transportactiviteiten, die hierin slechts gedeeltelijk weergegeven worden. Bovendien evalueren de SRT de vervoersgebonden belastingen en heffingen die overheidsontvangsten genereren.

De SRT werden reeds opgesteld voor de jaren 1995 en 2000 en werden gepubliceerd in Planning Paper 106 (Nautet, 2008). In dit rapport worden de SRT uitgewerkt voor het jaar 2005. Er dient op gewezen te worden dat het merendeel van de gebruikte gegevens afkomstig is van de aanbod- en gebruikstabellen van het Instituut voor de Nationale Rekeningen. Die tabellen zijn niet voor elk jaar opgesteld (de tabellen voor de tussenliggende jaren zijn in hoofdzaak geëxtrapoléerd op basis van vijfjarentabellen). Bovendien bestaat er een verschil tussen het publicatiejaar en het jaar waarop ze betrekking hebben. De aanbod- en gebruikstabellen van 2005 werden pas gepubliceerd in 2010.

De SRT onderzoeken zes transportmodi: het wegvervoer, het lokaal openbaar vervoer, het spoorvervoer, de binnenvaart, het maritiem vervoer en de luchtvaart. Voor elk van die modi worden de totale uitgaven voorgesteld per institutionele sector (gezinnen, ondernemingen, overheid) en voor het buitenland. De totale uitgaven worden opgesplitst in grote posten: de lopende uitgaven, de bruto kapitaaluitgaven en het verbruik van vast kapitaal. De totale uitgaven zijn de som van de lopende uitgaven en de bruto kapitaaluitgaven, verminderd met het verbruik van vast kapitaal. De uitgaven worden tevens opgesplitst volgens de bestemming van de transportuitgaven, met name het personenvervoer, het goederenvervoer of de vervoersinfrastructuur.

In 2005 bedragen de totale transportuitgaven 70,5 miljard euro. Ze bestaan voor 4/5<sup>e</sup> uit lopende uitgaven (57,2 miljard) en voor 1/5<sup>e</sup> uit kapitaaluitgaven (13,4 miljard). Het personenvervoer vertegenwoordigt 57% van de totale transportuitgaven, het goederenvervoer 34% en de infrastructuuruitgaven 9%. De opsplitsing van de totale transportuitgaven over de institutionele sectoren levert tot slot een ander interessant inzicht op: de ondernemingen staan in voor 46% van die uitgaven, de gezinnen voor 39% en de overheid voor 15%.

De transportbelastingen en -heffingen bedragen 11,4 miljard euro in 2005. De btw bedraagt 4,2 miljard euro en de andere belastingen dan de btw 7,2 miljard euro. De ondernemingen nemen 25% van alle belastingen op transport voor hun rekening, de gezinnen 70% en de overheid 5%. Die belastingen hebben betrekking op het personenvervoer (84%), op het goederenvervoer (11%) en op de infrastructuur (5%).

Het wegvervoer alleen vertegenwoordigt bijna 80% van de totale transportuitgaven. De totale uitgaven voor wegvervoer (ongeveer 56 miljard euro) zijn voor 80% lopende uitgaven. Iets minder dan de helft (46%) van de totale uitgaven voor het wegvervoer is voor rekening van de ondernemingen (tegenover resp. 39% voor de gezinnen en 15% voor de overheid). Het grootste deel van die uitgaven is bestemd voor het personenvervoer (57%), terwijl de uitgaven voor het goederenvervoer en voor infrastructuur respectievelijk 34% en 9% bedragen.

Het lokaal openbaar vervoer (LOV) vertegenwoordigt 2% van de totale transportuitgaven (1,4 miljard euro), waarvan 80% lopende uitgaven zijn. De ondernemingen en de gezinnen vertegenwoordigen elk ongeveer 45% van de totale LOV-uitgaven, terwijl de overheid het resterende saldo financiert. Het totaal van die uitgaven is bestemd voor het personenvervoer.

Het spoorvervoer staat in voor 5% van de totale transportuitgaven (3,7 miljard euro), waarvan 80% lopende uitgaven zijn. De overheid financiert het grootste deel van de uitgaven (60%), terwijl het resterende deel gelijk verdeeld is over de gezinnen en de ondernemingen. De uitgaven voor het personenvervoer vertegenwoordigen



gen het grootste aandeel (75%), terwijl de uitgaven voor goederenvervoer en de infrastructuur respectievelijk 12 en 13% bedragen.

De binnenvaart vertegenwoordigt 1% van de totale transportuitgaven (0,8 miljard euro). Iets minder dan 70% daarvan zijn lopende uitgaven. De ondernemingen en de overheid staan in voor meer dan 80% van de totale uitgaven voor de binnenvaart. De uitgaven voor goederenvervoer en infrastructuur zijn het grootst (samen meer dan 80%).

Het maritiem vervoer vertegenwoordigt 8% van de totale transportuitgaven (5,7 miljard euro), waarvan iets meer dan 70% lopende uitgaven zijn. De ondernemingen zijn de voornaamste financieringsbron (60%) van de totale uitgaven voor maritiem vervoer, waarvan bovendien 90% uitgaven voor het goederenvervoer zijn (de overige 10% zijn infrastructuuruitgaven).

De luchtvaart vertegenwoordigt 4% van de totale transportuitgaven (2,8 miljard euro). Het zijn nagenoeg allemaal lopende uitgaven. De ondernemingen financieren het grootste deel van die uitgaven (meer dan 90%). De helft van de totale uitgaven van de luchtvaart is bestemd voor personenvervoer, 30% voor goederenvervoer en 20% voor infrastructuur.

De uitwerking van de satellietrekeningen voor 2005 laat een vergelijking toe van de evolutie van de transportuitgaven tussen 1995, 2000 en 2005. De totale uitgaven stijgen met 18% tussen 2000 en 2005, wat minder is dan de bbp-stijging over deze periode. De totale transportuitgaven zijn dus minder sterk gestegen dan over de periode 1995-2000 (25%), waarin de toename wel groter was dan die van het bbp. De lopende uitgaven zijn met 20% gestegen tussen 2000 en 2005 (23% tussen 1995 en 2000). In tegenstelling tot de periode 1995-2000, is die stijging sterker dan die van de totale uitgaven. De bruto kapitaaluitgaven stegen met 13% tussen 2000 en 2005. De toename is lager dan die van de totale uitgaven, terwijl de bruto kapitaaluitgaven tussen 1995 en 2000 met 32% stegen en daarmee aanzienlijk sterker stegen dan de totale uitgaven.



# 1. Inleiding

Dit rapport geeft een overzicht van de Satellietrekeningen Transport (SRT) voor het jaar 2005. Dit document vormt een vervolg op de Planning Paper 106 waarin de SRT 2000 voor België werd voorgesteld. De SRT bevatten economische gegevens uit het domein van transport. Ze vormen een aanvulling op de informatie uit het centraal kader van de nationale boekhouding.

Het merendeel van de gebruikte gegevens is afkomstig van de aanbod- en gebruikstabellen (AGT) van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) die werden opgesteld voor het jaar 2005.

Het voorliggend document bestaat uit vier delen.

Het eerste deel verklaart het begrip 'satellietrekening' en beschrijft bondig de aanpassingen inzake ramingsmethode ten opzichte van de methodiek gebruikt bij de opmaak van de SRT 2000.

In het tweede deel worden de bijzonderheden van elke transportmodus belicht. Dit deel geeft een gedetailleerd overzicht van de totale uitgaven volgens transportmodus en de vervoersgebonden belastingen en heffingen. De onderzochte modi zijn het wegvervoer, het lokaal openbaar vervoer, het spoorvervoer, de binnenvaart, het maritiem vervoer en de luchtvaart.

Het derde deel is gewijd aan een intermodale vergelijking van de totale uitgaven en de componenten ervan (de lopende uitgaven en de kapitaaluitgaven). Het gaat om generieke tabellen waarin elke transportmodus is opgenomen en die de grote uitgavenposten opdelen per financieringsbron (gezinnen, ondernemingen en overheid) en per vervoerstype (personen, goederen, infrastructuur). Men vindt er ook generieke tabellen van vervoersgebonden belastingen en heffingen.

Het laatste deel, ten slotte, geeft de conclusies van de Satellietrekeningen voor Transport.



## 2. De Satellietrekeningen Transport: definitie en methodologie

### 2.1. Doelstellingen van een satellietrekening

De nationale boekhouding geeft een beknopt en gekwantificeerd overzicht van de nationale productie van een land gedurende een gegeven periode. De tabellen van de Nationale Rekeningen geven een coherent beeld van de Belgische productie en de economische activiteit van elke bedrijfstak. Toch beschrijft de nationale boekhouding hoofdzakelijk de activiteiten van de bedrijfstakken waarvan de goederen en diensten worden verhandeld op de markt.

De satellietrekeningen vormen een uitbreiding van de analytische capaciteit van de nationale boekhouding voor de domeinen die er slechts gedeeltelijk in voorkomen. Zij moeten worden beschouwd als een bijdrage tot het centraal kader van de nationale boekhouding. De satellietrekeningen leveren meer gedetailleerde en nauwkeurigere informatie over een bepaald activiteitendomein: over de uitgaven en de financiering ervan, over de begunstigen en de productie, zowel voor rekening van derden als voor eigen rekening. Daartoe gebruiken de satellietrekeningen gegevens van het centraal kader, maar ook informatie eigen aan dat activiteitendomein. Het doel bestaat erin alle activiteiten van het domein te registreren, ongeacht of ze al dan niet aanleiding geven tot een handelsuitwisseling of verricht worden door bedrijfstakken waarvan zij al dan niet de hoofdactiviteit vormen.

De opmaak van een satellietrekening is met name relevant voor de activiteit 'transport'. Deze activiteit wordt in de nationale boekhouding immers enkel vertegenwoordigd door de transportdiensten die in het kader van een handelsuitwisseling aan derden worden aangeboden. De nationale boekhouding houdt bijvoorbeeld geen rekening met het vervoer voor eigen rekening dat nochtans bijzonder belangrijk is in het kader van het wegvervoer.

De Satellietrekeningen voor Transport structureren de beschikbare statistische informatie in dit domein. De satellietrekeningen hebben tot doel beter verslag uit te brengen van de economische activiteit 'transport' zonder zich uitsluitend te beperken tot de in de nationale boekhouding voorgestelde activiteit van de ondernemingen in de transportbedrijfstakken.

Ook al kunnen de satellietrekeningen als een vooruitgang op het vlak van statistische informatie worden beschouwd, toch moet men er rekening mee houden dat zij het resultaat zijn van een compilatie van verspreide gegevens over de transportuitgaven en dat zij enkel een macro-economisch beeld geven. Bovendien zijn de data waarop de satellietrekeningen zijn gebaseerd, niet altijd op analoge wijze beschikbaar voor de verschillende richtjaren. Vandaar dat het evolutief karakter van de satellietrekeningen moet worden onderstreept.

### 2.2. De componenten van de Satellietrekeningen voor Transport

De satellietboekhouding voor transport stelt zich tot doel het transport te schatten op basis van de uitgaven voor elke transportmodus. De uitgaven zijn opgesplitst in twee categorieën: de lopende uitgaven en de kapitaaluitgaven.<sup>1</sup> De uitgaven worden toegekend aan elk type actor: beheerder, organisator of gebruiker of, met andere woorden, aan de actoren die van de transportactiviteit gebruik maken en/of haar financieren.

---

1. Hierbij moet worden opgemerkt dat de satellietboekhouding transport zich enkele vrijheden veroorlooft ten aanzien van het stelsel van de nationale boekhouding. Dat laatste beschouwt de aankoop van transportmaterieel door de gezinnen als consumptie, terwijl hetzelfde materieel aangekocht door een bedrijf wordt geboekt als investering. Elke aankoop van transportmaterieel zal in de satellietrekeningen transport worden beschouwd als een kapitaaluitgave, los van het feit of de koper een rechtspersoon of natuurlijk persoon is.

De Satellietrekeningen voor Transport (SRT) geven de uitgaven per transportmodus, per institutionele sector, per type uitgave en per vervoerstype.

### 2.2.1. De transportmodi

De volgende transportmodi worden in het kader van deze studie over de satellietrekeningen onderzocht<sup>1</sup> :

- het wegvervoer (Weg) verwijst naar alle voertuigen die gebruik maken van de weginfrastructuur, behalve de voertuigen die zich verplaatsen in het kader van het lokaal openbaar vervoer. Het wegvervoer komt overeen met twee takken van het centraal kader van de nationale boekhouding, namelijk de bedrijfstak goederenvervoer over de weg en de bedrijfstak personenvervoer te land (verhandelbaar).
- het lokaal openbaar vervoer (LOV) omvat het openbaar personenvervoer dat wordt verzekerd door maatschappijen die afhankelijk van de overheid en die een lokaal net bedienen. De gebruikte infrastructuur is de weginfrastructuur en de infrastructuur eigen aan het net. Het lokaal openbaar vervoer komt overeen met de bedrijfstak personenvervoer te land (niet verhandelbaar).
- het spoorvervoer (Spoor) omvat de transportdiensten per spoor (met uitzondering van het lokaal openbaar vervoer) waarvan de activiteiten zowel nationaal als internationaal zijn.
- de binnenvaart (BV) betreft het vervoer over waterwegen waarvoor de infrastructuur door de havens en de gewesten wordt geleverd. De havens beheren de haveninfrastructuur en de gewesten de waterwegen.
- het maritiem vervoer (Mar) behelst de transportdiensten over zee vanuit de havens die voor de infrastructuur zorgen.
- de luchtvaart (Lucht) omvat het luchtvervoer waarvoor de luchthavens de infrastructuur leveren. Deze laatste hebben wisselende juridische en financiële banden met de overheid.

### 2.2.2. De institutionele sectoren

In het stelsel van de nationale boekhouding onderscheiden we vijf categorieën van institutionele sectoren. Een institutionele sector groepeerd eenheden met een soortgelijk economisch gedrag. Die classificatie wordt gekenmerkt door de hoofdfunctie van de eenheden en door de aard van hun activiteit.

- De niet-financiële vennootschappen (S11) produceren niet-financiële verhandelbare goederen en diensten.
- De financiële instellingen (S12) groepeeren de banken en de verzekeringen.
- De overheid (S13) omvat de centrale overheid, de gefedereerde en lokale overheden en de sociale zekerheid. De overheid levert niet-verhandelbare goederen en diensten (voor individueel en collectief gebruik) en zorgt voor inkomensherverdeling. De overheid haalt haar middelen vooral uit de verplichte bijdragen.
- De institutionele sector van de huishoudens en de individuele ondernemers (S14) omvat de economische actoren, zowel in hun functie van consument van goederen en diensten als in hun functie van producent van goederen en diensten. Deze sector omvat eveneens de eenheden die goederen en diensten produceren voor eigen finaal gebruik. De nationale boekhouding concentreert zich slechts op twee categorieën van productie voor eigen gebruik. Het gaat om de huisvestingsdiensten verstrekt door de eigenaars-bewoners en de huishoudelijke diensten verstrekt door bezoldigd personeel.
- De instellingen zonder winstoogmerk (S15, IZW's) ten behoeve van huishoudens realiseren niet-verhandelbare diensten ten gunste van de gezinnen. Het gaat om particuliere eenheden zoals vakbonden, consumentenverenigingen, politieke partijen, religieuze organisaties, sportverenigingen en culturele en recreatieve verenigingen en liefdadigheidsinstellingen.

---

1. De vervoerondersteunende activiteiten hebben eveneens het voorwerp uitgemaakt van een satellietrekening voor het jaar 2000. De vervoerondersteunende activiteiten omvatten een reeks logistieke diensten zoals behandeling, opslag, enz. De logistieke activiteiten beantwoorden niet aan een transportdienst als dusdanig, maar eerder aan een dienst die verwant is met de vervoersactiviteit. Vandaar dat de logistieke activiteiten niet vervat zijn in de totale uitgaven voor transport.

Die vijf sectoren zijn samengesteld uit ingezetenen, d.w.z. personen die ten minste één jaar op het Belgisch grondgebied verblijven, zonder onderscheid naar nationaliteit.

De Satellietrekeningen voor Transport groeperen verschillende institutionele sectoren binnen de categorie 'ondernemingen'. Het gaat om niet-financiële vennootschappen, financiële instellingen en IZW's ten behoeve van huishoudens. In plaats van de vijf categorieën institutionele sectoren uit de nationale boekhouding, onderscheiden de Satellietrekeningen voor Transport slechts drie institutionele sectoren, namelijk de gezinnen, de ondernemingen<sup>1</sup> en de overheid. Naast die drie sectoren is er ook nog het buitenland, dat geen institutionele sector als dusdanig is, maar dient om het onderscheid te maken tussen nationale en binnenlandse uitgaven (door correctie o.b.v. het buitenlands saldo).

### 2.2.3. De uitgavenposten

De Satellietrekeningen voor Transport meten de totale uitgaven (TU) voor transport tegen lopende prijzen gedurende een bepaald jaar. De totale uitgaven bestaan uit de binnenlandse lopende uitgaven (LU) en de kapitaaluitgaven (KU) zonder het verbruik van vaste activa (VVA).

Met andere woorden,  $TU = LU + KU_n$ , waarbij  $KU_n^2 = KU_b^3 - VVA$ .

De lopende uitgaven van de ondernemingen voor transportdiensten voor rekening van derden zijn gebaseerd op de aankooprijzen van de transportdiensten. Per definitie omvat de aankooprijz de verschillende productiekosten, waaronder de kapitaalafschrijving. Om dubbeltellingen in de lopende uitgaven en de kapitaaluitgaven te voorkomen, is het noodzakelijk om bij de berekening van de totale uitgaven, het verbruik van vaste activa van ondernemingen die vervoersopdrachten voor rekening van derden uitvoeren af te trekken.

De grote uitgavenposten zijn als volgt samengesteld:

- de lopende uitgaven: zij vormen de som van het finaal verbruik van de gezinnen, het intermediair verbruik van de ondernemingen en de lopende overdrachten van de overheid. In het kader van de Satellietrekeningen voor Transport worden die drie posten respectievelijk opgesplitst als volgt : de totale lopende uitgaven van de gezinnen om zich transportdiensten aan te schaffen of een eigen voertuig te gebruiken, de waarde van de diensten die rechtstreeks of onrechtstreeks worden verbruikt door de particuliere of overheidsbedrijven om zich transportdiensten aan te schaffen of zelf die transportdiensten te verzorgen en de totale lopende overdrachten van de overheid ten gunste van de actoren;
- de kapitaaluitgaven: zij bestaan uit de bruto-investeringen in vaste activa en de kapitaaloverdrachten. In het huidige onderzoeksdomein worden de bruto-investeringen in vaste activa gedefinieerd als de investeringsuitgaven voor materieel en vervoersinfrastructuur verminderd met alle gerealiseerde overdrachten. Die overdrachten hebben betrekking op de investeringen in het transportdomein, maar bevatten niet de financieringen verleend om de bruto-investeringen in vaste activa te financieren. In de Satellietrekeningen voor Transport wordt elke aankoop van transportmaterieel beschouwd als een kapitaaluitgave, ongeacht de rechtspersoonlijkheid van de koper (gezin of onderneming);
- Het verbruik van vaste activa: het gaat om de normale en voorziene waardevermindering van de activa. In de satellietrekeningen heeft die waardevermindering betrekking op alle investeringsuitgaven: materieel en infrastructuur.

---

1. De ondernemingen betreffen zowel ondernemingen die infrastructuurgebruiker zijn, als de private infrastructuurbeheerders. Deze laatsten (bv. (lucht)havenbeheerders) zijn anders dan de overige ondernemingen geen infrastructuurgebruikers, maar wel aanbieders van transportinfrastructuur. Bovendien worden ze vaak in belangrijke mate gesubsidieerd door de overheid. Omwille van deze specifieke eigenschappen worden ze in de SRT vaak afzonderlijk vermeld.

2. Netto kapitaaluitgaven

3. Bruto kapitaaluitgaven

## 2.3. Methodologie van de Satellietrekeningen Transport

Op dit ogenblik bestaat er nog geen internationaal goedgekeurde methodologie voor de opmaak van Satellietrekeningen voor Transport<sup>1</sup>. De methodologie van de Belgische SRT is grotendeels gebaseerd op een Franse studie ter zake<sup>2</sup>.

De algemene methodologie van de opmaak van de Belgische SRT wordt beschreven in hoofdstuk III van de Planning Paper 106. Daarin worden de belangrijkste informatiebronnen van de SRT voorgesteld. Tevens wordt erin bondig toegelicht hoe elke uitgavenpost in de SRT wordt geëvalueerd. Dit hoofdstuk geeft slechts een korte beschrijving van de belangrijkste informatiebronnen alsook een overzicht van de aanpassingen inzake ramingsmethode ten opzichte van de methodiek gebruikt bij de opmaak van de SRT 2000.

### 2.3.1. De belangrijkste informatiebronnen

De aanbod- en gebruikstabellen (AGT) van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) zijn de voornaamste informatiebron van de SRT<sup>3</sup>. Een korte verklaring van de AGT wordt gegeven in bijlage 7.2. Om de nationale boekhouding te vervolledigen op het vlak van transport, is het niettemin noodzakelijk andere bronnen te raadplegen. Er worden bijvoorbeeld schattingen gemaakt van de uitgaven van de verschillende overheden in ons land met betrekking tot transportactiviteiten, van de kapitaaluitgaven van huishoudens wat betreft transportmaterieel, van de transportfiscaliteit alsook van de uitgaven van privébeheerders van infrastructuur (de rivier- en zeehavens en de luchthavens).

### 2.3.2. Nieuwe methodologie bij de opmaak van de SRT 2005

De belangrijkste wijzigingen op het gebied van methodologie betreffen de uitgaven van de private infrastructuurbeheerders, de indeling van de AGT en de structuur van de NMBS. Daarnaast is er ook een wijziging gebeurd inzake de berekening van de nationale en binnenlandse lopende uitgaven als gevolg van het ontbreken van bepaalde informatie.

#### a. De uitgaven van de private infrastructuurbeheerders

De privébeheerders van de infrastructuur zijn een bijzondere subcategorie van de in de SRT voorgestelde bedrijfssector.

Die privébeheerders zijn maatschappijen die belast zijn met het beheer van de rivierhavens, de zeehavens en de luchthavens. De door die ondernemingen aangeboden diensten zijn geen transportdiensten, maar transportondersteunende diensten (veiligheids- en controleopdrachten, ter beschikking stellen van parkeerruimte, brandstofbevoorrading, laden en lossen, ...). Binnen de AGT zijn die ondernemingen niet opgenomen in de bedrijfstakken die transportdiensten produceren, maar gegroepeerd in de bedrijfstak 'vervoersondersteunende activiteiten'. De informatie die de AGT voor die bedrijfstak geven, is onvoldoende gedetailleerd om de uitgaven van die maatschappijen per modus te kunnen onderscheiden. De ramingen van die uitgaven zijn daarom gebaseerd op informatie die rechtstreeks afkomstig is van elk van die maatschappijen.

De transportgebonden uitgaven van de privébeheerders worden echter doorgerekend aan de gebruikers van de infrastructuur (in de vorm van havengelden en scheepvaartrechten voor de watergebonden modi en luchthaven- en andere taksen voor het luchttransport). Deze uitgaven zitten bijgevolg reeds vervat in de lopende

1. Dit punt heeft wel al op de agenda gestaan van het Joint OECD/ITF Transport Research Center Committee (JTRC), maar op dit moment beschikt men enkel over een inventarisatie van de satellietrekeningen transport die werden ontwikkeld door de lidstaten van het International Transport Forum (ITF).
2. Voor meer details over de satellietrekeningen transport in Frankrijk:  
[http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php?id\\_rubrique=253](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=253)
3. De SRT zijn gebaseerd op een gedetailleerde versie van de AGT die wordt opgesteld door de Nationale Bank van België en goedgekeurd door het Instituut voor de Nationale Rekeningen. Die gedetailleerde versie omvat 318 producten en 129 bedrijfstakken en is enkel bestemd voor intern gebruik.



transportuitgaven van ondernemingen en huishoudens voor personen- en goederentransport. De optelling van de lopende uitgaven van de privébeheerders bij de lopende uitgaven van de infrastructuurgebruikers zou daarom leiden tot een dubbeltelling van transportuitgaven.

Om een correcte opdeling te kunnen maken inzake bestemming van de lopende transportuitgaven (personenvervoer, goederenvervoer of infrastructuur) van de infrastructuurgebruikers, worden de infrastructuuruitgaven van deze gebruikers en huishoudens geschat op basis van de transportgebonden ontvangsten van de privébeheerders. De lopende uitgaven van de ondernemingen en huishoudens voor personen- en goederenvervoer worden vervolgens gecorrigeerd (het aandeel van de infrastructuuruitgaven wordt ervan afgetrokken, zodat de som van de uitgaven voor personenvervoer, goederenvervoer en infrastructuur gelijk is aan de totale lopende uitgaven van huishoudens en ondernemingen volgens de AGT). Deze correctie is niet gebeurd bij de opmaak van de SRT 2000.

De investeringsuitgaven voor de infrastructuur van de privébeheerders, worden afzonderlijk ingeschat als kapitaaluitgaven. Net zoals voor de lopende uitgaven van de privébeheerders, worden ook de kapitaaluitgaven doorgerekend aan de gebruikers. Om dit te corrigeren en zodoende dubbeltellingen te vermijden, wordt het verbruik van vaste activa dat verband houdt met de investeringen van de privébeheerders (de afschrijvingen) afgetrokken van de kapitaaluitgaven. Deze correctie werd ook al uitgevoerd bij de opmaak van de SRT 2000.

#### **b. Samenstelling van de Aanbod- en Gebruikstabellen**

De structuur van de AGT wordt af en toe gewijzigd. In de AGT 2005 is, in vergelijking met de AGT 2000, bijvoorbeeld het aantal bedrijfstakken en producten gewijzigd. Dit is van belang bij de opmaak van de STR, met name wat betreft de methodologie gebruikt bij de transportmodi wegvervoer en openbaar vervoer. Voortaan wordt in de AGT immers het onderscheid gemaakt tussen bedrijfstak 60B1 "Personenvervoer te land volgens een dienstregeling (markt)" en bedrijfstak 60B3 "Personenvervoer te land volgens een dienstregeling (niet-markt)". Enkel deze laatste bedrijfstak heeft betrekking op het openbaar vervoer<sup>1</sup>. Hetzelfde geldt voor het bijhorende product 60B04 "overige personenvervoer te land volgens dienstregeling (niet verhandelbaar)".

#### **c. Structuur van de NMBS**

De nieuwe structuur van de voormalige NMBS heeft geleid tot een aanpassing van de methodologie van de satellietrekening spoorvervoer. In 2005 zijn de bevoegdheden van de voormalige NMBS immers verdeeld over drie nieuwe autonome en volwaardige entiteiten (vide infra): de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel. De uitgaven in het kader van het spoorvervoer door deze organisaties worden dus niet meer ondergebracht bij de overheidsuitgaven, maar wel bij de uitgaven van de ondernemingen.

#### **d. De berekening van de nationale en binnenlandse lopende uitgaven**

Om over te gaan van het concept nationale uitgaven naar het concept binnenlandse uitgaven in de STR 2000, werd naast een correctie op basis van het buitenlands saldo (export-import van transportdiensten) ook een correctie uitgevoerd door optelling van de consumptieve bestedingen van de niet-ingezetenen in België en aftrek van de consumptieve bestedingen van de ingezetenen in het buitenland.

Voor het jaar 2005 is een deel van de informatie nodig voor deze correcties niet meer beschikbaar. In de STR 2005 wordt daarom enkel het buitenlands saldo bijgeteld bij de nationale lopende uitgaven, om tot de binnenlandse lopende uitgaven te komen.

---

1. Het openbaar vervoer wordt beschouwd als 'niet-markt' aangezien de opbrengsten uit de ticketverkoop door de vervoersmaatschappijen (TEC, MIVB, De Lijn) minder dan de helft van de productiekosten dekken.



### 3. De Satellietrekeningen Transport per modus

Dit deel geeft een beeld van de SRT per modus. De zes onderdelen analyseren de totale uitgaven, de grote uitgavenposten en de belastingen en heffingen inherent aan elke transportmodus. De zes onderzochte transportmodi zijn het wegvervoer, het lokaal openbaar vervoer (LOV), het spoorvervoer, de binnenvaart, het maritiem vervoer en de luchtvaart.

Er moet overigens opgemerkt worden dat de bedragen voor de jaren 1995 en 2000 aangepast werden sinds de publicatie "Satellietrekeningen Transport 2000". Dankzij de beschikbaarheid van nieuwe gegevensbronnen en de actualisering van de methodologie konden de eerder bepaalde bedragen immers herzien worden.

#### 3.1. De Satellietrekening Wegvervoer

Het wegvervoer, dat wordt geanalyseerd in het kader van de Satellietrekening Wegvervoer, verwijst naar het geheel van voertuigen die gebruik maken van de wegeninfrastructuur, met uitzondering van de voertuigen die zich verplaatsen in het kader van het lokaal openbaar vervoer. Het groepeert een verscheiden geheel van actoren, activiteiten en beheerders.

In België zijn de infrastructuurbeheerders de overheidsdiensten. Elk bestuursniveau heeft een bevoegdheid op het vlak van wegeninfrastructuur. De gewesten zijn bevoegd voor de gewestwegen en de autosnelwegen, de provincies voor de provinciewegen en de gemeenten voor de gemeentewegen.

Er vinden veel activiteiten plaats op de wegeninfrastructuur, zowel verhandelbare als niet-verhandelbare transportdiensten. De verhandelbare diensten omvatten in hoofdzaak het goederen- en personenvervoer dat de ondernemingen verrichten voor rekening van derden.

Voor de niet-verhandelbare diensten gaat het hoofdzakelijk om personenvervoer voor rekening van de gezinnen (met eigen voertuigen) en het goederenvervoer dat de ondernemingen voor eigen rekening verrichten. De niet-verhandelbare diensten behelzen ook het beheer en het onderhoud van het wegennet door de overheid. De uitgaven van de ondernemingen voor het vervoer voor eigen rekening zijn voornamelijk gebaseerd op de gegevens van de bedrijfstak 'investeringen in transportmaterieel' en op het intermediair verbruik verbonden aan het gebruik van wegvoertuigen.

In de nationale boekhouding wordt het wegvervoer weergegeven door twee afzonderlijke bedrijfstakken: de bedrijfstak personenvervoer over de weg (60B1)<sup>1</sup> en de bedrijfstak goederenvervoer over de weg (60C1). De bedrijfstakken en kenmerkende producten uit de nationale boekhouding die betrekking hebben op het wegvervoer worden in onderstaande tabel weergegeven.

---

1. Sinds 1 januari 2008 zijn de NACE codes van de bedrijfstakken en producten gewijzigd. Voor meer informatie over de nieuwe NACE codes, zie: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:393:0001:0039:NL:PDF>

TABEL 1 - Wegvervoer volgens de nationale rekeningen

Type	Code	Benaming
Bedrijfstak	60B1	Personenvervoer te land volgens een dienstregeling, taxis, en overig vervoer van personen te land (markt)
	60C1	Goederenvervoer over de weg en verhuisdiensten, en vervoer via pijpleidingen
Kenmerkend product	60B01	Overig personenvervoer te land volgens dienstregeling, verhandelbaar
	60B02	Taxi's en verhuur van personenauto's met chauffeur
	60B03	Overig personenvervoer te land
	60C01	Goederenvervoer over de weg (Post en verhuizingen inbegrepen)
	60C02	Verhuur van vrachtauto's met chauffeur
Transportmaterieel	34A02	Personenautomobielen
	34A03	Tweedehandspersonenwagens
	34A05	Automobielen voor goederenvervoer en bijzondere doeleinden
	34B01	Carrosserieën voor motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers

Sinds 2001 wordt in de AGT een aparte bedrijfstak voorzien voor het openbaar vervoer, namelijk bedrijfstak 60B3 "Personenvervoer te land volgens een dienstregeling (niet-markt)". Analooq wordt ook het bijhorende kenmerkende product onderscheiden: product 60B04 "overige personenvervoer te land volgens dienstregeling (niet verhandelbaar)".

### 3.1.1. De Satellietrekening Wegvoer in 2005

Tabel 2 toont de totale uitgaven voor het wegvervoer. In 2005 bedroegen die uitgaven 56 miljard euro.

TABEL 2 - Satellietrekening Wegvervoer  
in miljoen euro, tegen lopende prijzen

		2005
<b>Lopende uitgaven</b>		
Finaal verbruik van de gezinnen	1	18580,37
- Gebruik		18484,91
- Transportdiensten		95,46
Finaal verbruik van de overheid	2	3839,89
- Wegennetbeheer		3839,89
- Transportsubsidies		0,00
Intermediair verbruik van de ondernemingen	3	21678,38
- Transport voor rekening van derden		11942,78
- Transport voor eigen rekening		9735,60
- Privébeheerders		0,00
Buitenlands saldo	4	-1213,61
Overige uitgaven	5	n.m.
Nationale lopende uitgaven exclusief btw	6=1+2+3+5	44098,64
Binnenlandse lopende uitgaven exclusief btw	7=6+4-5	42885,03
Niet-aftrekbare btw op de lopende uitgaven	8	2488,41
Binnenlandse lopende uitgaven btw inbegrepen	9=7+8	45373,43
<b>Kapitaaluitgaven</b>		
Infrastructuurgebruikers	10	9508,52
- Gezinnen		4076,12
- Ondernemingen		5432,40
Infrastructuurbeheerders	11	2014,86
- Privébeheerders		0,00
- Overheid		2014,86
Kapitaaluitgaven exclusief btw	12=10+11	11523,37
Niet-aftrekbare btw op de kapitaaluitgaven	13	1512,84
Kapitaaluitgaven inclusief btw	14=12+13	13036,21
Correctie voor dubbeltellingen <sup>(*)</sup>	15	1573,34
Verbruik van vaste activa van de ondernemingen	16	720,86
Netto kapitaaluitgaven	17=14-15-16	10742,01
Totale uitgaven	18=17+9	56115,44

Bronnen: Vlaams Gewest, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Wallonië, NIS, AGT (INR/NBB), FOD Financiën, FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen van het FPB.

(<sup>\*</sup>): Correctie voor dubbeltellingen: omvat de investeringen in wegtransportmaterieel van de bedrijfstakken verhuur en handel in auto's alsook het niet-wegtransport, btw inbegrepen.

n.m.: niet meegeedeeld.

In 2005 hebben de gezinnen meer dan 18 miljard euro uitgegeven voor het gebruik van wegvoertuigen. De ondernemingen hebben bijna 22 miljard euro uitgegeven voor de productie van wegvervoerdiensten voor eigen rekening en voor rekening van derden. Het beheer van het wegennet betekent een uitgave van bijna 4 miljard euro voor de overheid.

Inzake investeringen hebben de gezinnen voor 4 miljard euro voertuigen aangekocht, tegenover 5 miljard euro door de ondernemingen. Wat de kapitaaluitgaven betreft, heeft de overheid iets meer dan 2 miljard euro geïnvesteerd in de wegeninfrastructuur.

Tabel 3 toont de belastingen en heffingen die werden geïnd in het kader van het wegvervoer. In 2005 bedragen die belastingen 11,1 miljard euro. Iets meer dan 7,1 miljard euro is afkomstig van andere belastingontvangsten dan btw, namelijk accijnzen op brandstoffen, belasting op inverkeersstelling, verkeersbelasting, inschrijvingstaks, radiotaks, eurovignetten en boetes voor verkeersovertredingen, solidariteitsbijdragen voor bedrijfswagens en toeslag op de autoverzekeringspremies. Die belastingen zijn vooral van toepassing op het personenvervoer en worden in hoofdzaak betaald door de gezinnen.

**TABEL 3 - Belastingen en heffingen op het wegvervoer**  
in miljoen euro, tegen lopende prijzen

	2005
Btw op de totale uitgaven	3990,02
Btw op de lopende uitgaven	2488,41
Btw op de kapitaaluitgaven	1516,22
Correctie voor dubbeltellingen	14,61
Totaal overige belastingen	7125,29
Accijnzen en energiebijdragen	4369,10
Belasting op inverkeersstelling	173,30
Verkeersbelasting	233,66
Inschrijvingstaks	1356,20
Toeslag op het bedrag van de autoverzekeringspremies	0,00
Boetes voor verkeersovertredingen	545,90
Radiotaks	299,00
Eurovignet	19,53
Solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens	128,60
Retributie op het afleveren van het rijbewijs	0,00
Retributie voor het organiseren van diverse opleidingen	n.m.
Commerciële nummerplaten	n.m.
Inschrijvingscertificaten	n.m.
Vergunningen voor het goederenvervoer	n.m.
Vergunningen voor het personenvervoer	n.m.
Tachograaf	n.m.
ADR-transport (gevaarlijke goederen)	n.m.
Totaal aan belastingen en heffingen	11115,31
Reizigers	9456,31
Goederen	1176,74
Infrastructuur	482,26

Bronnen: FOD Economie, Vlaams Gewest, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Wallonië, NIS, AGT (INR/NBB), COICOP (NBB), FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen van het FPB.

n.m.: niet meegedeeld.

### 3.1.2. Evolutie van de Satellietrekening Wegvervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005

Tabel 4 toont de lopende uitgaven, de bruto kapitaaluitgaven en de totale uitgaven, alsook het verbruik van vaste activa voor het wegvervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005. De groeivoeten voor die verschillende posten tussen 1995 en 2000 en tussen 2000 en 2005 worden ook vermeld.

**TABEL 4 - Evolutie van de uitgaven voor het wegvervoer 1995-2005, tegen lopende prijzen**  
in miljoen euro en in procent

		1995 <sup>(*)</sup>	2000 <sup>(*)</sup>	2005	Vershil (%) 1995-2000	Vershil (%) 2000-2005
Lopende uitgaven	1	31227,26	36960,81	45373,43	18%	23%
Bruto kapitaaluitgaven	2	7935,32	10839,05	11462,87	37%	6%
Verbruik van vaste activa	3	693,12	467,32	720,86	-33%	54%
Totale uitgaven	4=1+2-3	38469,46	47332,54	56115,44	23%	19%

(\*) : Eigen berekeningen van het FPB op basis van Planning Paper 106 en meer recente informatie.

De totale uitgaven voor het wegvervoer stegen met 19% tussen 2000 en 2005 (en met 23% tussen 1995 en 2000). Die verhoging wordt grotendeels verklaard door een toename van de lopende uitgaven met 23% (19% tussen 1995 en 2000). Ook de stijging van de bruto kapitaaluitgaven met 6% tussen 2000 en 2005 droeg daartoe bij, zij het in mindere mate. Hoewel het verbruik van vaste activa, dat van de bruto kapitaaluitgaven wordt afgetrokken, aanzienlijk groeide tussen 2000 en 2005 (+54%), bleef die stijging marginaal in absolute waarde en heeft ze geen impact op de stijging van de totale uitgaven.

De hogere lopende uitgaven worden verklaard door een stijging van de finale uitgaven van de gezinnen (o.a. voor brandstoffen, oliën, onderhoud en herstellingen) en het intermediair verbruik van de ondernemingen (verhoogde uitgaven voor rekening van derden en voor eigen rekening). De stijging van de bruto kapitaaluitgaven is evenredig verdeeld onder de uitgaven van de infrastructuurgebruikers en van de overheid.

Ten slotte wijzen de gegevens op een opwaartse trend tussen 1995 en 2005 van de lopende uitgaven en van de uitgaven voor vaste activa, in tegenstelling tot het verbruik van vaste activa, dat tussen 1995 en 2000 een daling van -33% optekende en vervolgens met 54% steeg tussen 2000 en 2005. Er mag echter niet vergeten worden dat die trends voortvloeien uit waarnemingen tijdens slechts drie jaren (1995, 2000 en 2005). Ze zijn niet noodzakelijk van toepassing op de evolutie tijdens de tussenliggende jaren. Die opmerking geldt tevens voor alle andere hieronder vermelde transportwijzen.

### 3.2. De Satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer

De activiteit van het Lokaal Openbaar Vervoer (LOV) omvat alle lokale middelen van het openbaar personenvervoer, over de weg en per spoor. Die activiteiten worden verzekerd door de maatschappijen De Lijn (Vlaamse Vervoermaatschappij), TEC<sup>1</sup> (Société de Transport en Commun de la Région wallonne) en MIVB (Maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel). De gewesten zijn verantwoordelijk voor de exploitatie en het beheer van het lokaal openbaar vervoer.

De activiteiten van de NMBS zijn niet opgenomen in deze rekening. De NMBS heeft immers een eigen satellietrekening omdat haar activiteiten zich op nationaal niveau afspelen. Het vervoer van personen per taxi of per autobus dat niet openbaar georganiseerd is, is niet vervat in de rekening LOV, maar wel in de Satellietrekening Wegvervoer.

Het openbaar vervoer in Wallonië wordt geëxploiteerd door de 'Société Régionale wallonne de Transport' (SRWT) met 5 autonome exploitatie-eenheden (TEC): TEC Namen-Luxemburg, TEC Charleroi, TEC Luik-Ver-

1. Er dient een algemene opmerking geformuleerd te worden over het gebruik van de namen TEC en SRWT. De benaming TEC verwijst naar de 5 maatschappijen die zorgen voor het lokaal openbaar vervoer. De benaming SRWT verwijst naar de overkoepelende vervoermaatschappij die de 5 TEC omvat.

viers, TEC Henegouwen en TEC Waals-Brabant. De TEC organiseren voornamelijk het reizigersvervoer per bus. De TEC Charleroi werd echter uitgebreid met de metro van de Waalse sociale hoofdstad, de MLC (Métro Léger de Charleroi), en de TEC Luik-Verviers beoogt een tramnetwerk uit te bouwen om beter tegemoet te komen aan de vraag naar vervoer (richtjaar 2015).

In het Brussels Gewest exploiteert de MIVB de metro, de tram en de bus en beheert ze de infrastructuur. De MIVB en de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer die deel uitmaakt van het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werken samen om de Brusselse infrastructuur te verbeteren.

Het openbaar vervoer in het Vlaams Gewest is gegroepeerd binnen de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM), beter bekend als De Lijn. Die maatschappij omvat 5 provinciale entiteiten die zorgen voor de dagelijkse dienstverlening en het contact met de reizigers. De infrastructuur wordt ook beheerd door De Lijn. De Lijn en het Vlaams Gewest werken samen om de infrastructuur van het lokaal openbaar vervoer te verbeteren.

In de nationale boekhouding van 2005 wordt het lokaal openbaar vervoer opgenomen onder de bedrijfstak 60B3 'personenvervoer te land volgens dienstregeling (niet-verhandelbaar)' en het karakteristiek product is het product 60B04 'niet-verhandelbaar personenvervoer te land volgens een dienstregeling'. Het openbaar vervoer wordt beschouwd als 'niet-markt' aangezien de opbrengsten uit de ticketverkoop door de vervoersmaatschappijen minder dan de helft van de productiekosten dekken. Bij hypothese maakt het LOV geen deel uit van het transport voor eigen rekening.

De AGT van het INR vormen de voornaamste input van de satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer. Sinds 2001 wordt in de AGT het onderscheid gemaakt tussen verhandelbaar en niet-verhandelbaar personenvervoer te land volgens een dienstregeling. Voorheen was dit niet het geval (SRT 1995 en 2000). Deze wijziging laat toe een betere inschatting te maken van de uitgaven in het kader van het LOV in België.

De bedrijfstakken en kenmerkende producten uit de nationale boekhouding die betrekking hebben op het lokaal openbaar vervoer worden in onderstaande tabel weergegeven.

**TABEL 5 - Lokaal openbaar vervoer volgens de nationale rekeningen**

Type	Code	Benaming
Bedrijfstak	60B3	Personenvervoer te land volgens een dienstregeling (niet-markt)
Kenmerkend product	60B04	Overig personenvervoer te land volgens dienstregeling, niet-verhandelbaar
Transportmaterieel	34A04	Automobielen voor het vervoer van tien of meer personen

### 3.2.1. De Satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer in 2005

Tabel 6 toont de totale uitgaven voor het LOV. In 2005 bedragen die uitgaven 1,4 miljard euro, waarvan 1,2 miljard lopende uitgaven. De overheid staat in voor een groot deel van de lopende uitgaven, terwijl de belangrijkste kapitaaluitgaven worden gedragen door de ondernemingen<sup>1</sup>.

De lopende uitgaven van de overheid nemen de vorm aan van subsidies voor de transportdiensten van het LOV. Met de lopende overdrachten die door de gewesten betaald worden aan de maatschappijen TEC, MIVB en De Lijn kunnen de kosten gefinancierd worden die verbonden zijn aan hun openbare dienstverleningsopdracht, met name de sociale tarieven (toelagen voor de 65-plussers en toelagen voor het schoolvervoer van het bijzonder onderwijs) en de exploitatietoelage, die onder meer gebruikt wordt voor de kortingen voor grote gezinnen.

1. Het gaat enkel om de kapitaaluitgaven van de maatschappijen TEC, MIVB en De Lijn.

**TABEL 6 - Satellietrekening lokaal openbaar vervoer**  
in miljoen euro, tegen lopende prijzen

		2005
<b>Lopende uitgaven</b>		
Finaal verbruik van de gezinnen	1	261,43
- Gebruik		0,00
- Transportdiensten		261,43
Finaal verbruik van de overheid	2	690,12
- Wegennetbeheer		0,00
- Transportsubsidies		690,12
Intermediair verbruik van de ondernemingen	3	196,01
- Transport voor rekening van derden		196,01
- Transport voor eigen rekening		0,00
- Privébeheerders		0,00
Binnenlandse lopende uitgaven exclusief btw	4=1+2+3	1 147,56
Niet-aftrekbare btw op de lopende uitgaven	5	18,10
Binnenlandse lopende uitgaven btw inbegrepen	6=4+5	1 165,65
<b>Kapitaaluitgaven</b>		
Infrastructuurgebruikers	7	307,72
- Gezinnen		0,00
- Ondernemingen (TEC, MIVB, De Lijn)		307,72
Infrastructuurbeheerders	8	183,97
- Privébeheerders		0,00
- Overheid		183,97
Kapitaaluitgaven exclusief btw	9=7+8	491,69
Niet-aftrekbare btw op de kapitaaluitgaven	10	0,00
Kapitaaluitgaven inclusief btw	11=9+10	491,69
Verbruik van vaste activa van de ondernemingen	12	213,50
Netto kapitaaluitgaven	13=11-12	278,19
Totale uitgaven	14=6+13	1 443,84

Bronnen: De Lijn, MIVB, SRWT, TEC, AGT (INR/NBB), BUW, AWV, Vlaams Gewest, FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen van het FPB.

Tabel 7 toont de belastingen en heffingen van het LOV. Deze laatste zijn nagenoeg uitsluitend beperkt tot de niet-aftrekbare btw betaald op de transportdiensten die worden aangeboden door het LOV en op de lopende uitgaven van de ondernemingen.

De overige belastingen die betaald worden door de LOV-maatschappijen zijn hoofdzakelijk verkeersbelastingen. Hoewel we niet beschikken over de informatie, nodig om deze belastingen in te schatten voor het jaar 2005, kunnen we wel vermelden dat ze miniem zijn, aangezien het LOV verschillende vrijstellingen en kortingen op de verkeersbelasting geniet (bv. vrijstelling van de belasting op inverkeersstelling voor autobussen).



TABEL 7 - Belastingen en heffingen op het lokaal openbaar vervoer (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

	2005
Btw op de lopende uitgaven	18,10
Gezinnen (LOV-diensten)	15,69
Overheid	0,00
Ondernemingen (LOV-diensten)	2,41
Btw op de kapitaaluitgaven	0,00
Gebruikers (LOV-maatschappijen)	0,00
Beheerders (overheid)	0,00
Btw op de totale uitgaven	18,10
Gezinnen	15,69
Ondernemingen	2,41
Overheid	0,00
Overige belastingen (Onv.)	0,00
Gezinnen	0,00
Ondernemingen (LOV-maatschappijen)	0,00
Overheid	0,00
Totaal	18,10
Gezinnen	15,69
Ondernemingen	2,41
Overheid	0,00

Bronnen: De Lijn, MIVB, SRWT,TEC, AGT (INR/NBB), Vlaams Gewest, FOD Financiën en FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen FPB.

Onv: onvolledige post.

LOV: Lokaal Openbaar Vervoer.

### 3.2.2. Evolutie van de Satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005

Tabel 8 toont de lopende uitgaven, de bruto kapitaaluitgaven en de totale uitgaven, alsook het verbruik van vaste activa voor het lokaal openbaar vervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005. De groeivoeten voor die verschillende posten tussen 1995 en 2000 en tussen 2000 en 2005 worden ook vermeld.

TABEL 8 - Evolutie van de uitgaven voor het lokaal openbaar vervoer 1995-2005, tegen lopende prijzen in miljoen en in procent

		1995 <sup>(*)</sup>	2000 <sup>(*)</sup>	2005	Vershil (%) 1995-2000	Vershil (%) 2000-2005
Lopende uitgaven	1	983,78	1099,57	1165,65	12%	6%
Bruto kapitaaluitgaven	2	374,56	406,53	491,69	9%	21%
Verbruik van vaste activa	3	107,59	194,09	213,50	80%	10%
Totale uitgaven	4=1+2-3	1250,75	1312,01	1443,85	5%	10%

<sup>(\*)</sup> : Eigen berekeningen van het FPB op basis van Planning Paper 106 en meer recente informatie.

De totale uitgaven voor lokaal openbaar vervoer kenden een groei van 10% tussen 2000 en 2005 (5% tussen 1995 en 2000). Die toename wordt verklaard door de stijging van respectievelijk de bruto kapitaaluitgaven (21% tussen 2000 en 2005), de lopende uitgaven (6% tussen 2000 en 2005) en het verbruik van vaste activa (10% tussen 2000 en 2005).

Ten grondslag aan de uitgavengroei in elk van de drie categorieën ligt zowel de stijging van de lopende uitgaven als de toename van de investeringsuitgaven, en dat voor elk van de institutionele sectoren. Een beschouwing van de drie jaren (1995, 2000, 2005) toont een opwaartse trend in elk van de drie categorieën (lopende uitgaven, bruto kapitaaluitgaven en verbruik van vaste activa).

### 3.3. De Satellietrekening Spoorvervoer

De Satellietrekening Spoorvervoer omvat de uitgaven van de verschillende actoren, ongeacht of ze gebruiker of beheerder zijn, op het vlak van spoorvervoer.

Sinds 2000 heeft de spoorwegwereld heel wat veranderingen gekend. Allereerst heeft de NMBS zich gevoegd naar de Europese richtlijn 2001/12/EG die de scheiding vraagt van de “spoorwegonderneming” en de “infrastructuurbeheerder” op nationaal niveau. Vanaf 1 januari 2005 heeft de NMBS dus een nieuwe structuur aangenomen. Ze werd opgesplitst in een moederonderneming “NMBS-holding”, een infrastructuurbeheerder “Infrabel” en een spoorwegonderneming “NMBS”. Die drie maatschappijen zijn voortaan autonoom en hebben elk hun eigen raad van beheer en andere organen die eigen zijn aan een onafhankelijke onderneming.

Sinds 2005 gaat het dus om nieuwe entiteiten die geconfronteerd worden met de toenemende liberalisering van de Europese spoorwegmarkt. In het kader van haar doelstelling de Europese markten open te stellen, wenste de Europese Unie immers dat proces op te voeren. De liberalisering van het goederenvervoer per spoor die beslist werd in 1991, ging in België van start in 2003 en is sinds 2007 werkelijkheid. B-Cargo, dat sinds 2008 een geïntegreerde entiteit is van de vrachtdivisie van de NMBS, concurreert sindsdien zowel nationaal als internationaal met andere actoren op de markt. Wat het personenvervoer betreft, werd er tot in 2005 slechts weinig ondernomen. De totale liberalisering van het internationaal personenvervoer per spoor is pas voorzien in 2010.

Bij hypothese is er geen spoorvervoer voor eigen rekening.

De bedrijfstakken en kenmerkende producten uit de nationale boekhouding die betrekking hebben op het spoorvervoer worden in onderstaande tabel weergegeven.

**TABEL 9 - Spoorvervoer volgens de nationale rekeningen**

Type	Code	Benaming
Bedrijfstak	60A1	Vervoer per spoor
Kenmerkend product	60A01	Interlokaal vervoer van reizigers per spoor
	60A02	Goederenvervoer (excl. postvervoer), duwen of slepen per spoor
Transportmaterieel	35A02	Rollend materieel voor spoor- en tramwegen, alsmede delen daarvan

#### 3.3.1. De Satellietrekening Spoorvervoer in 2005

Tabel 10 toont de totale uitgaven voor het spoorvervoer. In 2005 bedroegen die 3,7 miljard euro. De overheid staat in voor 2/3 van de lopende uitgaven en neemt het merendeel van de kapitaaluitgaven voor het spoorvervoer voor haar rekening, in de vorm van investeringen in infrastructuur of in spoorwegmaterieel. In 2005 hebben de gezinnen 559 miljoen euro gespendeerd aan treinvervoerbewijzen.

De lopende uitgaven van de overheid zijn subsidies die de NMBS in staat stellen te voldoen aan haar verplichtingen inzake tariefbepaling en universele dienstverlening. Dankzij die overheidssubsidies kunnen onder meer het gratis vervoer en de tariefverminderingen voor de 6-12-jarigen, de senioren en de jonge studenten worden gedekt.

TABEL 10 - Satellietrekening Spoorvervoer (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

		2005
<b>Lopende uitgaven</b>		
Finaal verbruik van de gezinnen	1	559,21
- Gebruik		0,00
- Transportdiensten		559,21
Finaal verbruik van de overheid	2	1934,20
- Wegennetbeheer		0,00
- Transportsubsidies		1934,20
Intermediair verbruik van de ondernemingen	3	503,73
- Transport voor rekening van derden		503,73
- Transport voor eigen rekening		0,00
- Privébeheerders		0,00
Buitenlands saldo	4	53,47
<b>Overige uitgaven<sup>(*)</sup></b>	<b>5</b>	<b>n.m.</b>
Nationale lopende uitgaven exclusief btw		2997,14
Binnenlandse lopende uitgaven exclusief btw	7=6+4-5	3050,61
Niet-afrekbare btw op de lopende uitgaven	8	37,24
Binnenlandse lopende uitgaven btw inbegrepen	9=7+8	3087,85
<b>Kapitaaluitgaven</b>		
Infrastructuurgebruikers	10	1362,20
- Gezinnen		0,00
- Ondernemingen (NMBS, Infrabel, NMBS-Holding)		1362,20
Infrastructuurbeheerders	11	308,80
- Privébeheerders		0,00
- Overheid		308,80
Kapitaaluitgaven exclusief btw	12=10+11	1671,00
Niet-afrekbare btw op de kapitaaluitgaven	13	0,08
Kapitaaluitgaven inclusief btw	14=12+13	1671,08
Verbruik van vaste activa van de ondernemingen	15	958,91
Correctie voor dubbelstellingen	16	96,06
Netto kapitaaluitgaven	17=14-15-16	616,11
Totale uitgaven	18=17+9	3703,96

Bronnen: NMBS, AGT (INR/NBB), FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen FPB.

(\*) : Consumptieve bestedingen van de ingezetenen in het buitenland min die van de niet-ingezetenen in België.

n.m.: niet meegedeeld.

Tabel 11 omvat de belastingen verbonden aan het spoorvervoer. Ze omvatten de niet-afrekbare btw op de transportdiensten per spoor.

TABEL 11 - Belastingen en heffingen op het spoorvervoer  
in miljoen euro, tegen lopende prijzen

	2005
Btw op de lopende uitgaven	37,24
Gezinnen (diensten van de NMBS)	33,57
Overheid	0,00
Ondernemingen (diensten van de NMBS)	3,67
Btw op de kapitaaluitgaven	n.m.
Gebruikers (NMBS, Infrabel, NMBS-Holding)	n.m.
Beheerders (overheid)	n.m.
Btw op de totale uitgaven	37,24
Gezinnen	33,57
Ondernemingen	3,67
Overheid	n.m.

Bronnen: NMBS, AGT (INR/NBB), FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen FPB

n.m.: niet meegedeeld.

### 3.3.2. Evolutie van de Satellietrekening Spoorvervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005

Tabel 12 toont de lopende uitgaven, de bruto kapitaaluitgaven en de totale uitgaven, alsook het verbruik van vaste activa voor het spoorvervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005. De groeivoeten voor die verschillende posten tussen 1995 en 2000 en tussen 2000 en 2005 worden ook vermeld.

**TABEL 12 - Evolutie van de uitgaven voor het spoorvervoer 1995-2005, tegen lopende prijzen**  
in miljoen euro en in procent

		1995 <sup>(*)</sup>	2000 <sup>(*)</sup>	2005	Vershil (%) 1995-2000	Vershil (%) 2000-2005
Lopende uitgaven	1	2476,27	2453,86	3087,85	-1%	26%
Bruto kapitaaluitgaven	2	1240,33	1415,81	1575,02	14%	11%
Verbruik van vaste activa	3	279,15	194,09	958,91	139%	43%
Totale uitgaven	4=1+2-3	3437,45	3201,39	3703,96	-7%	16%

(\*) : Eigen berekeningen van het FPB op basis van Planning Paper 106 en meer recente informatie.

De totale uitgaven voor het spoorvervoer kenden een stijging van 16% tussen 2000 en 2005. Die groei wordt voornamelijk verklaard door de toename van de lopende uitgaven (+26%).

De lopende uitgaven stegen dus met meer dan 600 miljoen euro (2005 ten opzichte van 2000). Hoewel de uitgaven van de gezinnen en de ondernemingen ook groeiden, droegen de uitgaven van de overheid daar grotendeels toe bij via de transportsubsidies. Van de drie ondernemingen die daarvan genieten, namelijk de NMBS, Infrabel en de NMBS-holding, ontvangen de eerste twee voornamelijk exploitatiedotaties van de federale overheid.

De stijging van de bruto kapitaaluitgaven (11% tussen 2000 en 2005) wordt vooral veroorzaakt door de hogere kapitaaluitgaven van de spoorwegondernemingen (NMBS, Infrabel en NMBS-holding). De kapitaaluitgaven van de gezinnen zijn onbestaand en die van de overheid stijgen tot slecht 16 miljoen euro.

In tegenstelling tot de totale uitgaven voor het wegvervoer en het LOV, die stegen tussen 1995 en 2000 alsook tussen 2000 en 2005, kenden de totale uitgaven voor het spoorvervoer een daling van 7% tussen 1995 en 2000. De afname van de totale uitgaven in 2000 ten opzichte van 1995 wordt voornamelijk verklaard door het verbruik van vaste activa, dat in 2000 (ten opzichte van 1995) groeide met 139% en afgetrokken wordt van de bruto kapitaaluitgaven. Ondanks de bijkomende toename van dat type uitgaven in 2005 (43% tussen 2000 en 2005), lagen de totale uitgaven in 2005 hoger dan die in 2000, omdat die groei meer dan opgeheven werd door de aanzienlijke stijging van de lopende uitgaven tussen 2000 en 2005.

### 3.4. De Satellietrekening Binnenvaart

De Satellietrekening Binnenvaart groepeerde alle uitgaven in het kader van het binnenvaartvervoer en omvat de transportdiensten over de binnenwateren.

Het binnenvaartvervoer heeft zowel betrekking op het vrachtvervoer als op toerisme. Het aandeel van het toerisme is echter veel kleiner dan dat van het vrachtvervoer.

De infrastructuur van de binnenvaart bestaat uit havens (zowel zee<sup>1</sup>- als binnenhavens) en waterwegen (bevaarbare rivieren en kanalen). Sinds 1988 zijn de bevoegdheden inzake havens en de waterwegen in België geregionaliseerd<sup>2</sup>. Het beheer van de verschillende havens en waterwegen in België is in handen van verschillende actoren, die al dan niet deel uitmaken van de gewestelijke administraties.

1. Aangezien zeehavens in de eerste plaats instaan voor de behandeling van maritieme trafieken, worden de uitgaven van de zeehavens opgenomen in de satellietrekening maritiem vervoer.

2. De binnenvaartgebonden bevoegdheden van de federale overheid zijn momenteel beperkt tot de veiligheid van de scheepvaart en de toegang tot het beroep en tot de markt inzake scheepvaart.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest staat de gewestelijke maatschappij 'Haven van Brussel' in voor het beheer van de haveninfrastructuur, alsook voor het beheer van de waterwegen op het grondgebied van het Brussels Gewest (slechts 14km). Deze pararegionale maatschappij werd opgericht in 1993 na de opsplitsing van de 'NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel' (beter bekend als 'de Maritime') in een Vlaamse en een Brusselse instelling. Hoewel de haven van Brussel toegankelijk is voor kleine zeeschepen wordt het overgrote deel van de trafieken aldaar gegenereerd door de binnenvaart. Daarom wordt geopteerd om de uitgaven van de Haven van Brussel integraal op te nemen in de satellietrekening binnenvaart<sup>1</sup>.

In Wallonië wordt het binnenvaartvervoer georganiseerd door de 'Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques'. Het beheer van de havens wordt gecoördineerd door de 'Autonome Havens', waarvan Wallonië er vier telt<sup>2</sup>. Het zijn instellingen van openbaar nut die verantwoordelijk zijn voor de havenzones en de industriezones die eraan verbonden zijn. Wallonië delegeert zijn bevoegdheden op het vlak van de waterwegen echter niet; het blijft de bevoegde autoriteit. Wat het watertoerisme en de plezierhavens in Wallonië betreft, staat Wallonië in voor de drijvende infrastructuur en het 'Commissariat Général au Tourisme' voor de infrastructuur en superstructuur aan wal. Het Office de Promotion des Voies Navigables (OPVN) staat in voor de promotie van het riviertoeurisme. Bovendien organiseert het het overleg tussen de actoren van de Waalse riviervaart.

De waterwegen in Vlaanderen worden sinds 2004 beheerd door twee Extern Verzelfstandigde Agentschappen (EVA's) van publiek recht, namelijk nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV. Beide EVA's ressorteren sinds de herstructurering van de Vlaamse administratie in 2006 onder het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. nv De Scheepvaart, de opvolger van de voormalige Dienst voor de Scheepvaart (opgericht in 1976), staat in voor het beheer van de waterwegen in het oosten van Vlaanderen (o.a. het Albertkanaal, de Kempense kanalen, de Grensmaas). Waterwegen en Zeekanaal NV, ontstaan uit een fusie tussen de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen enerzijds en de voormalige Administratie Waterwegen en Zeewezen anderzijds, beheert de waterwegen in centraal en westelijk Vlaanderen (o.a. het Zeekanaal Brussel-Schelde, de Leie, de Schelde). Beide EVA's beheren ook een groot deel van de gronden langs de Vlaamse waterwegen waarvoor concessieovereenkomsten worden afgesloten met private bedrijven ten behoeve van watergebonden (transport)activiteiten.

De bedrijfstakken en kenmerkende producten uit de nationale boekhouding die betrekking hebben op het binnenvaartvervoer worden in onderstaande tabel weergegeven.

**TABEL 13 - Binnenvaartvervoer volgens de nationale rekeningen**

Type	Code	Benaming
Bedrijfstak	61B1	Binnenvaart
Kenmerkend product	61B01	Personenvervoer met schepen over binnenwateren
	61B02	Goederenvervoer met schepen over binnenwateren; verhuur van binnenvaartschepen met bemanning; slepen en duwen
Transportmaterieel	35A01	Scheepsbouw en -reparatie <sup>a</sup>

a. Dit product is tevens het karakteristieke transportmaterieel van het maritieme vervoer.

Zoals voor de Satellietrekening Wegvervoer het geval is, worden de uitgaven van de ondernemingen voor het vervoer eigen rekening geraamd op basis van de uitgaven voor transportmaterieel en het intermediair verbruik dat eigen is aan de bedrijfstak binnenvaart.

1. Dit geldt ook voor de haven van Luik die eveneens toegankelijk is voor kleine zeeschepen.

2. Het gaat om de 'Autonome Havens' van Namen (PAN), Charleroi (PAC), het Centrum en het Westen (PACO) en Luik (PAL).

### 3.4.1. De Satellietrekening Binnenvaart in 2005

Tabel 14 geeft de totale uitgaven voor de binnenvaart. In 2005 bedragen zij 0,8 miljard euro. De lopende uitgaven vormen bijna twee derde van de totale uitgaven en zijn voor een groot deel afkomstig van de ondernemingen (met name voor het goederenvervoer voor rekening van derden). De lopende uitgaven van de overheid voor het beheer van de waterwegen zijn echter ook aanzienlijk. De kapitaaluitgaven worden voor meer dan de helft gefinancierd door de overheid.

**TABEL 14 - Satellietrekening Binnenvaart**  
in miljoen euro, tegen lopende prijzen

		2005
<b>Lopende uitgaven</b>		
Finaal verbruik van de gezinnen	1	44,51
- Gebruik		40,79
- Transportdiensten		3,71
Finaal verbruik van de overheid	2	163,98
- Exploitatie en netbeheer		159,15
- Scheepvaartpolitie		4,83
Intermediair verbruik van de ondernemingen	3	345,39
- Transport voor rekening van derden		345,39
- Transport voor eigen rekening		0,00
Nationale lopende uitgaven exclusief btw	4=1+2+3	553,88
Buitenlands saldo	5	-38,69
Binnenlandse lopende uitgaven exclusief btw	6=4+5	515,19
Niet-aftrekbare btw op de lopende uitgaven	7	15,71
Binnenlandse lopende uitgaven btw inbegrepen	8=6+7	530,90
<b>Kapitaaluitgaven</b>		
Infrastructuurgebruikers	9	102,24
- Gezinnen		52,92
- Ondernemingen		49,32
Infrastructuurbeheerders	10	148,42
- Privébeheerders		1,74
- Overheid		146,68
Kapitaaluitgaven exclusief btw	11=9+10	250,66
Niet-aftrekbare btw op de kapitaaluitgaven	12	39,58
Kapitaaluitgaven inclusief btw	13=11+12	290,24
Verbruik van vaste activa van de ondernemingen	14	23,87
Netto kapitaaluitgaven	15=13-14	266,38
Totale uitgaven	16=8+15	797,28

Bronnen: Vlaams Gewest, AGT (INR/BNB), Wallonië, Havens van Antwerpen, Oostende, Zeebrugge en Gent, PAC, PACO, PAL, PAN, Haven van Brussel, FOD Financiën, FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen van het FPB.

De door de overheid geheven belastingen en heffingen, inzake de binnenvaart, bestaan hoofdzakelijk uit de niet-aftrekbare btw op de kapitaaluitgaven. Het aandeel van de overige belastingen in verband met het gebruik van binnenvaartuigen is kleiner. Het betreft voornamelijk de aanschafkosten van de exploitatievergunning, de vlaggenbrief, enz.

Wat het binnenvaartvervoer betreft, bestaan er ook andere heffingen die worden geheven door de maatschappijen die de binnenhavens en waterwegen beheren. Deze laatste heffingen worden hier niet in aanmerking genomen aangezien het geen directe overheidsontvangsten zijn. Het gaat hierbij om binnenvaartrechten en havengelden. Deze uitgaven worden wel opgenomen bij de lopende infrastructuuruitgaven van de gezinnen en ondernemingen.

**TABEL 15 - Belastingen en heffingen op de binnenvaart**  
in miljoen euro, tegen lopende prijzen

	2005
<b>Btw</b>	<b>55,29</b>
Gezinnen	19,49
Ondernemingen	0,19
Overheid	35,60
<b>Overige belastingen (Onv.)</b>	<b>1,23</b>
Gezinnen	0,34
Ondernemingen	0,89
Overheid	0,00
<b>Totaal</b>	<b>56,51</b>
Gezinnen	19,83
Ondernemingen	1,08
Overheid	35,60

Bronnen: Vlaams Gewest, AGT (INR/BNB), Wallonië, Havens van Antwerpen, Oostende, Zeebrugge en Gent, PAC, PACO, PAL, PAN, Haven van Brussel, FOD Financiën, FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen van het FPB.

Onv.: onvolledige post.

### 3.4.2. Vergelijking van de Satellietrekening Binnenvaart voor de jaren 1995, 2000 en 2005

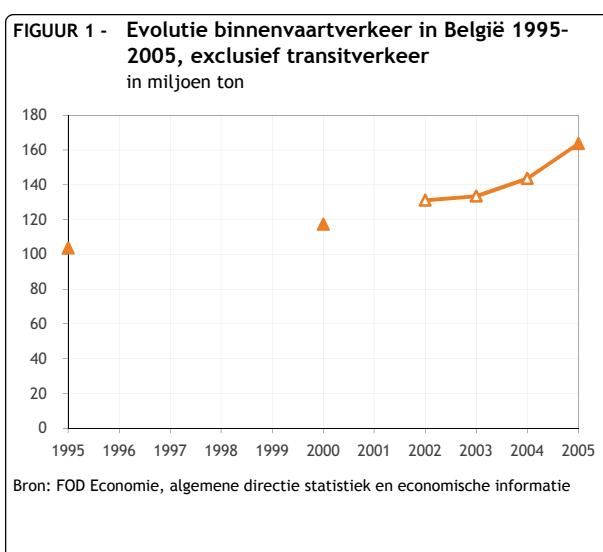
In onderstaande tabel wordt de evolutie weergegeven van de lopende uitgaven, de kapitaaluitgaven en het verbruik van vaste activa voor de jaren 1995, 2000 en 2005.

**TABEL 16 - Evolutie transportuitgaven binnenvaart 1995-2005, tegen lopende prijzen**  
in miljoen euro en in procent

	1995*	2000*	2005	Vershil (%) 1995-2000	Vershil (%) 2000-2005
Lopende uitgaven	378,71	407,96	530,90	8%	30%
Bruto kapitaaluitgaven	224,97	266,51	290,24	18%	9%
Verbruik van vaste activa	22,65	45,68	23,87	102%	-48%
Totale uitgaven	581,03	628,78	797,28	8%	27%

\* Eigen berekeningen van het FPB op basis van Planning Paper 106 en meer recente informatie.

De lopende uitgaven van de binnenvaart nemen behoorlijk toe tussen 2000 en 2005. Deze toename is voor het grootste deel toe te schrijven aan de uitgaven voor goederenvervoer per binnenvaart door de ondernemingen. De lopende infrastructuuruitgaven van de overheid (o.a. onderhoud waterwegen en bediening sluizen) zijn ook toegenomen tussen 2000 en 2005.



De toename van de lopende transportuitgaven door Belgische ondernemingen voor binnenvaartvervoer tussen 2000 en 2005 is conform de toename van het binnenvaartverkeer in België in dezelfde periode (zie figuur 1). Met name tussen 2000 en 2005 kende het binnenvaartverkeer in België (met oorsprong en/of bestemming in België) een forse groei. Uit de aanbod- en gebruikstabellen blijkt dat een deel van deze groei gerealiseerd werd door buitenlandse binnenvaartondernemingen aangezien de import van binnenvaartdiensten in dezelfde periode ook behoorlijk is toegenomen. Anderzijds is ook de export van binnenvaartdiensten door Belgische binnenvaartondernemingen toegenomen tussen 2000 en 2005.

De kapitaaluitgaven inzake binnenvaart zijn tussen 2000 en 2005 in beperkte mate toegenomen. Deze toename van de kapitaaluitgaven heeft zich zowel gemanifesteerd bij de huishoudens (pleziervaart), de ondernemingen als bij de overheid (binnenvaartinfrastructuur).

### 3.5. De Satellietrekening Maritiem vervoer

De Satellietrekening Maritiem vervoer omvat het geheel van uitgaven in verband met zeevaartactiviteiten en behelst de transportdiensten op maritieme wegen. Vanuit het oogpunt van de organisatie en de aard van de activiteiten, zijn het maritiem zeevervoer en het binnenvaartvervoer vergelijkbaar. Het grote verschil is dat het internationaal aandeel groter is bij het maritiem vervoer.

Net zoals het binnenvaartvervoer omvat het maritiem vervoer vrachtvervoer en toerisme. Het aandeel van het toerisme is echter veel minder belangrijk dan dat van het vrachtvervoer.

De infrastructuur van het maritiem vervoer in België bestaat uit zeehavens en de maritieme toegang tot deze havens. In België zijn er vier grote zeehavens: de haven van Antwerpen, de haven van Gent, de haven van Oostende en de haven van Zeebrugge. Ook de havens van Brussel en Luik zijn toegankelijk voor zeeschepen, maar wegens het geringe belang van het maritime verkeer in deze havens worden de uitgaven ervan in de Satellietrekening Binnenvaart verrekend.

De exploitatie van de vier grote zeehavens is in handen van lokale havenbesturen. Oorspronkelijk verschilden deze havenbesturen inzake rechtsvorm, autonomie en financiering door de overheid, maar sinds de invoering van het havendecreet in 1999 zijn de statuten en de financiering grotendeels gelijkgeschakeld en zijn de havenbesturen in grote mate autonoom. Het havendecreet van 1999 bepaalt tevens de verdeling van de uitgaven.

Andere bevoegdheden op het gebied van maritiem transport (o.a. maritieme toegang, loodswezen, financiering van basisinfrastructuur in de havens) werden oorspronkelijk op nationaal niveau waargenomen, maar zijn sinds de staatshervorming van 1988 geregionaliseerd. Gegeven de geografische ligging van de Belgische zeehavens is het voornamelijk het Vlaams gewest dat sindsdien instaat voor deze bevoegdheden<sup>1</sup>.

Sinds de herstructurering van de Vlaamse administratie in 2006 worden de bevoegdheden inzake maritiem transport ondergebracht in het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. Beide organisatie maken deel uit van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Voorheen behoorden ze tot de bevoegdheden van de Administratie Waterwegen en Zeewezen, een onderdeel van het voormalige departement Leefmilieu en Infrastructuur.

De bedrijfstakken en kenmerkende producten uit de nationale boekhouding die betrekking hebben op het maritiem vervoer worden in onderstaande tabel weergegeven.

TABEL 17 - Maritiem vervoer volgens de nationale rekeningen

Type	Code	Benaming
Bedrijfstak	61A1	Zee- en kustvaart
Kenmerkend product	61A01	Personenvervoer over zee en kustwateren
	61A02	Goederenvervoer over zee en kustwateren (incl. post), verhuur van zeeschepen met bemanning; slepen en duwen
Transportmaterieel	35A01	Scheepsbouw en -reparatie <sup>a</sup>

a. Dit product is tevens het karakteristieke transportmaterieel van het binnenvaart vervoer.

Het vervoer voor eigen rekening wordt opnieuw geraamd op basis van de uitgaven voor maritiem transportmaterieel en het intermediair verbruik van de bedrijfstak maritiem vervoer zelf.

1. De bevoegdheden inzake maritiem transport van de federale overheid zijn momenteel beperkt tot de veiligheid van de scheepvaart, de toegang tot het beroep en tot de markt inzake scheepvaart, de uitvoering van internationale maritieme verdragen en het beheer van de vloot onder Belgische vlag.



### 3.5.1. De Satellietrekening Maritiem vervoer in 2005

Tabel 18 bevat de totale uitgaven voor het maritiem vervoer. Ze bedroegen 5,7 miljard euro in 2005. De lopende uitgaven vertegenwoordigen het grootste deel van de totale uitgaven (onder meer door een aanzienlijk positief buitenlands saldo) en worden grotendeels door de ondernemingen voor hun rekening genomen, in de vorm van maritieme goederenvervoerdiensten voor rekening van derden. De kapitaaluitgaven van de maritieme private sector staan in voor bijna 90% van de totale kapitaaluitgaven inzake maritiem transport.

**TABEL 18 - Satellietrekening Maritiem vervoer**  
in miljoen euro, tegen lopende prijzen

		2005
<b>Lopende uitgaven</b>		
Finaal verbruik van de gezinnen	1	3,71
- Gebruik		0,00
- Transportdiensten		3,71
Finaal verbruik van de overheid	2	296,21
- Exploitatie en netbeheer		276,88
- Scheepvaartpolitie		19,34
Intermediair verbruik van de ondernemingen	3	1872,43
- Transport voor rekening van derden		1872,43
- Transport voor eigen rekening		0,00
Nationale lopende uitgaven exclusief btw	4=1+2+3	2172,35
Buitenlands saldo	5	1979,78
Binnenlandse lopende uitgaven exclusief btw	6=4+5	4152,13
Niet-aftrekbare btw op de lopende uitgaven	7	21,48
Binnenlandse lopende uitgaven btw inbegrepen	8=6+7	4173,62
<b>Kapitaaluitgaven</b>		
Infrastructuurgebruikers	9	1600,11
- Gezinnen		0,00
- Ondernemingen		1600,11
Infrastructuurbeheerders	10	188,38
- Privébeheerders		63,98
- Overheid		124,40
Kapitaaluitgaven exclusief btw	11=9+10	1788,49
Niet-aftrekbare btw op de kapitaaluitgaven	12	18,37
Kapitaaluitgaven inclusief btw	13=11+12	1806,86
Verbruik van vaste activa van de ondernemingen	14	301,15
Netto kapitaaluitgaven	15=13-14	1505,71
Totale uitgaven	16=8+15	5679,33

Bronnen: Vlaams Gewest, AGT (INR/BNB), Havens van Antwerpen, Oostende, Zeebrugge en Gent, FOD Financiën, FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen van het FPB.

Voor het maritiem vervoer zijn zowel de niet-aftrekbare btw als de overige belastingen aanzienlijk. De totale belastingen en heffingen bedroegen 106 miljoen euro in 2005, waarvan 40 miljoen euro aan niet-aftrekbare btw en 66 miljoen euro aan overige belastingen. De overige belastingen betreffen voornamelijk vergoedingen voor diensten geleverd door de Vlaamse overheid (o.a. beloodsing en verkeersbegeleiding). De niet-aftrekbare btw wordt quasi volledig gefinancierd door de overheid (btw op zowel de lopende uitgaven als de kapitaaluitgaven).

Ter herinnering, bij hypothese worden de uitgaven van de gezinnen voor het gebruik van plezierboten toegeschreven aan de binnenvaart, evenals de verschillende belastingen en heffingen die ermee verband houden.

Er bestaan andere heffingen in het kader van het maritiem vervoer, namelijk de navigatie- en havenrechten van de havenzones die worden geheven door de privémaatschappijen die de zeehavens beheren. Die heffingen behoren niet tot de overheidsontvangsten en worden hier dus niet vermeld. Ze worden wel opgenomen bij de lopende infrastructuuruitgaven van de gezinnen en ondernemingen.

**TABEL 19 - Belastingen en heffingen op het maritiem vervoer**  
in miljoen euro, tegen lopende prijzen

	2005
<b>Btw</b>	<b>39,85</b>
Gezinnen	0,00
Ondernemingen	0,13
Overheid	39,72
<b>Overige belastingen (Onv.)</b>	<b>66,73</b>
Gezinnen	0,00
Ondernemingen	66,73
Overheid	0,00
<b>Totaal</b>	<b>106,58</b>
Gezinnen	0,00
Ondernemingen	66,86
Overheid	39,72

Bronnen: Vlaams Gewest, AGT (INR/BNB), Havens van Antwerpen, Oostende, Zeebrugge en Gent, FOD Financiën, FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen van het FPB.

Onv.: onvolledige post.

### 3.5.2. Vergelijking van de Satellietrekening Maritiem vervoer voor de jaren 1995, 2000 en 2005

In onderstaande tabel wordt de evolutie weergegeven van de lopende uitgaven, de kapitaaluitgaven en het verbruik van vaste activa voor de jaren 1995, 2000 en 2005.

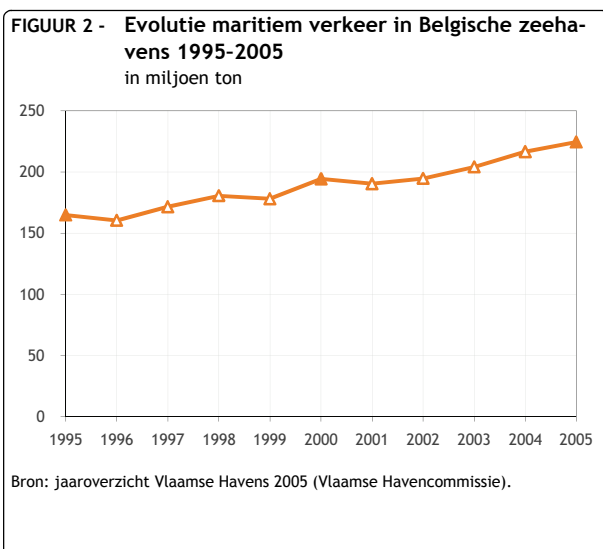
**TABEL 20 - Evolutie transportuitgaven maritiem vervoer 1995-2005, tegen lopende prijzen**  
in miljoen euro en in procent

	1995 <sup>(*)</sup>	2000 <sup>(*)</sup>	2005	Vershil (%) 1995-2000	Vershil (%) 2000-2005
Lopende uitgaven	1336,88	2583,84	4173,62	93%	62%
Bruto kapitaaluitgaven	309,08	391,13	1806,86	27%	362%
Verbruik van vaste activa	323,55	84,19	301,15	-74%	258%
Totale uitgaven	1322,40	2890,78	5679,33	119%	96%

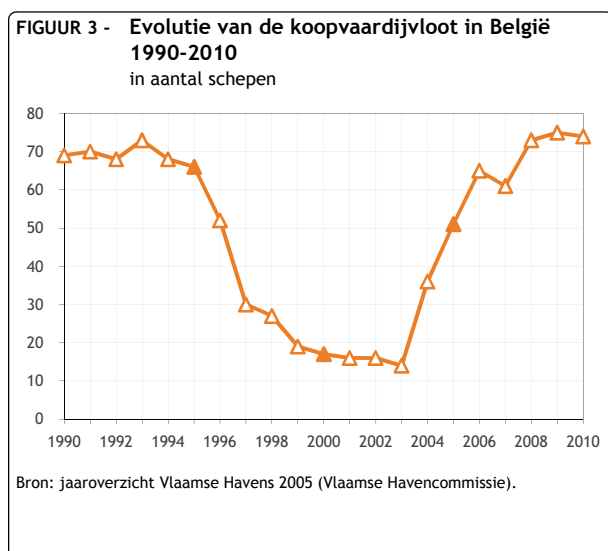
(\*) : Eigen berekeningen van het FPB op basis van Planning Paper 106 en meer recente informatie.

De lopende uitgaven van het maritiem vervoer nemen gevoelig toe tussen 2000 en 2005. Deze toename is quasi volledig toe te schrijven aan het goederenvervoer, aangezien het aandeel van het personenvervoer in het totale maritieme vervoer verwaarloosbaar is. De lopende infrastructuuruitgaven van de overheid (onderhoud haveninfrastructuur en maritieme toegang) zijn ook toegenomen tussen 2000 en 2005 maar het belang van deze uitgavenpost binnen de totale lopende uitgaven is ook beperkt.

Op basis van de aanbod- en gebruikstabellen kan men de forse toename van de binnenlandse lopende transportuitgaven voor maritiem vervoer toeschrijven aan twee verschillende posten. Enerzijds is er een toename van de binnenlandse uitgaven door Belgische ondernemingen aan maritieme transportdiensten, anderzijds is er een forse toename van de export van maritieme transportdiensten door Belgische scheepvaartmaatschappijen.



De toename van de lopende transportuitgaven door Belgische ondernemingen voor maritiem goederenvervoer tussen 2000 en 2005 is conform de toename van het maritiem verkeer van en naar de Belgische zeehavens<sup>1</sup> in dezelfde periode (zie figuur 2). Aangezien slechts een deel van het maritieme verkeer in de Belgische zeehavens gegenereerd wordt door Belgische ondernemingen is de correlatie tussen maritiem verkeer in de zeehavens en de maritieme transportuitgaven in België uiteraard beperkt. In die zin is figuur 2 eerder illustratief dan wel verklarend.



De forse toename van de export van maritieme transportdiensten door Belgische scheepvaartmaatschappijen kan verklaard worden door de massale invlagging<sup>2</sup> van maritieme schepen die heeft plaatsgevonden in de periode 2004-2005 (a.g.v. gunstigere fiscale behandeling van zeescheepvaart in België). Dit wordt geïllustreerd in figuur 3, waaruit blijkt dat het aantal handelsschepen onder Belgische vlag tussen 2000 en 2005 is verdrievoudigd.

De correlatie tussen de export van maritieme transportdiensten en de grootte van de Belgische koopvaardijvloot lijkt evenwel niet op te gaan voor de periode tussen 1995 en 2000. De massale uitvlagging van maritieme schepen na 1995 heeft zich immers niet vertaald in een evenredige daling van de export van maritieme transportdiensten in dezelfde periode.

Ook wat betreft de kapitaaluitgaven in de maritieme transportsector is er een aanzienlijke toename tussen 2000 en 2005. Ook hiervoor zou de gunstigere fiscale behandeling van de zeescheepvaart sinds 2004 een verklaring kunnen vormen. Datzelfde geldt ook voor de toename van het verbruik van vaste activa door de scheepvaartondernemingen.

De kapitaaluitgaven van de overheid zijn in beperkte mate afgenomen ten opzichte van 2000 maar net zoals bij de lopende uitgaven is het aandeel van de overheidsuitgaven in de totale kapitaaluitgaven van het maritiem vervoer beperkt.

1. Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge.

2. Het terugbrengen van schepen onder de Belgische vlag.

### 3.6. De Satellietrekening Luchtvaart

De Satellietrekening Luchtvaart groepeerde de uitgaven voor het luchtvervoer en omvat alle rechtstreeks aan het luchtvervoer gekoppelde diensten. De luchthavens – leveranciers van luchthaveninfrastructuur – hebben wisselende juridische en financiële banden met de overheid.

Oorspronkelijk werd het beheer van de internationale luchthavens in België en de taken inzake veiligheid van het luchtverkeer gecentraliseerd onder de Regie der Luchtwegen (RLW), een parastatale van het ministerie van verkeer die in 1946 werd opgericht. In de afgelopen decennia werden de verschillende bevoegdheden opgesplitst in het kader van regionalisering en/of privatisering van bevoegdheden.

Een deel van de bevoegdheid inzake luchtverkeersleiding, met name de luchtverkeersleiding in het hoger Belgisch luchtruim<sup>1</sup>, wordt reeds sinds 1962 waargenomen door Eurocontrol, een Europese instelling die streeft naar integratie van de luchtverkeersleiding boven Europa. Sinds 1972 gebeurt dit vanuit het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), dat momenteel ook instaat voor de luchtverkeersleiding in het hogere luchtruim van Nederland, Luxemburg en het Noordwesten van Duitsland.

In 1987 werd de NV Brussels Airport Terminal Company (BATC) opgericht. Deze vennootschap had een tweevoudige taak: de realisatie van de uitbreidingen en de modernisering van het passagiersgebouw van de luchthaven te Zaventem en het beheer en de commerciële exploitatie van het passagiersgebouw. De Regie der Luchtwegen bleef echter bevoegd voor de overige luchthavenactiviteiten op de luchthaven van Zaventem.

In 1998 werd een einde gemaakt aan deze tweedeling inzake luchthavenbeheer te Zaventem door de oprichting van de NV Brussels International Airport Company (BIAC). Deze vennootschap is de opvolger van de BATC waarin ook de luchthavenactiviteiten te Zaventem, die voorheen werden beheerd door de RLW, zijn ondergebracht. In navolging van de nieuwe naamgeving in 2006 voor de luchthaven van Zaventem (Brussels Airport), werd ook de naam van de luchthavenbeheerder vereenvoudigd tot Brussels Airport Company.

De overige taken van de RLW, in de eerste plaats deze inzake veiligheid van het luchtverkeer (luchtverkeersleiding, meteorologie) in het lagere Belgische luchtruim, werden tegelijkertijd ondergebracht in het autonome overheidsbedrijf Belgocontrol.

Naar aanleiding van de regionalisering van 1989 werd een deel van de bevoegdheden op het vlak van luchtvaart naar de gewesten overgedragen, met name het beheer van de regionale luchthavens en vliegvelden. De regionalisering van de luchtvaart slaat zowel op de luchthavens als op de openbare vliegvelden. Er zijn vier regionale luchthavens: Oostende, Antwerpen, Charleroi en Luik. Daarnaast zijn er een tiental vliegvelden verspreid over het Vlaams Gewest en Wallonië.

In Wallonië werden er in 1991 twee privaatrechtelijke maatschappijen opgericht om de twee voornaamste luchthavens te beheren. Brussels South Charleroi Airport (BSCA) beheert de luchthaven van Charleroi en de 'Société de développement et de promotion de l'aéroport de Bierset' (SAB), vanaf 2007 omgedoopt tot 'Liege Airport s.a.', beheert de luchthaven van Luik. De luchthavenautoriteiten krijgen rechtstreekse toelagen van Wallonië.

In 2001 werd de Société wallone des Aeroports (SOWAER) door het Waals Gewest opgericht. SOWAER, waarvan Wallonië de enige aandeelhouder is, bezit zelf aandelen in de beheersmaatschappijen van beide Waalse regionale luchthavens en is enige aandeelhouder in de beheersmaatschappijen van de vliegvelden van Spa en Saint-Hubert. Sinds de oprichting van SOWAER staat deze maatschappij in voor de belangrijkste investeringen van zowel de beide regionale luchthavens als de vliegvelden van Spa en Saint-Hubert.

---

1. Vanaf 1962 tot 1995 was Eurocontrol bevoegd voor het luchtruim boven België vanaf vliegniveau 'FL 195' (Flight Level 195 = ca. 6000 meter), nadien werd de grens opgetrokken tot het vliegniveau 'FL 245' (ca. 7500 meter) cf. de begrenzing inzake vliegniveau boven de andere zones waarvoor MUAC bevoegd is (Nederland, Noord-West Duitsland, Luxemburg).

In het Vlaams Gewest worden de regionale luchthavens sinds 1 januari 1992 beheerd door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en meer bepaald door het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN), administratie Wegen en Verkeer (AWV), dienst personenvervoer en luchthavens. Sinds juni 1994 hebben de regionale luchthavens van Oostende<sup>1</sup> en Antwerpen het bijzondere statuut van 'Dienst met Afzonderlijk Beheer' (DAB), waardoor zij qua beheer en commercieel beleid autonoom zijn. Sinds de herstructurering van de Vlaamse administratie in 2006 resorteren beide luchthavens als DAB's onder het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) binnen het beleidsdomein MOW.

Het beheer van de luchthavens is op dit moment dus in handen van verschillende spelers. De nationale luchthaven Brussels Airport en de regionale luchthavens in Wallonië worden beheerd door privémaatschappijen met al dan niet rechtstreekse inbreng van de overheid zoals The Brussels Airport Company, Liege Airport s.a. en Brussels South Charleroi Airport. In Vlaanderen zijn het de DAB's die de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen beheren. Ze maken weliswaar deel uit van de Vlaamse administratie maar zijn in grote mate autonoom. Het beheer van de verschillende vliegvelden in Wallonië en Vlaanderen is vaak in handen van private verenigingen (vzw's of nv's) met in enkele gevallen inbreng van de overheid.

De luchtverkeersleiding, ten slotte, wordt in het lager Belgisch luchtruim verzekerd door Belgocontrol en in het hoger Belgische luchtruim door Eurocontrol (vanaf FL 245<sup>2</sup>).

De bedrijfstakken en kenmerkende producten uit de nationale boekhouding die betrekking hebben op het luchtvervoer worden in onderstaande tabel weergegeven.

TABEL 21 - Luchtvervoer volgens de nationale rekeningen

Type	Code	Benaming
Bedrijfstak	62A1	Luchtvervoer
Kenmerkend product	62A01	Personenvervoer door de lucht; verhuur van luchtvaartuigen met bemanning
	62A02	Goederenvervoer door de lucht (post inbegrepen); ruimtevaart
Transportmaterieel	35A03	Vliegtuigen en hefschroeftuigen, ruimtevaartuigen, onderdelen en toestellen, luchtballons en -schepen; zweefvliegtuigen, deltavliegers en andere luchtvaartuigen zonder voortbewegingsmechanisme

In de luchtvaart is er zeer weinig vervoer voor eigen rekening. Toch wordt het geraamd volgens dezelfde methode als voor de andere transportmodi.

1. In 2003 werd de luchthaven van Oostende omgedoopt tot Internationale Luchthaven Oostende-Brugge.

2. Flight Level 245 = ca. 7500 meter hoogte.

### 3.6.1. De Satellietrekening Luchtvaart in 2005

De totale uitgaven voor het luchtvervoer zijn terug te vinden in tabel 22. In 2005 bedroegen zij 2,8 miljard euro. De lopende uitgaven maken het overgrote deel uit van de totale uitgaven en zijn voornamelijk voor rekening van de ondernemingen via hun uitgaven voor het personenvervoer door de lucht voor rekening van derden. De kapitaaluitgaven worden grotendeels gefinancierd door de infrastructuurbeheerders (luchthavenbeheer, controle luchtruim).

**TABEL 22 - Satellietrekening Luchtvaart**  
in miljoen euro, tegen lopende prijzen

		2005
<b>Lopende uitgaven</b>		
Finaal verbruik van de gezinnen	1	357,59
- Gebruik		9,76
- Transportdiensten		347,83
Finaal verbruik van de overheid	2	90,40
- Exploitatie en netbeheer		67,28
- Luchtvaartpolitie		23,12
Intermediair verbruik van de ondernemingen	3	2780,79
- Transport voor rekening van derden		2734,77
- Transport voor eigen rekening		46,03
Nationale lopende uitgaven exclusief btw	4=1+2+3	3228,78
Buitenlands saldo	5	-403,10
Binnenlandse lopende uitgaven exclusief btw	6=4+5	2825,68
Niet-aftrekbare btw op de lopende uitgaven	7	27,55
Binnenlandse lopende uitgaven btw inbegrepen	8=6+7	2853,23
<b>Kapitaaluitgaven</b>		
Infrastructuurgebruikers	9	34,45
- Gezinnen		1,32
- Ondernemingen		33,13
Infrastructuurbeheerders	10	124,77
- Privébeheerders		116,89
- Overheid		7,88
Kapitaaluitgaven exclusief btw	11=9+10	159,22
Niet-aftrekbare btw op de kapitaaluitgaven	12	1,60
Kapitaaluitgaven inclusief btw	13=11+12	160,82
Verbruik van vaste activa van de ondernemingen	14	221,47
Netto kapitaaluitgaven	15=13-14	-60,65
Totale uitgaven	16=8+15	2792,58

Bronnen: AGT (INR/NBB), BAC, Belgocontrol, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Vlaamse Regionale Luchthavens), Luchthavens van Charleroi, Luik, Antwerpen, Oostende, MET (Wallonië), LIN (Vlaams Gewest), Limair Industry, FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Financiën en eigen berekeningen van het FPB

De door de overheid geheven taken en heffingen op het luchtvervoer bedroegen 35 miljoen euro in 2005. De btw wordt grotendeels gefinancierd door de ondernemingen (meer bepaald op de intermediaire consumptie van luchttransport van goederen), terwijl de overige belastingen, die aan het gebruik van een luchtvaartuig gekoppeld zijn, worden betaald door huishoudens voor het gebruik van een eigen vliegtuig en door ondernemingen voor het vervoer voor rekening van derden.

In de luchtvaart bestaan er heel wat heffingen die door de privébeheerders van de infrastructuur worden geheven, namelijk de regionale luchthavens, de luchthaven van Brussel en Belgocontrol. Die heffingen zijn geen overheidsinkomsten en zijn hier dus niet opgenomen. Ze worden wel opgenomen als infrastructuurbijdragen van huishoudens en ondernemingen.

**TABEL 23 - Belastingen en heffingen op de luchtvaart**  
in miljoen euro, tegen lopende prijzen

	2005
Btw	29,15
Gezinnen	1,87
Ondernemingen	26,01
Overheid	1,27
Overige belastingen	6,26
Gezinnen	3,39
Ondernemingen	2,87
Overheid	0,00
<b>Totaal</b>	<b>35,41</b>
Gezinnen	5,26
Ondernemingen	28,87
Overheid	1,27

Bronnen: MET (Wallonië), Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Vlaamse Regionale Luchthavens), FOD Mobiliteit en Vervoer (AD Luchtvaart), Limair Industry, AGT (INR/NBB) en eigen berekeningen van het FPB.

### 3.6.2. Vergelijking van de Satellietrekening Luchtvaart voor de jaren 1995, 2000 en 2005

In onderstaande tabel wordt de evolutie weergegeven van de lopende uitgaven, de kapitaaluitgaven en het verbruik van vaste activa voor de jaren 1995, 2000 en 2005.

**TABEL 24 - Evolutie transportuitgaven en groeivoet luchtvaart 1995-2005, tegen lopende prijzen**  
in miljoen euro en in procent

	1995 <sup>(*)</sup>	2000 <sup>(*)</sup>	2005	Vershil (%) 1995-2000	Vershil (%) 2000-2005
Lopende uitgaven	2224,24	4014,74	2853,23	80%	-29%
Bruto kapitaaluitgaven	532,52	686,01	160,82	29%	-77%
Verbruik van vaste activa	176,37	333,85	221,47	89%	-34%
<b>Totale uitgaven</b>	<b>2580,39</b>	<b>4366,91</b>	<b>2792,57</b>	<b>69%</b>	<b>-36%</b>

(\*): Eigen berekeningen van het FPB op basis van Planning Paper 106 en meer recente informatie.

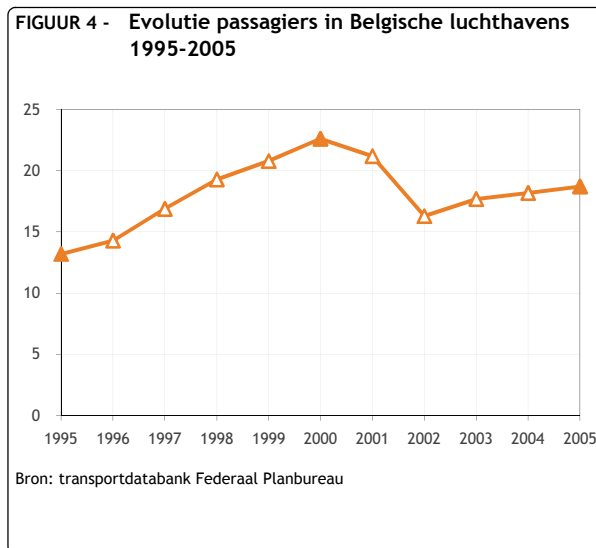
De lopende uitgaven van de luchtvaart nemen gevoelig af tussen 2000 en 2005. Deze daling is volledig toe te schrijven aan het personenvervoer, want de uitgaven voor goederenvervoer via de lucht zijn tussen 2000 en 2005 nog toegenomen.

De daling van de lopende uitgaven voor het personenvervoer komt bovendien volledig op het conto van de ondernemingen. De nationale lopende uitgaven voor luchttransportdiensten van de huishoudens zijn immers ook gevoelig toegenomen tussen 2000 en 2005, zei het dat deze toename voor het grootste deel te wijten is aan geïmporteerde luchttransportdiensten<sup>1</sup> (i.e. diensten verschaft door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen<sup>2</sup>).

Op basis van de aanbod- en gebruikstabellen kan men de forse daling van de binnenlandse lopende transportuitgaven voor personenvervoer via de lucht toeschrijven aan twee verschillende posten. Enerzijds is er een daling van de binnenlandse uitgaven door Belgische ondernemingen aan luchttransportdiensten, anderzijds is er een forse daling van de export van luchttransportdiensten door Belgische luchtvaartmaatschappijen.

1. De uitgaven voor geïmporteerde luchttransportdiensten worden niet opgenomen in de 'binnenlandse' lopende transportuitgaven zoals weergegeven in tabel 1.

2. De periode 2000-2005 valt samen met de opkomst en toenemende populariteit van de buitenlandse low-cost luchtvaartmaatschappijen in België.



De daling van de lopende transportuitgaven voor personenvervoer via de lucht tussen 2000 en 2005 is conform de afname van het aantal passagiers in de Belgische luchthavens<sup>1</sup> in dezelfde periode (zie figuur 4). Deze terugval is in de eerste plaats te wijten aan het faillissement van Sabena in november 2001. Na dit faillissement is de rol van Brussels Airport als hub (voor o.a. Afrikaanse bestemmingen) behoorlijk afgezwakt, waardoor het aantal vluchten en dus ook het aantal passagiers op Brussels Airport gevoelig daalde. Zoals gezegd blijkt uit de aanbod- en gebruikstabellen dat deze daling van het aantal passagiers in de eerste plaats betrekking heeft op zakenreizigers (uitgaven door ondernemingen) en niet op recreatieve reizigers (uitgaven door huishoudens).

Het faillissement van Sabena vormt ook een logische verklaring voor de daling van de export van luchttransportdiensten door Belgische luchtvaartmaatschappijen.

Ook wat betreft de kapitaaluitgaven in de luchtvaartsector is er een aanzienlijke daling tussen 2000 en 2005. Ook hiervoor vormt het faillissement van Sabena een logische verklaring. Slechts een deel van de activiteiten van Sabena werd voortgezet door SN Brussels Airlines, waardoor de jaarlijkse investeringen van deze laatste luchtvaartonderneming ook beperkter zijn in omvang dan deze van Sabena. Dezelfde redenering geldt ook voor de daling van het verbruik van vaste activa door de luchtvaartondernemingen.

1. Deze afname geldt voor het totaal aan passagiers in alle Belgische luchthavens. De afname van het aantal passagiers tussen 2000 en 2005 heeft in de eerste plaats betrekking op de luchthaven 'Brussels Airport'. Het aantal passagiers op de luchthaven van Charleroi nam in diezelfde periode bijvoorbeeld wel toe.



## 4. Intermodale vergelijking van de Satellietrekeningen Transport

### 4.1. De totale transportuitgaven

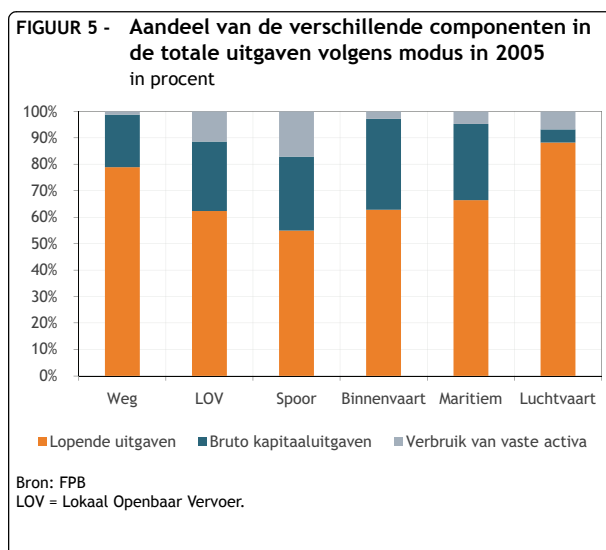
In 2005 bedroegen de totale transportuitgaven 70,5 miljard euro. Dat bedrag vertegenwoordigt 23% van het bbp tegen lopende prijzen<sup>1</sup>. Wij vermelden nogmaals dat de totale uitgaven (TU) bestaan uit de binnenlandse lopende uitgaven (LU) en de bruto kapitaaluitgaven (KUB), verminderd met het verbruik van vaste activa van de ondernemingen (VVA)<sup>2</sup>.

TABEL 25 - De totale transportuitgaven in 2005, tegen lopende prijzen  
in miljoen euro en in procent

	Lopende uitgaven		Bruto kapitaaluitgaven		(-) Verbruik van vaste activa		Totale uitgaven
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €
Weg	45373	81	11463	20	-721	-1	56115
LOV <sup>(*)</sup>	1166	81	493	34	-214	-15	1444
Spoor	3088	83	1575	43	-959	-26	3704
Binnenvaart	531	67	290	36	-24	-3	797
Maritiem	4174	73	1807	32	-301	-5	5679
Luchtvaart	2853	102	161	6	-221	-8	2793
Totaal	57185	81	15788	22	-2240	-3	70532

(<sup>\*</sup>): Lokaal Openbaar Vervoer.

Voor alle transportmodi samen, vertegenwoordigen de lopende uitgaven 80% van de totale transportuitgaven. De component 'wegvervoer' alleen vertegenwoordigt meer dan de helft van de totale transportuitgaven. De bruto kapitaaluitgaven vertegenwoordigen ongeveer 22% van de totale transportuitgaven.

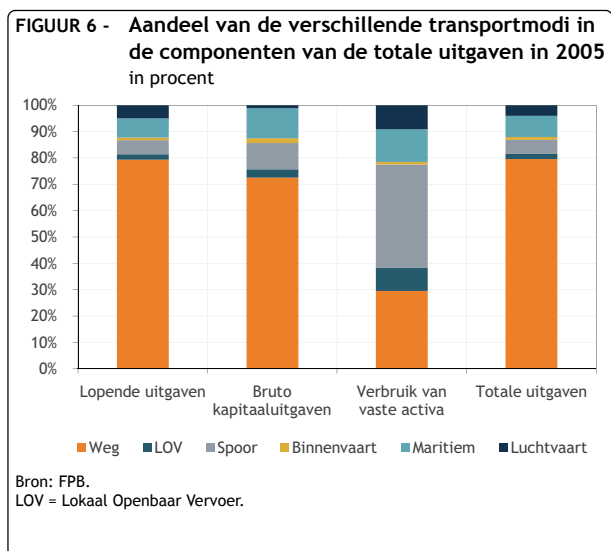


Het aandeel van elke component in de totale transportuitgaven varieert naargelang de modus. Zo is het aandeel van de lopende uitgaven voor de modi LOV, weg, hoger dan of gelijk aan het gemiddelde. Voor de binnenvaart zijn de lopende uitgaven lager dan het gemiddelde (slechts 67% van de totale uitgaven). Het aandeel van de bruto kapitaaluitgaven daarentegen is hoger dan gemiddeld voor het binnenvaart (36% van de totale uitgaven), terwijl het voor de luchtvaart amper om 6% gaat. We wijzen ten slotte op het belang van het verbruik van vaste activa voor de modi LOV en luchtvaart. Omgekeerd is het aandeel van het verbruik van vaste activa voor het wegvervoer in de totale uitgaven zeer klein (1%).

Het verbruik van vaste activa komt hoofdzakelijk neer op het verbruik gekoppeld aan investeringen die aanleiding geven tot een betalende dienst. Aangezien het gebruik van het wegennet gratis is, werd het daarmee samenhangende verbruik van vaste activa niet verrekend.

1. In 2005, bedroeg het bbp in België 302845 miljoen euro.

2. Voor meer details zie deel De uitgavenposten.



In 2005 bedroeg het aandeel van het wegvervoer in de totale transportuitgaven 80%. Vier vijfde van de totale transportuitgaven zijn dus uitsluitend bestemd voor die modus. Het resterende deel van de transportuitgaven wordt op variabele wijze over de overige modi verdeeld – LOV (2%), spoor (5%), binnenvaart (1%), maritiem vervoer (8%) en luchtvaart (4%). Het overwicht van het wegvervoer is kenmerkend voor alle componenten van de totale uitgaven.

Het overwicht van het wegvervoer in de transportuitgaven kan worden verklaard door het belang van die modus zowel voor het personenvervoer als voor het goederenvervoer. Bij het goederenvervoer wordt in België immers 83% van de tonkilometers

over de weg vervoerd; voor het personenvervoer vertegenwoordigt de wagen 92% van het totaal aantal reizigerskilometers<sup>1</sup>.

#### 4.1.1. Evolutie van de totale uitgaven over de periode 1995-2005

In de loop van de periode 2000-2005 stegen de totale transportuitgaven met 18%, wat hoger is dan de bbp-groei van 23% over dezelfde periode. Enkel de groeicijfers van de binnenvaart en het maritiem vervoer overstijgen die van het bbp, met respectievelijke verschillen van 27% en 96% tussen 2000 en 2005.

**TABEL 26 - Totale transportuitgaven over de periode 1995-2005 en groeivoeten 2000-2005, tegen lopende prijzen in miljoen euro en in procent**

	1995 <sup>(**)</sup>	2000 <sup>(**)</sup>	2005	Vershil (%) 1995-2000	Vershil (%) 2000-2005
Weg	38469,46	47332,54	56115,44	23%	19%
LOV <sup>(*)</sup>	1250,75	1312,01	1443,84	5%	10%
Spoor	3437,45	3201,39	3703,96	-7%	16%
Binnenvaart	581,03	628,78	797,63	8%	27%
Maritiem	1322,40	2890,78	5679,33	119%	96%
Luchtvaart	2580,39	4366,91	2792,57	69%	-36%
Totaal	47641,48	59732,41	70532,41	25%	18%

(\*) : Lokaal openbaar vervoer.

(\*\*) : Eigen berekeningen van het FPB op basis van Planning Paper 106 en meer recente informatie.

De groei van de totale uitgaven voor het wegvervoer (19%), de binnenvaart (27%) en het maritiemvervoer (96%) tussen 2000 en 2005 is groter dan die van de totale transportuitgaven (18%). Voor het LOV (10%), het spoorvervoer (16%) en het lucht vervoer (-36%) is die groei kleiner.

1. Voor meer details over de vervoersstatistieken, zie de databank transport die door het FPB in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer werd uitgewerkt:  
[http://www.plan.be/databases/database\\_det.php?lang=fr&TM=27&IS=79&ID=14&DB=TRANSP](http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=fr&TM=27&IS=79&ID=14&DB=TRANSP).

#### 4.1.2. Verdeling van de totale uitgaven volgens financieringsbron

De totale transportuitgaven worden gefinancierd door de drie institutionele sectoren, namelijk de gezinnen, de ondernemingen en de overheid en ook door het buitenland.

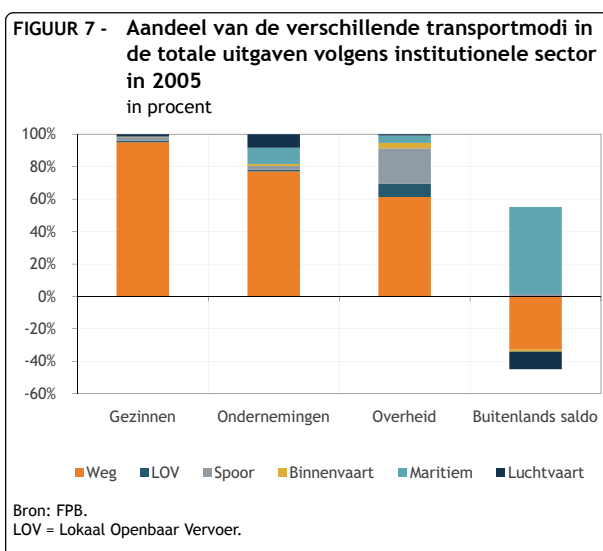
In 2005 namen de ondernemingen 46% van de totale transportuitgaven voor hun rekening, de gezinnen 39% en de overheid 15%. Het buitenlands saldo vertegenwoordigde 1% van de totale uitgaven.

**TABEL 27 - Financieringsbronnen van de totale transportuitgaven in 2005, tegen lopende prijzen**  
in miljoenen euro en in procent

	Gezinnen		Ondernemingen		Overheid		Buitenlands saldo		Totale uitgaven
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €
Weg	25867	46	25125	45	6337	11	-1214	-2	56115
LOV <sup>(*)</sup>	277	19	293	20	874	61	0	0	1444
Spoor	593	16	815	22	2243	61	53	2	3704
Binnenvaart	117	15	373	47	346	43	-39	-5	797
Maritiem	4	0	3236	57	460	8	1980	39	5679
Luchtvaart	361	13	2743	98	92	3	-403	-14	2 793
<b>Totaal</b>	<b>27219</b>	<b>39</b>	<b>32584</b>	<b>46</b>	<b>10637</b>	<b>15</b>	<b>378</b>	<b>1</b>	<b>70532</b>

(<sup>\*</sup>): Lokaal Openbaar Vervoer.

Het aandeel dat door elke institutionele sector en door het buitenland wordt gefinancierd, verschilt sterk naargelang van de transportmodus. Voor de modi LOV, spoor en binnenvaart draagt de overheid in grotere mate bij tot de financiering van de totale transportuitgaven dan voor de overige modi. Voor de modi luchtvaart, binnenvaart en maritiem vervoer zijn het de ondernemingen die het grootste deel van de totale transportuitgaven voor hun rekening nemen. Het maritiem vervoer onderscheidt zich van de overige transportmodi door het belang van het buitenlandse saldo. Wat het wegvervoer betreft, staan de gezinnen in voor een belangrijk aandeel (46%) van de totale uitgaven, hoofdzakelijk in de vorm van gebruiks- en aankoopuitgaven van particuliere voertuigen. De ondernemingen vertegenwoordigen ook een aanzienlijk deel van die uitgaven, namelijk 45% van de totale uitgaven, vooral in de vorm van lopende uitgaven voor rekening van derden en voor eigen rekening.



Het wegvervoer is verantwoordelijk voor het grootste gedeelte van de totale uitgaven van elke institutionele sector. In 2005 vertegenwoordigden de uitgaven voor het wegvervoer 95% van de totale uitgaven van de gezinnen, 77% van de totale uitgaven van de ondernemingen en 61% van die van de overheid.

Voor de overige modi vertegenwoordigen de uitgaven voor het maritiem vervoer en het luchtvervoer respectievelijk 10% en 8% van de totale uitgaven van de ondernemingen. De uitgaven voor het spoorvervoer en voor het LOV staan in voor respectievelijk 21% en 8% van de totale uitgaven van de overheid.

### 4.1.3. Verdeling van de totale uitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur

De totale uitgaven voor vervoer kunnen ook worden opgesplitst volgens bestemming: personenvervoer, goederenvervoer of transportinfrastructuur<sup>1</sup>. In dit laatste geval gaat het om onderhoudsuitgaven en investeringen in infrastructuur.

In 2005 vertegenwoordigt het personenvervoer meer dan de helft van de totale transportuitgaven (57%), het goederenvervoer 34% en de uitgaven voor infrastructuur 9%.

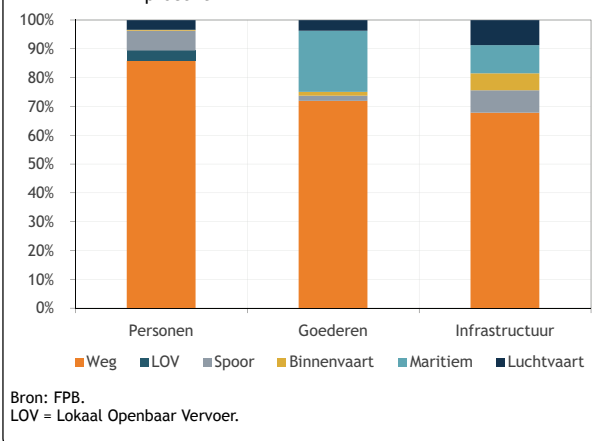
Opnieuw schommelt de verdeling volgens de transportmodus. Logischerwijs zijn de uitgaven voor de modi LOV, spoorvervoer, wegvervoer en luchtvaart vooral bestemd voor het personenvervoer, terwijl het goederenvervoer de bovenhand heeft voor de binnenvaart en het maritiem vervoer. Voor de binnenvaart zijn de infrastructuuruitgaven relatief groot. We wijzen erop dat een deel van die uitgaven niet gaat naar transportactiviteiten, maar naar het onderhoud van de waterwegen<sup>2</sup>. Jammer genoeg beschikken we niet over de nodige informatie om de uitgaven voor elk van die activiteiten te onderscheiden. Er moet dus voor ogen worden gehouden dat de infrastructuuruitgaven in de SRT voor de binnenvaart overschat zijn.

TABEL 28 - Totale transportuitgaven per vervoerstype en infrastructuuruitgaven in 2005, tegen lopende prijzen in miljoenen euro en in procent

	Personen		Goederen		Infrastructuur		Totale uitgaven
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €
Weg	34776	62	17221	31	4118	7	56115
LOV <sup>(*)</sup>	1444	100	0	0	0	0	1444
Spoor	2800	76	430	12	474	13	3704
Binnenvaart	122	15	320	40	355	45	797
Maritiem	9	0	5076	89	594	10	5679
Luchtvaart	1377	49	888	32	528	19	2793
Totaal	40528	55	23935	34	6070	9	70532

(\*) : Lokaal Openbaar Vervoer.

FIGUUR 8 - Aandeel van de verschillende transportmodi in de totale uitgaven volgens de bestemming van de uitgaven in 2005 in procent



Opnieuw domineert het wegvervoer, ongeacht de transportactiviteit. De uitgaven voor het wegvervoer vertegenwoordigen inderdaad 86% van de uitgaven voor het personenvervoer, 72% voor het goederenvervoer en 68% voor de infrastructuuruitgaven.

Voor de overige modi, vertegenwoordigt het maritiem vervoer 21% van de uitgaven voor het goederenvervoer. Het spoorvervoer vertegenwoordigt 8% van de infrastructuuruitgaven en 7% van de uitgaven voor het personenvervoer. De luchtvaart vertegenwoordigt 3% van de uitgaven voor het personenvervoer en het LOV 4%. Alle uitgaven van het LOV zijn bestemd voor het personenvervoer<sup>3</sup>.

1. De infrastructuuruitgaven worden verdeeld over het personenvervoer en het goederenvervoer indien duidelijk kan worden vastgesteld voor welk van beide vervoerstypes ze bestemd zijn. Wanneer we daaromtrent niet over informatie beschikken, worden die uitgaven niet verdeeld over de twee vervoerstypes.
2. Het gaat bijvoorbeeld om werken ter vermindering van het overstromingsrisico of waterzuiveringswerken.
3. Per veronderstelling gaan de overheidsuitgaven voor infrastructuur naar het personenvervoer omdat die het voor de LOV-maatschappijen mogelijk moeten maken aan hun openbare dienstverleningsopdracht te voldoen: het personenvervoer.

## 4.2. Lopende transportuitgaven

De binnenlandse lopende transportuitgaven omvatten de transportuitgaven op het Belgisch grondgebied door ingezetenen en niet-ingezetenen. Zij omvatten de kosten van de gezinnen voor de transportdiensten en voor het gebruik van hun eigen voertuigen, het intermediair verbruik van transportdiensten van de ondernemingen, de uitgaven gekoppeld aan het gebruik van voertuigen die aan de ondernemingen toebehoren<sup>1</sup> en de uitgaven voor het onderhoud van de infrastructuur van de privébeheerders<sup>2</sup> en de overheid.

In 2005 bedragen de lopende uitgaven 51 miljard euro. Zoals we zullen zien, vertegenwoordigt het wegvervoer alleen al 77% van de lopende transportuitgaven.

### 4.2.1. Evolutie van de lopende uitgaven over de periode 1995-2005

Terwijl de totale uitgaven met 18% stegen over de periode 2000-2005, bedraagt de totale groei van de lopende uitgaven 20% over dezelfde periode. Ze stegen dus meer dan de gezamenlijke transportuitgaven over de aangegeven periode. Die trend is bijzonder markant voor het wegvervoer, het spoorvervoer, de binnenvaart en het maritiem vervoer. Het LOV kent een stijging van slechts 6% en het luchtvervoer een daling van 29%.

TABEL 29 - Lopende transportuitgaven over de periode 1995-2005 en groeivoeten, tegen lopende prijzen  
in miljoen euro en in procent

	1995 <sup>(**)</sup>	2000 <sup>(**)</sup>	2005	Vershil (%) 1995-2000	Vershil (%) 2000-2005
Weg	31227,26	36960,81	45373,43	18%	23%
LOV <sup>(*)</sup>	983,78	1099,57	1165,65	12%	6%
Spoor	2476,27	2453,86	3087,85	-1%	26%
Binnenvaart	378,71	407,96	530,90	8%	30%
Maritiem	1336,88	2583,84	4173,62	93%	62%
Luchtvaart	2224,24	4014,74	2853,23	80%	-29%
Totaal	38627,14	47520,78	57184,68	23%	20%

(\*): Lokaal openbaar Vervoer.

(\*\*): Eigen berekeningen van het FPB op basis van Planning Paper 106 en meer recente informatie

### 4.2.2. Verdeling van de lopende uitgaven volgens financieringsbron

Net zoals de totale transportuitgaven, kunnen de lopende uitgaven worden onderzocht volgens de financieringsbron: gezinnen, ondernemingen, overheid en buitenland.

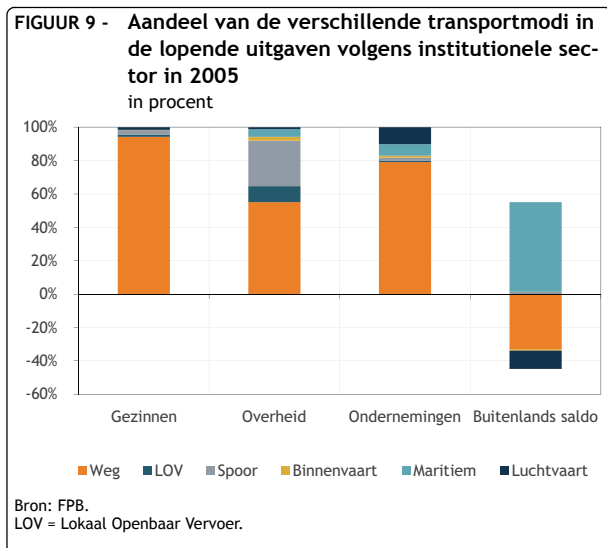
In vergelijking met de financiering van de totale uitgaven, zien we een grotere participatie van de ondernemingen aan de financiering van de lopende uitgaven, die wordt gecompenseerd door een kleinere bijdrage van de gezinnen (zie tabellen 20 en 22).

TABEL 30 - Financieringsbronnen van de lopende transportuitgaven in 2005, tegen lopende prijzen  
in miljoen euro en in procent

	Gezinnen		Overheid		Ondernemingen		Buitenlands saldo		Lopende uitgaven
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €
Weg	20935	46	3925	9	21726	48	-1,214	-3	45373
LOV <sup>(*)</sup>	277	24	690	59	197	17	0	0	1166
Spoor	593	19	1934	63	507	16	53	2	3088
Binnenvaart	53	10	171	32	345	65	-39	-7	531
Maritiem	4	0	318	8	1872	45	1980	47	4174
Luchtvaart	359	13	90	3	2807	98	-403	-14	2853
Totaal	22221	39	7129	12	27456	48	378	1	57184

(\*) : Lokaal Openbaar Vervoer.

1. Voertuigen die aan de ondernemingen toebehoren of door de ondernemingen worden gehuurd om aan henzelf transportdiensten te leveren.
2. Het gaat om maatschappijen die de infrastructuur van de binnenvaart, de zeevaart en de luchtvaart beheren, namelijk de havens en de luchthavens.



De ondernemingen dragen 48% van de lopende transportuitgaven, de gezinnen 39% en de overheid 12%. De verdeling over de sectoren verschilt echter sterk naargelang van de modus. Voor het wegvervoer, de luchtvaart, het maritiem vervoer en de binnenvaart gebeuren de lopende uitgaven vooral door de ondernemingen, terwijl voor het LOV en het spoorvervoer de overheid het grootste deel van de lopende uitgaven voor haar rekening neemt.

Het wegvervoer vertegenwoordigt 94% van de lopende transportuitgaven van de gezinnen, 55% van die van de overheid en 79% van die van de ondernemingen. We vermelden eveneens het belang van het spoorvervoer in de lopende uitgaven van de overheid (27%) en dat van de luchtvaart in de lo-

pende uitgaven van de ondernemingen (10%).

Hieronder onderzoeken we meer in detail de lopende uitgaven van elke modus.

Voor het wegvervoer zijn de lopende uitgaven van de gezinnen bijna uitsluitend bestemd voor het gebruik van personenwagens. De vervoerdiensten over de weg vertegenwoordigen amper 1% van het finaal verbruik van de gezinnen. De lopende uitgaven van de ondernemingen zijn ongeveer gelijkmatig verdeeld over het wegvervoer voor eigen rekening (45%) en het wegvervoer voor rekening van derden (55%). De lopende uitgaven van de overheid zijn, in volgorde van belang, verdeeld over de uitgaven voor het onderhoud van het wegennet, de personeelsuitgaven en de uitgaven voor politie.

Wat het LOV betreft, komen de lopende uitgaven vooral van de overheid (59%), in de vorm van werkingssubsidies en compensaties voor sociale tarieven. De gezinnen en de ondernemingen doen alleen uitgaven voor personenvervoer te land volgens een dienstregeling, voor respectievelijk 24% en 17% van de lopende uitgaven.

Voor het spoorvervoer zien we dezelfde verdeling van de lopende uitgaven volgens financieringsbron als voor het LOV. De overheid neemt 63% voor haar rekening in de vorm van werkingssubsidies. De gezinnen en de ondernemingen doen enkel lopende uitgaven om spoorvervoerdiensten voor personen en goederen te kopen.

De lopende uitgaven voor de binnenvaart gebeuren voor 63% door de ondernemingen. Het grootste deel daarvan zijn uitgaven voor vervoerdiensten van de binnenvaart door derden. De overheid verricht lopende uitgaven voor het beheer van het net. Die uitgaven komen grotendeels overeen met personeelsuitgaven en met uitgaven voor het onderhoud van de binnenvaartinfrastructuur.<sup>1</sup> De lopende uitgaven van de gezinnen gaan vrijwel volledig naar de uitgaven voor het gebruik van particuliere pleziervaartuigen.<sup>2</sup>

Wat het maritiem vervoer betreft, is quasi het totaal van de lopende uitgaven van de ondernemingen bestemd voor maritiem vervoer door derden. De lopende uitgaven van de gezinnen zijn uiterst klein, deze van de overheid zijn aanzienlijk, met name door de uitgaven m.b.t. de maritieme toegang van de zeehavens (baggerwerken). We noteren het belang van het buitenlands saldo voor het maritiem goederenvervoer (meer dan 35% van de lopende uitgaven voor die modus).

1. Zoals we reeds hebben verduidelijkt, hebben de uitgaven voor binnenvaartinfrastructuur niet uitsluitend betrekking op de vervoersactiviteiten maar ook op de onderhoudsactiviteiten (bijvoorbeeld verkleining van het risico op overstromingen).

2. Per veronderstelling worden alle pleziervaartuigen van de gezinnen toegewezen aan de modus binnenvaart.

De lopende uitgaven voor de luchtvaart gebeuren voor het overgrote deel door de ondernemingen, vooral in de vorm van uitgaven voor luchtvervoerdiensten door derden. Het buitenlands saldo van de luchtvaart bedraagt 14% van de totale uitgaven.

#### 4.2.3. Verdeling van de lopende uitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur

Het personenvervoer vertegenwoordigt iets meer dan de helft van de lopende transportuitgaven. Het goederenvervoer vertegenwoordigt 37% en de infrastructuur 6%. Wat de lopende uitgaven betreft, stemmen de infrastructuuruitgaven overeen met de uitgaven voor het onderhoud van de netten en de transportinfrastructuur.

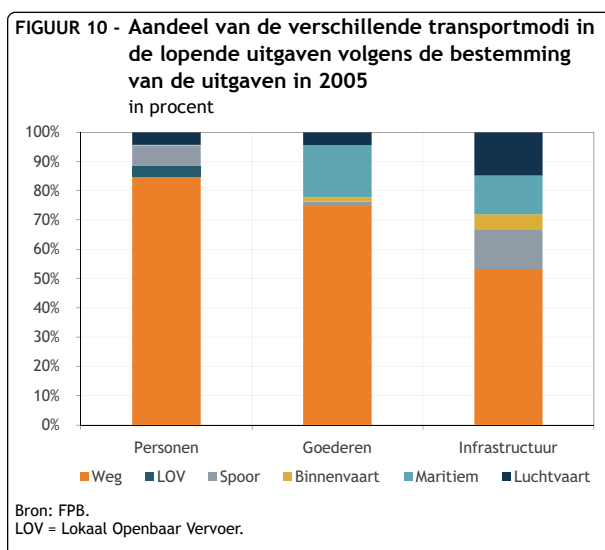
Opnieuw stellen we grote verschillen vast in de verdeling over de vervoerstypes volgens modus. De uitgaven van sommige modi zijn in grotere mate bestemd voor het personenvervoer, zoals bij het LOV, het spoorvervoer, de luchtvaart en het wegvervoer, terwijl de uitgaven van het maritiem vervoer en de binnenvaart meer gericht zijn op het goederenvervoer.

We stellen eveneens vast dat een groot deel van de lopende uitgaven voor de binnenvaart<sup>1</sup> (34%), het luchttransport (18%) en het spoorvervoer (15%) gaat naar het infrastructuurbeheer.

TABEL 31 - Lopende transportuitgaven per vervoerstype en infrastructuuruitgaven in 2005, tegen lopende prijzen in miljoen euro en in procent

	Personen		Goederen		Infrastructuur		Lopende uitgaven
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €
Weg	27932	62	15631	34	1811	4	45373
LOV(*)	1166	100	0	0	0	0	1166
Spoor	2310	75	323	10	455	15	3088
Binnenvaart	57	11	295	56	179	34	531
Maritiem	6	0	3718	89	449	11	4174
Luchtvaart	1429	50	919	32	505	18	2853
Totaal	32899	58	20886	37	3400	6	57185

(\*) : Lokaal Openbaar Vervoer.



Uit de verdeling van de lopende uitgaven over het personenvervoer, het goederenvervoer en de infrastructuur blijkt ook het overwicht van het wegvervoer. Het wegvervoer vertegenwoordigt inderdaad 85% van de lopende uitgaven voor het personenvervoer, 75% van de lopende uitgaven voor het goederenvervoer en 53% van de onderhoudsuitgaven voor infrastructuur.

De LOV-modus komt overeen met 4% van de lopende uitgaven voor het personenvervoer; de luchtvaart met 4% en het spoorvervoer met 7%. Deze laatste modus vertegenwoordigt ook 13% van de onderhoudsuitgaven voor de infrastructuur. Het maritiem vervoer vertegenwoordigt 18% van de lopende uitgaven voor het goederenvervoer.

1. Ter herinnering, de uitgaven voor binnenvaartinfrastructuur hebben niet uitsluitend betrekking op de vervoersactiviteiten, maar ook op de activiteiten in verband met het onderhoud van de waterwegen.

### 4.3. Kapitaaluitgaven voor transport

De kapitaaluitgaven bestaan uit de investeringsuitgaven voor transport van de ingezetenen. Het gaat om de kapitaaluitgaven van de gezinnen, met name voor de aankoop van voertuigen en de bouw van garages<sup>1</sup>. De kapitaaluitgaven omvatten ook de investeringsuitgaven van de ondernemingen die transportdiensten produceren voor rekening van derden of voor eigen rekening, evenals de investeringsuitgaven in infrastructuur van de privébeheerders en de overheid.

Om dubbeltellingen te voorkomen bij de berekening van de totale uitgaven, is het nodig om bij het optellen van de lopende uitgaven en de kapitaaluitgaven, het verbruik van vaste activa af te trekken van de bruto kapitaaluitgaven, om de netto kapitaaluitgaven te verkrijgen. In dit deel stellen we de bruto kapitaaluitgaven voor, aangezien het verbruik van vaste activa enkel wordt afgetrokken bij de eindberekening van de totale uitgaven.

In 2005 bedroegen de bruto kapitaaluitgaven iets meer dan 16 miljard euro. Dat komt ongeveer neer op 23% van de totale transportuitgaven. Opnieuw domineren de uitgaven voor het wegvervoer.

#### 4.3.1. Evolutie van de kapitaaluitgaven over de periode 1995-2005

De bruto kapitaaluitgaven groeiden minder snel dan de totale uitgaven tussen 2000 en 2005. De groeivoet van de totale uitgaven bedraagt namelijk 18%, terwijl die van de bruto kapitaaluitgaven uitkomt op 13%. Die toename is uitgesprokener voor het wegvervoer, de binnenvaart en het luchtvervoer en overstijgt de groei van de bruto kapitaaluitgaven voor het gezamenlijke transport (negatief in het geval van het luchtvervoer).

TABEL 32 - Bruto kapitaaluitgaven voor transport over de periode 1995-2005 en groeivoeten 2000-2005, tegen lopende prijzen  
in miljoen euro en in procent

	1995 <sup>(**)</sup>	2000 <sup>(**)</sup>	2005	Vershil (%) 1995-2000	Vershil (%) 2000-2005
Weg	7935,32	10839,05	11462,87	37%	6%
LOV <sup>(*)</sup>	374,36	406,53	491,69	9%	21%
Spoor	1240,33	1415,81	1575,02	14%	11%
Binnenvaart	224,97	266,51	290,24	18%	9%
Maritiem	309,08	391,13	1806,86	27%	362%
Luchtvaart	532,52	686,01	160,82	29%	-77%
Totaal	10616,77	14005,04	15787,50	32%	13%

(\*): Lokaal Openbaar Vervoer.

(\*\*): Eigen berekeningen van het FPB op basis van Planning Paper 106 en meer recente informatie.

#### 4.3.2. Verdeling van de kapitaaluitgaven volgens financieringsbron

De kapitaaluitgaven kunnen geanalyseerd worden volgens financieringsbron: enerzijds de infrastructuurgebruikers (de gezinnen en de ondernemingen), en anderzijds de infrastructuurbeheerders, verdeeld over de overheid en de privébeheerders.

In 2005 werden de kapitaaluitgaven voor meer dan 79% door de infrastructuurgebruikers gedragen, d.i. door de ondernemingen en de gezinnen. Die uitgaven waren verdeeld als volgt; 32% voor de gezinnen en 47% voor de ondernemingen. De gezinnen doen kapitaaluitgaven voor de modi wegvervoer, binnenvaart en luchtvaart. Voor het wegvervoer vertegenwoordigen de kapitaaluitgaven van de gezinnen ongeveer 43% van de kapitaaluitgaven van die modus. De financiering van de kapitaaluitgaven door de ondernemingen is zeer belangrijk voor de transportmodi zeevaart en LOV.

1. De uitgaven voor de bouw van garages van de gezinnen konden niet vastgesteld worden. Er wordt echter een schatting van die uitgaven opgenomen in de lopende uitgaven van de gezinnen in de vorm van de toegerekende huur van een garage.



De kapitaaluitgaven van de infrastructuurbeheerders bedragen bijna 21% van de totale kapitaaluitgaven. De overheid neemt bijna het geheel van die uitgaven voor haar rekening. In realiteit zijn de privébeheerders slechts voor drie transportmodi vertegenwoordigd, met name de binnenvaart, de zeevaart en de luchtvaart. Voor de binnenvaart zijn hun kapitaaluitgaven uiterst gering (slechts 1,7 miljoen euro). Voor de modus luchtvaart nemen ze 73% van de kapitaaluitgaven voor hun rekening. De overheid draagt meer dan 50% van de kapitaaluitgaven voor de transportmodi binnenvaart en 37% voor het LOV.

**TABEL 33 - Financieringsbronnen van de bruto kapitaaluitgaven voor transport in 2005, tegen lopende prijzen**  
in miljoen euro en in procent

	Infrastructuurgebruikers				Infrastructuurbeheerders				Bruto kapitaaluitgaven Mio €
	Gezinnen		Ondernemingen		Privébeheerders		Overheid		
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	
Weg	4932	43	4119	36	0	0	2412	21	11463
LOV <sup>(*)</sup>	0	0	309	63	0	0	184	37	493
Spoor <sup>(**)</sup>	0	0	1266	80	0	0	309	20	1575
Binnenvaart	64	22	49	17	2	1	175	60	290
Maritiem	0	0	1600	89	64	4	143	8	1807
Luchtvaart	2	1	33	21	117	73	9	6	161
Totaal	4998	32	7377	47	183	1	3231	20	15788

<sup>(\*)</sup>: Voor het lokaal openbaar vervoer (LOV) worden de maatschappijen MIVB, TEC en De Lijn beschouwd als infrastructuurgebruikers.

<sup>(\*\*)</sup>: Voor spoorvervoer, zijn de infrastructuurbeheerders de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel. Aangezien de kapitaaluitgaven worden ingeschat op basis van de AGT-tabellen is het niet mogelijk de uitgaven van deze beheerders afzonderlijk in te schatten. Deze uitgaven worden daarom mee opgenomen bij de uitgaven van de ondernemingen (als infrastructuurgebruikers).

Hieronder bekijken we de kapitaaluitgaven van elke onderzochte transportmodus verder in detail.

Voor het wegvervoer betreffen de bruto kapitaaluitgaven van de gezinnen de aankoop van personenwagens. De investeringen van de ondernemingen worden voor een vijfde aangewend voor het transport voor rekening van derden en voor vier vijfden voor het transport voor eigen rekening. De kapitaaluitgaven van de overheid worden bijna uitsluitend besteed aan wegeninfrastructuur.

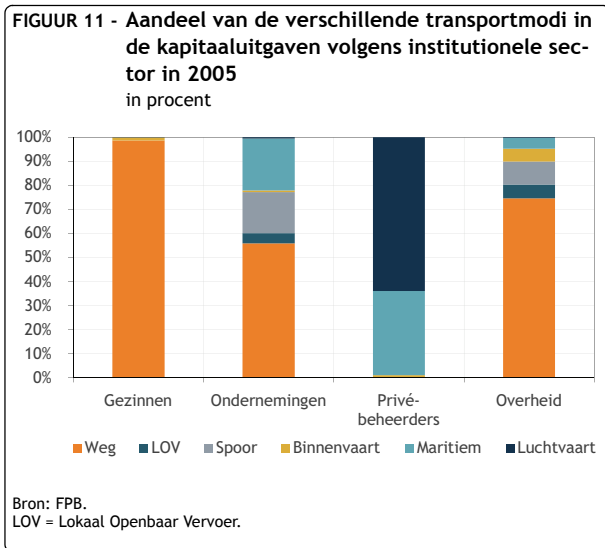
De kapitaaluitgaven van de maatschappijen TEC, MIVB en De Lijn vertegenwoordigen het grootste deel van de kapitaaluitgaven voor het LOV. De maatschappijen besteden het grootste deel van hun investeringen aan transportmaterieel. De overheid neemt zowel directe investeringen als kapitaaloverdrachten naar de ondernemingen van het LOV voor haar rekening.

Voor het spoorvervoer neemt de ex-NMBS 80% van de investeringen voor haar rekening. De overheid investeert zowel in spoorweginfrastructuur en in rollend spoorwagematerieel.

De overheid neemt meer dan de helft van de kapitaaluitgaven van de binnenvaart voor haar rekening via investeringen in binnenvaarthavens en binnenwateren<sup>1</sup>. Het betreft investeringen en regionale en Europese subsidies. Het saldo van de kapitaaluitgaven voor de binnenvaart is evenredig verdeeld over de gezinnen en de ondernemingen, voornamelijk in de vorm van producten van de scheepsbouw. In 2005 waren de investeringen van de ondernemingen quasi uitsluitend toe te schrijven aan het transport voor rekening van derden.

De investeringsuitgaven voor de zeevaart werden in 2005 vooral gedragen door de ondernemingen, met name in het kader van het transport voor rekening van derden. Ook het Vlaams Gewest en de privébeheerders investeerden in 2005 aanzienlijke bedragen in maritieme infrastructuur.

1. Ter herinnering, de uitgaven voor binnenvaartinfrastructuur hebben niet uitsluitend betrekking op de vervoersactiviteiten, maar ook op investeringen inzake waterhuishouding. Aangezien beide functies van rivieren en kanalen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, is het niet mogelijk de uitgaven op te splitsen.



In de luchtvaart nemen de infrastructuurbeheerders het grootste deel van de kapitaaluitgaven voor hun rekening. BIAC en Belgocontrol nemen ongeveer de helft van die uitgaven voor hun rekening, terwijl de overige uitgaven voornamelijk betrekking hebben op investeringen in de Waalse regionale luchthavens. Het aandeel van de kapitaaluitgaven van de gezinnen en van de overheid in het kader van het luchtvervoer is miniem.

Welke de financieringsbron van de kapitaaluitgaven ook is, telkens domineert het wegvervoer. Het vertegenwoordigt gemiddeld 99% van de kapitaaluitgaven van de gezinnen, 56% van die van de ondernemingen die gebruik maken van het wegennet en 75% van de investeringsuitgaven van de over-

heid. Er zijn geen privé-ondernemingen belast met het beheer van de infrastructuur voor deze modus; die taak valt immers volledig onder de verantwoordelijkheid van de overheid.

De modus LOV vertegenwoordigt 4% van de kapitaaluitgaven van de ondernemingen die gebruik maken van de infrastructuur (via de uitgaven van de maatschappijen TEC, De Lijn en de MIVB) en 6% van de investeringsuitgaven van de overheid. Het aandeel van het spoorvervoer in de kapitaaluitgaven van de overheid bedraagt 10%. Daarnaast besteedt de overheid 5% van haar kapitaaluitgaven aan de binnenvaart en 4% aan het maritiem vervoer.

De luchtvaart vertegenwoordigt 64% van de kapitaaluitgaven van de privé-maatschappijen die de infrastructuur beheren (de luchthavens) en de zeevaart 35% van hun kapitaaluitgaven (de zeehavens). Deze laatste modus staat ook in voor bijna 22% van de kapitaaluitgaven van de ondernemingen die gebruik maken van de infrastructuur.

#### 4.3.3. Verdeling van de kapitaaluitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur

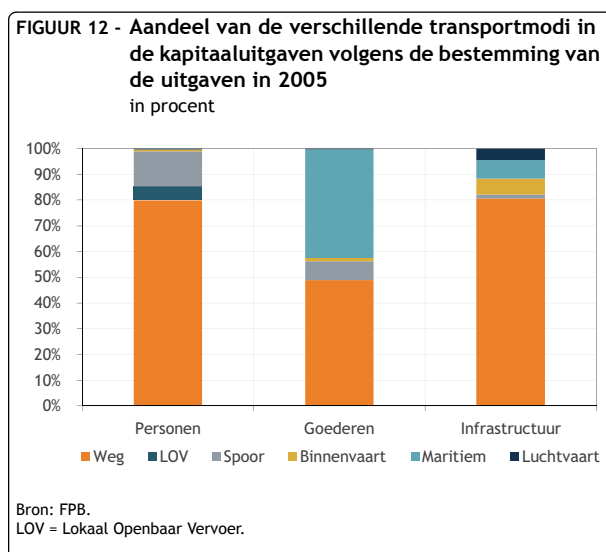
Het personenvervoer vertegenwoordigde 58% van de kapitaaluitgaven voor transport in 2005. De kapitaaluitgaven voor het goederenvervoer en voor de infrastructuur vertegenwoordigden respectievelijk 24% en 18%. De transportinvesteringen zijn dus toegespitst op het personenvervoer, meer specifiek op het personenvervoer over de weg.

De kapitaaluitgaven van de modus LOV zijn volledig bestemd voor het personenvervoer, dat ook het grootste deel uitmaakt van de kapitaaluitgaven voor het spoor- en wegvervoer. De kapitaaluitgaven van de binnenvaart en de luchtvaart gaan in de eerste plaats naar de uitgaven voor investeringen in infrastructuur. De kapitaaluitgaven van de zeevaart hebben voornamelijk betrekking op investeringen ten behoeve van het goederentransport.

**TABEL 34 - Bruto kapitaaluitgaven voor transport per vervoerstype en infrastructuuruitgaven in 2005, tegen lopende prijzen**  
in miljoen euro en in procent

	Personen		Goederen		Infrastructuur		Bruto kapitaaluitgaven Mio €
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	
Weg	7304	64	1852	16	2307	20	11463
LOV <sup>(*)</sup>	493	100	0	0	0	0	493
Spoor	1254	80	274	17	47	3	1575
Binnenvaart	66	23	48	16	177	61	290
Maritiem	3	0	1597	88	207	11	1807
Luchtvaart	23	14	12	8	126	78	161
<b>Totaal</b>	<b>9141</b>	<b>58</b>	<b>3783</b>	<b>24</b>	<b>2863</b>	<b>18</b>	<b>15788</b>

(<sup>\*</sup>): Lokaal Openbaar Vervoer.



De opsplitsing van de kapitaaluitgaven volgens bestemming (personenvervoer, goederenvervoer of infrastructuur) toont nogmaals het overwicht van het wegvervoer op de overige modi. Wat de kapitaaluitgaven voor het personenvervoer betreft, vertegenwoordigt het wegvervoer 80% en het LOV 5%. De kapitaaluitgaven voor het goederenvervoer zijn vooral bestemd voor het wegvervoer (49%) en het zeevervoer (42%). Wat betreft de uitgaven voor investeringen in infrastructuur, vertegenwoordigt het wegvervoer ook hier het grootste deel van de uitgaven (81%). Het aandeel van de binnenvaart en de zeevaart in de infrastructuuruitgaven bedraagt respectievelijk 6 en 7%, dat van de luchtvaart 4%.

#### 4.4. De transportbelastingen en -heffingen

Dit deel omvat alle transportbelastingen en -heffingen die worden geïnd door de overheid. Die informatie wordt eerst voorgesteld volgens de institutionele sector die ze betaalt en daarna volgens het vervoerstype waarop die belastingen betrekking hebben (goederenvervoer, personenvervoer en infrastructuuruitgaven). Ze worden opgesplitst in twee categorieën, enerzijds de btw die door de actoren wordt betaald<sup>1</sup> en anderzijds het geheel van de andere transportbelastingen en -heffingen die door de institutionele sectoren worden betaald. Deze laatste post bestaat uit zeer verscheiden elementen die eigen zijn aan elke transportmodus.<sup>2</sup>

Merk trouwens op dat de transportbelastingen, -rechten en -heffingen die niet worden geheven om de overheid te financieren, hier niet in aanmerking worden genomen.<sup>3</sup>

Ter herinnering, de SRT houden geen rekening met de externe kosten van transport. Het gaat om kosten die door de transportgebruikers worden veroorzaakt, maar niet door hen worden betaald. Die kosten hebben vooral betrekking op de gezondheid, de congestie en het milieu.

Tot slot dient te worden onderstreept dat de subsidies van de overheid voor de vervoersactiviteiten niet aan bod komen in dit deel. In de SRT worden die subsidies verrekend in de overheidsuitgaven.

1. Voor de ondernemingen gaat het enkel om de niet-afrekbare btw.
2. Voor het wegvervoer gaat het bijvoorbeeld zowel om de belasting op de inverkeersstelling, de radiotaks en de accijnzen op brandstoffen als om de boetes voor verkeersovertredingen of de toeslagen op autoverzekeringspremies. Voor de luchtvaart omvat die post onder andere de belasting op de inverkeersstelling van de vliegtuigen, de heffingen voor de luchtwaardigheidsattesten of om deel te nemen aan examens voor privé- of beroeps-piloot.
3. De inschrijvingsrechten voor de rijexamens bijvoorbeeld die door de GOCA worden geheven, worden niet in aanmerking genomen, noch de "en-route" belastingen die Eurocontrol heft op het gebruik van de Belgische luchtwegen.

### 4.4.1. Verdeling van de belastingen en heffingen volgens financieringsbron

Tabel 35 geeft de belastingen en heffingen die door de verschillende institutionele sectoren worden betaald, volgens het belastingstype en de transportmodus in 2005.

**TABEL 35 - Vervoersgebonden belastingen en heffingen in 2005 per institutionele sector, tegen lopende prijzen**  
in miljoen euro en in procent

	Btw			Overige belastingen en heffingen				Totaal belastingen en heffingen				
	Gezinnen	Onderne- mingen	Ov(**)	Totaal	Gezinnen	Onderne- mingen	Ov(**)	Totaal	Gezinnen	Onderne- mingen	Ov(**)	Totaal
Weg	3221	308	482	4001	4694	2431	0	7125	7905	2739	482	11127
LOV(*)	16	2	0	18	0	0	0	0	16	2	0	18
Spoor	34	4	0	37	0	0	0	0	34	4	0	37
Binnenvaart	19	0	36	55	0	1	0	1	20	1	36	57
Maritiem	0	0	40	40	0	67	0	67	0	67	40	107
Luchtvaart	2	26	1	29	3	3	0	6	5	29	1	35
<b>Totaal</b>	<b>3291</b>	<b>341</b>	<b>559</b>	<b>4191</b>	<b>4698</b>	<b>2501</b>	<b>0</b>	<b>7200</b>	<b>7979</b>	<b>2842</b>	<b>559</b>	<b>11380</b>
<b>%</b>	<b>29</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>70</b>	<b>25</b>	<b>5</b>	<b>100</b>

(\*): Lokaal Openbaar Vervoer.

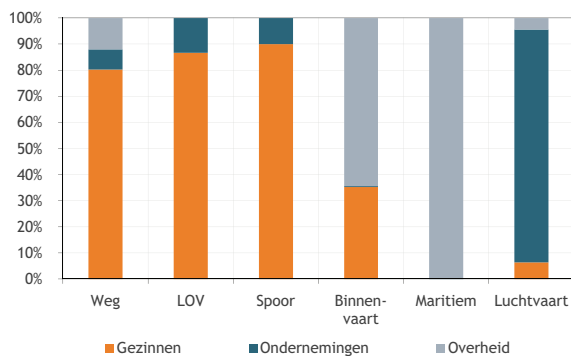
(\*\*): Overheid.

De btw vertegenwoordigt ongeveer 37% van de overheidsontvangsten uit vervoersactiviteiten en de overige belastingen 63%.

De hoogste bedragen worden genoteerd voor het wegvervoer. Het wegvervoer vertegenwoordigt 98% van de totale transportbelastingen en -heffingen. De zeevaart en de binnenvaart dragen elk voor 1% bij.

De gezinnen betalen het grootste deel van de transportbelastingen. Zij staan in voor 70% van de transportbelastingen en -heffingen in 2005. Daarna komen de ondernemingen (25%), gevolgd door de overheid (5%). De overheid betaalt enkel de niet-afrekbare btw.<sup>1</sup>

**FIGUUR 13 - Aandeel van de verschillende institutionele sectoren in de btw-ontvangsten volgens modus in 2005**  
in procent



Bron: FPB.  
LOV = Lokaal Openbaar Vervoer.

Ter herinnering, het aandeel van de ondernemingen in de totale uitgaven is het grootst met 46%, tegenover 39% voor de gezinnen. Het gewicht van de fiscaliteit beantwoordt niet aan de verdeling van de totale uitgaven over de institutionele sectoren. Meer concreet, dragen de gezinnen zwaardere belastingen per eenheid van totale uitgaven dan de ondernemingen.

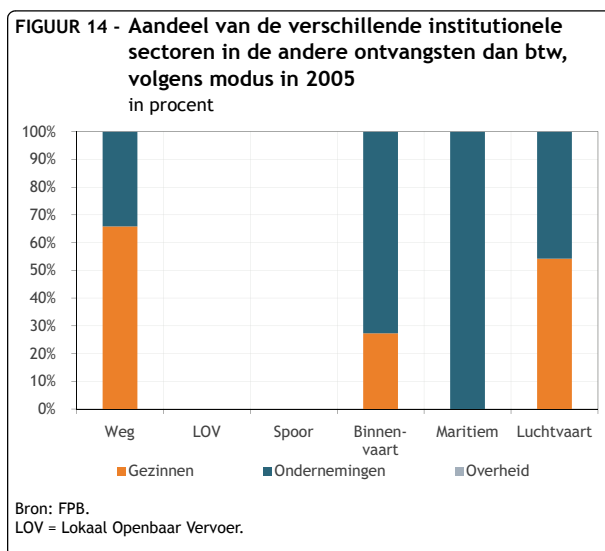
De btw is als volgt verdeeld over de institutionele sectoren: 78% wordt betaald door de gezinnen, 8% door de ondernemingen en 16% door de overheid. De btw die door de ondernemingen wordt betaald, is meestal aftrekbaar, wat de lage btw-uitgaven van de ondernemingen verklaart.

We herinneren eraan dat voor sommige ondernemingen de btw niet aftrekbaar is. Dat is het geval voor de openbare instellingen<sup>2</sup> en de meeste verenigingen (culturele, sport, politieke, enz.). Anderzijds is voor sommige producten de aftrekbaarheid beperkt. In het geval van transport, richt die laatste reglementering zich

1. We gaan uit van de hypothese dat het transportmaterieel van de overheid wordt toegewezen aan de bedrijfssector die vervoer voor eigen rekening verricht. De overige voertuiggebonden belastingen zijn dus opgenomen in de rekening van de ondernemingen.
2. Zoals we hebben toegelicht, worden de uitgaven voor vervoerdiensten en vervoermaterieel voor eigen rekening van de overheid opgenomen in de rekening van de ondernemingen.

vooral op de aankoop van bedrijfswagens en het intermediair verbruik dat er verband mee houdt (brandstof, onderhoud, verzekering ...). Voor de voertuigen die dienen voor betaald personenvervoer, is er evenwel geen beperking van de aftrekbaarheid van toepassing. Die maatregel geldt dus niet voor de bedrijfstak van het wegvervoer.<sup>1</sup> Die beperkte btw-aftrek impliceert een niet-aftrekbaar gemiddeld btw-tarief op de personenauto's dat duidelijk veel hoger is dan op de overige wegvoertuigen.

De niet-aftrekbare btw op het vervoermaterieel van het niet-wegvervoer is bijzonder laag. Dat wordt eens te meer verklaard door de bijzonderheden van de btw-reglementering inzake vervoer. Terwijl de aankoop van voertuigen onderworpen is aan een beperkte btw-aftrekbaarheid, is de aankoop van boten, vliegtuigen en spoorwagematerieel meestal vrijgesteld van btw.



Voor de vervoerdiensten verschilt de btw-reglementering ook volgens modus en vervoerstype (personen en goederen). Het maritiem vervoer en het luchtvervoer van personen zijn vrijgesteld van btw. De vervoerdiensten voor het personenvervoer door de overige modi zijn niet vrijgesteld maar genieten toch een lager tarief van 6% in vergelijking met het goederenvervoer dat aan het normale tarief wordt belast (21%), en dit ongeacht de beschouwde vervoersmodus.

De btw heeft voor 95% betrekking op het wegvervoer, en voor ongeveer 1% op elk van de overige modi.

De overige belastingen en heffingen worden betaald door de gezinnen (65%) en door de ondernemingen (35%). Zoals we reeds hebben uitgelegd, wordt geen enkele andere belasting dan de btw gedragen door de overheid. Die overige belastingen zijn dus uitsluitend verdeeld over de gezinnen en de ondernemingen. Opnieuw hebben die belastingen voornamelijk betrekking op het wegvervoer.

De ondernemingen dragen alle andere belastingen dan de btw voor het maritiem vervoer, 50% voor de luchtvaart en meer dan 70% voor de binnenvaart.<sup>2</sup>

In vergelijking met het wegvervoer zijn er relatief weinig heffingen en belastingen op de binnenvaart, de zeevaart en de luchtvaart die in de staatskas terechtkomen. Toch moeten we wijzen op de privébeheerders die hun eigen heffingen opleggen aan de infrastructuurgebruikers. Die heffingen, die vaak vrij hoog zijn, worden hier niet in aanmerking genomen aangezien het niet gaat om overheidsontvangsten. We herinneren eraan dat voor het wegvervoer de infrastructuurbeheerders enkel worden vertegenwoordigd door de overheid.

Voor het wegvervoer zijn het de gezinnen die het grootste deel van de overige wegenbelastingen dragen, nl. 66%. De ondernemingen dragen de overige 34%. De accijnzen op de brandstoffen vertegenwoordigen bijna 61% van de overige belastingen en heffingen, de verkeersbelasting 19%. We noteren dat voor het niet-wegvervoer de accijnzen op brandstof gering zijn en zelfs onbestaand. De professionele wegvervoerders genieten daarenboven vermindering van accijnzen op hun brandstofverbruik. De gezinnen en de ondernemingen dragen dus vooral de accijnzen op het wegvervoer, op het gebruik van personenauto's en bedrijfswagens.

1. Voor meer details over de fiscale wetgeving inzake transport, zie bijlage 7.6.

2. Ter herinnering, per veronderstelling hebben de binnenvaarttaksen (behalve de btw) die door de gezinnen worden betaald, betrekking op de pleziervaartuigen op de binnenwateren en op zee. Dat verklaart waarom er geen maritieme belastingen voor rekening van de gezinnen zijn.

#### 4.4.2. Verdeling van de belastingen en heffingen tussen de vervoerstypes en de infrastructuur

De transportbelastingen en -heffingen zijn vooral van toepassing op het personenvervoer. 84% van deze belastingen en heffingen worden inderdaad toegepast op het personenvervoer. Vervolgens hebben ze betrekking op het goederenvervoer (11%) en ten slotte op de infrastructuur (5%).

In vergelijking met de verdeling van de totale uitgaven naargelang het vervoerstype wordt het personenvervoer relatief meer belast dan het goederenvervoer per eenheid van de totale uitgaven.

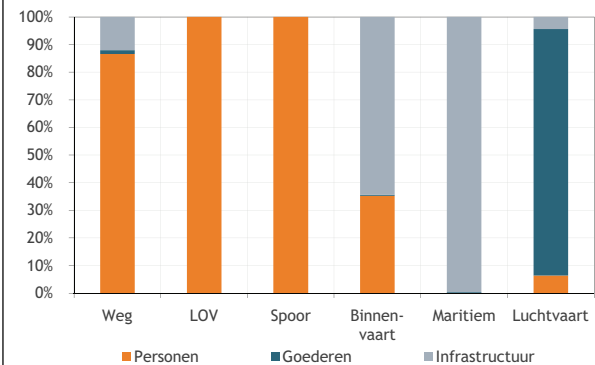
**TABEL 36 - Vervoersgebonden belastingen en heffingen in 2005 per vervoerstype, tegen lopende prijzen**  
in miljoen euro en in procent

	Btw			Totaal	Overige belastingen en heffingen			Totaal	Totaal belastingen en heffingen			Totaal
	Pers.	Goed.	Infrastr.		Pers.	Goed.	Infrastr.		Pers.	Goed.	Infrastr.	
Weg	3462	57	482	4001	6005	1120	0	7125	9468	1177	482	11127
LOV <sup>(*)</sup>	18	0	0	18	0	0	0	0	18	0	0	18
Spoor	37	0	0	37	0	0	0	0	37	0	0	37
Binnenvaart	19	0	36	55	0	1	0	1	20	1	36	57
Maritiem	0	0	40	40	0	67	0	67	0	67	40	107
Luchtvaart	2	26	1	29	3	3	0	6	5	29	0	35
Totaal	3539	83	559	4181	6009	1191	0	7200	9548	1274	559	11380
%	31	1	5	37	53	10	0	63	84	11	5	100

(\*) : Lokaal Openbaar Vervoer.

De belastingen en heffingen op het goederenvervoer hebben nagenoeg alleen betrekking op het wegvervoer, hetzelfde geldt voor het personenvervoer (99% over de weg). De belastingen op infrastructuur hebben enkel betrekking op het wegtransport en de watergebonden modi.

**FIGUUR 15 - Verdeling van de btw-ontvangsten van de verschillende modi volgens de bestemming van de transportuitgaven in 2005**  
in procent

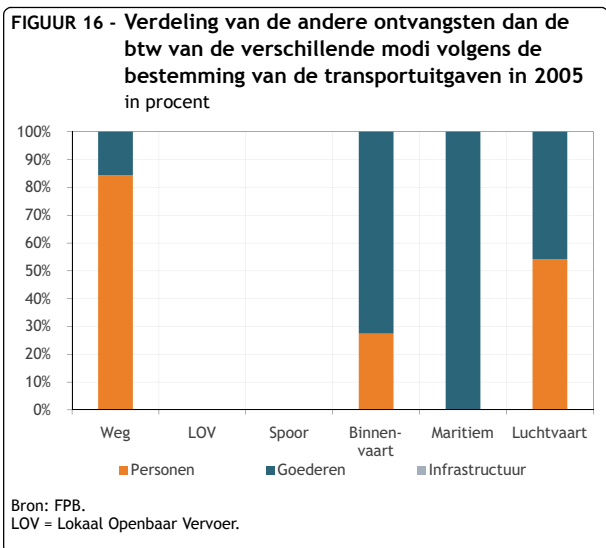


Bron: FPB.  
LOV = Lokaal Openbaar Vervoer.

In 2005 was de btw als volgt verdeeld: 84% voor het personenvervoer, 2% voor het goederenvervoer en 14% voor de infrastructuur. Ondanks het btw-voorkurstarief dat op de diensten van personenvervoer wordt toegepast (tussen 0%<sup>1</sup> en 6% naargelang de modus) zijn de btw-ontvangsten van het personenvervoer duidelijk belangrijker dan voor het goederenvervoer (21%). Dat wordt verklaard door het kleine aandeel van de uitgaven voor personenvervoerdiensten (uitgevoerd door derden) in vergelijking met de uitgaven voor personenvervoer voor eigen rekening. Die uitgaven voor het personenvervoer voor eigen rekening zijn soms onderworpen aan een fiscale wetgeving die beduidend minder gunstig is dan voor het goederenvervoer, zoals reeds werd toegelicht voor de

bedrijfsvoertuigen (beperkte aftrekbaarheid van de btw).

1. Maritiem en luchtvervoer van passagiers.



De overige belastingen zijn op de volgende manier verdeeld: 84% voor het personenvervoer en 16% voor het goederenvervoer. Sommige belastingen zijn eigen aan het personenvervoer, zoals de solidariteitsbijdrage voor de bedrijfsvoertuigen, terwijl andere vooral betrekking hebben op het goederenvervoer, zoals het Eurovignet. Het overwicht van het wegvervoer en het belang van het autopark (in aantal en in waarde) impliceert het hoge aandeel van de overige belastingen op het personenvervoer, ook al zijn een groot aantal heffingen op wegvervoer zowel op bedrijfsvoertuigen als op voertuigen voor personenvervoer van toepassing.





## 5. Conclusie

De Satellietrekeningen voor Transport ramen de totale uitgaven voor transport in 2005 op 70,5 miljard euro. De lopende uitgaven vertegenwoordigen ongeveer driekwart van de totale uitgaven, ofwel 57,2 miljard euro, tegenover 15,8 miljard euro voor de bruto kapitaaluitgaven en 2,4 miljard euro voor het verbruik van vaste activa. 80% van de totale uitgaven is bestemd voor het wegvervoer.

Voor alle modi samen staan de ondernemingen in voor 46% van de totale uitgaven, de gezinnen voor 39% en de overheid voor 15% (de overblijvende 1% stemt overeen met het buitenlands saldo voor transport).

Voor het wegvervoer is ongeveer 46% van de totale uitgaven voor rekening van de gezinnen, vooral voor het gebruik en de aankoop van personenvoertuigen. De uitgaven van de ondernemingen vertegenwoordigen 45% van de totale uitgaven voor het wegvervoer, waarvan iets minder dan de helft betrekking heeft op het transport voor eigen rekening. De overheidsuitgaven voor onderhoud en investeringen in de weginfrastructuur bedragen 11% van de totale uitgaven voor het wegvervoer.

De opsplitsing van de totale transportuitgaven volgens bestemming toont het belang van het personenvervoer. De uitgaven voor dit vervoerstype bedragen 57% van de totale uitgaven, de uitgaven voor goederenvervoer 34% en voor de infrastructuur 9%. Het is hoofdzakelijk de overheid die instaat voor de infrastructuuruitgaven. De privébeheerders zijn vertegenwoordigd in de modi binnenvaart, zeevaart en luchtvaart.

De belastingen op transport brengen 11,4 miljard euro op voor de overheid, nagenoeg alleen via het wegvervoer. De btw vertegenwoordigt 37% van alle belastingen; de andere belastingen dan de btw 63%.

De gezinnen dragen het overgrote deel, 70% van alle vervoersgebonden belastingen, de ondernemingen 25% en de overheid slechts 5%. Deze laatste post stemt enkel overeen met de niet-afrekbare btw op de uitgaven voor onderhoud en voor infrastructuurinvesteringen van de overheid.

Het personenvervoer genereert 84% van de belastingen, tegenover 11% voor het goederenvervoer en 5% voor de infrastructuur. Voor de infrastructuur gaat het om niet-afrekbare btw.

Wat betreft de evolutie van de transportuitgaven in de jaren 1995, 2000 en 2005, kenden de totale transportuitgaven een stijging van 18% tussen 2000 en 2005. Die stijging is kleiner dan die van het bbp over dezelfde periode. Over de periode 1995-2000 stegen de totale uitgaven (+25%) wel sterker dan het bbp. De lopende uitgaven nemen met 20% toe tussen 2000 en 2005 (tegenover 23% over de periode 1995-2000). In tegenstelling tot de periode 1995-2000, is die stijging sterker dan die van de totale uitgaven. De kapitaaluitgaven stijgen met 13% tussen 2000 en 2005. De toename is lager dan die van de totale uitgaven, terwijl de stijging over de periode 1995-2000 + 32% bedroeg, wat een sterkere groei is dan de totale uitgaven.

Tot slot wijzen we erop dat de methodologie van de SRT voortdurend evolueert, onder meer om de beschikbare statistische gegevens voor het bestudeerde jaar zo goed mogelijk te gebruiken. Die evolutie maakt het ook mogelijk om, voor een gegeven jaar, een zo getrouw mogelijk beeld van de constant evoluerende transportfiscaliteit te geven. Door die wijzigingen kan rekening worden gehouden met de wijzigingen in het institutioneel kader van de transportactiviteit.



## 6. Bibliografie

- Avonds L. et al. (2007) «*Supply and Use Tables for Belgium 1995-2002: Methodology of Compilation*», Working Paper 04-07, Federaal Planbureau, Brussel.
- Braibant M. (augustus 1993), «*Les comptes satellites*», Insee werkdocumenten, n° D 9304.
- Federaal Planbureau (november 2007), *Databank mobiliteits- en vervoersindicatoren*,  
[http://www.plan.be/databases/database\\_det.php?lang=fr&TM=30&IS=60&DB=TRANSP&ID=14](http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=fr&TM=30&IS=60&DB=TRANSP&ID=14).
- Commission des comptes des transports de la nation (2001), «*Le compte satellite des transports*».
- Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (2006), *Huishoudbudgetonderzoek 1995-2004*,  
[http://statbel.fgov.be/figures/download\\_fr.asp#hbs](http://statbel.fgov.be/figures/download_fr.asp#hbs).
- Instituut voor de Nationale Rekeningen, *Rekeningen van de openbare besturen 2005*.
- Instituut voor de Nationale Rekeningen (2001), *Nationale rekeningen 2000 – ESR 1995, gedetailleerde rekeningen en tabellen*, Brussel.
- Instituut voor de Nationale Rekeningen/Nationale Bank van België (2005), *Aanbod- en gebruikstabellen 2005*, Gedetailleerde versie, intern gebruik.
- Ministerie van Financiën, Studie- en documentatiedienst (2005), *Fiscaal memento*.
- Nautet, M. (2008), *Satellietrekeningen Transport in 2000*, studie gefinancierd in het kader van de conventie «Activiteiten ter ondersteuning van het federale mobiliteits- en vervoersbeleid» tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Federaal Planbureau, Planning Paper 106, Federaal Planbureau, Brussel.



## 7. Bijlagen

### 7.1. Lexicon

Dit deel heeft tot doel de begrippen in de Satellietrekeningen voor Transport te definiëren.

- Accijnzen: indirecte belastingen die worden geheven op het verbruik van bepaalde producten, zoals brandstoffen.
- Overheid: de overheidssector omvat de institutionele eenheden met als belangrijkste economische functie het produceren van niet-verhandelbare diensten of het herverdelen van het inkomen.
- Satellietrekening: geheel van gegevens die een activiteit of een activiteitensector beschrijven. Een satellietrekening heeft tot doel de analytische capaciteit van de nationale boekhouding uit te breiden voor de domeinen die er gedeeltelijk in voorkomen. Ze moet beschouwd worden als een bijlage bij de nationale rekeningen, die meer gedetailleerde informatie biedt over het bestudeerde domein.
- Verbruik van vaste activa (VVA): normale en te verwachten depreciatie van de activa. Binnen de satellietrekeningen, beïnvloedt de depreciatie alle investeringsuitgaven: materieel en infrastructuur.
- Finaal verbruik (FV): het finaal verbruik vertegenwoordigt de waarde van goederen en diensten die gebruikt worden voor de onmiddellijke voldoening van menselijke behoeften, of het nu gaat om individuele behoeften (finaal gezinsverbruik) of collectieve behoeften (finaal verbruik van niet-verhandelbare diensten door de openbare en de privé-instellingen).
- Intermediair verbruik (IV): het intermediair verbruik vertegenwoordigt de waarde van goederen, behalve van vaste activa, en verhandelbare diensten die tijdens het productieproces verbruikt worden.
- Lopende uitgaven (LU): de som van het finaal verbruik van de gezinnen en de openbare instellingen en het intermediair verbruik van de ondernemingen.
- Kapitaaluitgaven (KU): de som van de bruto-investeringen in vaste activa (BIVA) en de kapitaaloverdrachten. In het huidige analysedomein worden de bruto-investeringen in vaste activa gedefinieerd als de investeringsuitgaven met betrekking tot transportmaterieel en -infrastructuur verminderd met alle gerealiseerde verkopen. De overdrachten hebben betrekking op de investeringen in het transportdomein, maar niet op de financieringen die verleend werden om de bruto-investeringen in vaste activa te financieren. De BIVA omvatten met name:
  - de nieuwe duurzame goederen aangekocht op de markt of geproduceerd voor eigen rekening door de producerende eenheden (transportmaterieel, machines en andere uitrustingsgoederen; niet-woningbouw, andere civieltechnische werken; ...);
  - de tweedehands duurzame goederen, verminderd met de gerealiseerde verkopen van bestaande kapitaalgoederen;
  - de uitgaven voor onderhoud (zonder dagelijks onderhoud) om de levensduur te verlengen, of de productiecapaciteit van een kapitaalgoed te verbeteren.
- Fiscaliteit: het geheel van geïnde fiscale ontvangsten. In het geval van de transportactiviteiten gaat het zowel om de belastingen op het gebruik als op het leveren van transportdiensten.
- Binnenlands: alle binnenlandse statistische gegevens worden gemeten binnen een gegeven territorium, ongeacht de nationaliteit van de verschillende actoren, ongeacht of ze als dan niet ingezetene zijn van het nationaal grondgebied.
- Nationaal: alle nationale statistische gegevens verwijzen naar de nationaliteit. Elke statistische meting uitgevoerd volgens dit concept omvat nationale gegevens zonder enige verwijzing naar de transactieplaats.
- Gezinnen: de sector gezinnen omvat de institutionele eenheden met als belangrijkste economische functie verbruiken en, eventueel, produceren in het kader van een zelfstandige activiteit.

- Institutionele sector: een institutionele sector is het geheel van institutionele eenheden met een analoog economisch gedrag. Het geheel van de ingezeten economische eenheden wordt verenigd in vijf institutionele sectoren: niet-financiële vennootschappen, financiële instellingen, overheid, gezinnen en instellingen zonder winstoogmerk ten behoeve van de huishoudens (IZW's). De rest van de wereld is een geheel van rekeningen waarmee de relaties tussen de nationale economie en de niet-ingezeten eenheden kunnen worden beschreven. Het is geen institutionele sector.
- Vervoersondersteunende diensten: logistieke diensten zoals goederenbehandeling, opslag, enz.
- Opslagdiensten: diensten die het mogelijk maken voorraden op te slaan en doorgaans met een direct voorraadbeheer.
- Behandelingsdiensten: geheel van diensten die het mogelijk maken de goederen te verplaatsen.
- SRWT : Société Régionale wallonne de Transport. Zij coördineert de vervoersactiviteiten van het lokaal openbaar vervoer in Wallonië en is het overkoepelend orgaan van de TEC Henegouwen, Charleroi, Namen-Luxemburg, Luik-Verviers, Waals Brabant.
- Aanbod- en gebruikstabellen (AGT): geheel van belangrijkste gegevens voor de satellietboekhouding. Zij worden samengebracht door het Instituut voor de Nationale Rekeningen en dienen als basis voor de opmaak van de input-outputtabellen. 'De AGT zijn matrices waarin per bedrijfstak en per product een gedetailleerde beschrijving wordt gegeven van de binnenlandse productieprocessen en de transacties in producten binnen de nationale economie'<sup>1</sup>. De gegevens afkomstig van de AGT worden gemeten op basis van het territorialiteitsconcept.
- Belasting op de inverkeerstelling: belasting die verschuldigd is voor alle wegvoertuigen, boten en luchtvoertuigen op de openbare weg. Zij is verschuldigd bij de eerste ingebruikstelling van het wegvoertuig door de eigenaar.
- TEC: lokale openbare maatschappijen voor reizigersvervoer in Wallonië. Er zijn 5 provinciale entiteiten: TEC Waals Brabant, TEC Charleroi, TEC Henegouwen, TEC Luik-Verviers en TEC Namen-Luxemburg.
- Luchtvaart: vervoer via de lucht waarvan de infrastructuur wordt geleverd door de luchthavens die wisselende juridische en financiële banden hebben met de overheid.
- Lokaal openbaar vervoer: openbaar reizigersvervoer dat wordt verzekerd door maatschappijen die afhangen van de overheid. Die maatschappijen bieden een vervoerdienst binnen een lokaal net. De gebruikte infrastructuur is de wegeninfrastructuur en de infrastructuur eigen aan het net.
- Spoorvervoer: vervoerdienst per spoor (met uitzondering van het lokaal openbaar vervoer) waarvan de activiteiten zowel nationaal als internationaal zijn.
- Binnenvaart: vervoer via de waterwegen waarvan de infrastructuurleveranciers de havens zijn en niet de gewesten. De havens beheren de haveninfrastructuur en de gewesten de waterwegen.
- Maritiem vervoer: vervoerdienst over zee vanuit havens die de infrastructuur leveren.
- Vervoer voor rekening van derden: zie bijlage 7.3
- Vervoer voor eigen rekening: zie bijlage 7.3
- Wegvervoer: geheel van voertuigen die de wegeninfrastructuur gebruiken, met uitzondering van de voertuigen van het lokaal openbaar vervoer.

## 7.2. Aanbod- en gebruikstabellen van het INR

Het concept aanbod- en gebruikstabellen werd gecreëerd in 1995 in het kader van het Europees Stelsel van Nationale Rekeningen (ESR 95). Het gaat om twee matrices met in de kolommen de bedrijfstakken en in de rijen de producten. De aanbod- en gebruikstabellen die worden gebruikt voor de SRT beantwoorden aan een gedetailleerde versie van de AGT. Die gedetailleerde matrices zijn samengesteld uit 129 bedrijfstakken en 318

---

1. INR.

producten. De tabellen worden gecompileerd door de NBB en goedgekeurd door het Instituut voor de Nationale Rekeningen; ze zijn uitsluitend bestemd voor intern gebruik.

Bij verticale lezing geven de matrices van de AGT gedetailleerde informatie over de productie (aanbodtabel) en het intermediair verbruik (gebruikstabel) van elke bedrijfstak.

Bij horizontale lezing geven ze voor elk product de uitgaven door de verschillende bedrijfstakken (gebruikstabel) alsook de productie (aanbodtabel).

Naast die twee matrices, bestaat er een luik 'investeringen' voorgesteld in dezelfde vorm (129 kolommen en 318 rijen). Het omvat de investeringsuitgaven volgens product en bedrijfstak.

In de praktijk toont de gebruikstabel welke bedrijfstak welk product (of dienst) verbruikt en voor welk bedrag (in aankooprijzen).

**TABEL 37 - Vereenvoudigde structuur van de gebruikstabel (gedetailleerde versie voor intern gebruik)**

	Bedrijfstakken (129 kolommen)	$\Sigma$
Producten (318 rijen)	Intermediair verbruik per product en per bedrijfstak	
$\Sigma$		

De aanbodtabel toont welke bedrijfstak wel product (of dienst) produceert en voor welk bedrag (in basisrijzen).

**TABEL 38 - Vereenvoudigde structuur van de aanbodtabel (gedetailleerde versie voor intern gebruik)**

	Bedrijfstakken (129 kolommen)	$\Sigma$
Producten (318 rijen)	Productie per product en per bedrijfstak	
$\Sigma$		

### 7.3. Definitie van transport voor eigen rekening

Het transport voor eigen rekening is elk transport dat niet voor rekening van derden werd verricht. Het transport voor rekening van derden is een betaald personen- of goederenvervoer voor rekening van derden.

De transportoperatoren voor eigen rekening tussen de lidstaten van de Europese Unie moeten beantwoorden aan verschillende voorwaarden<sup>1</sup>:

'... de goederen moeten eigendom zijn van de onderneming of door haar verkocht, gekocht, gehuurd of verhuurd, geproduceerd, ontgonnen, getransformeerd of hersteld geweest zijn. Het vervoer moet tot doel hebben ofwel de goederen te vervoeren naar de onderneming of van de onderneming naar een externe bestemming ofwel ze te verplaatsen binnen de onderneming, of, voor haar eigen behoeften, buiten de onderneming. De gebruikte voertuigen moeten worden bestuurd door personeel van de onderneming. De voertuigen moeten eigendom zijn van de onderneming of door haar op krediet zijn gekocht of door haar zijn gehuurd, mits zij in het laatste geval voldoen aan de voorwaarden van Richtlijn 84/647/EEG van de Raad van 19 december 1984 in verband met het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het goederenvervoer over de weg. Het vervoer mag niet meer zijn dan een nevenactiviteit van de onderneming ...'

Het goederenvervoer voor eigen rekening bestaat doorgaans uit het vervoer van een onderneming van haar uitrusting of materieel om haar hoofdactiviteit te verwezenlijken. We gebruiken de term 'goederenvervoer voor eigen rekening' om te verwijzen naar het concept goederenvervoer zoals vermeld in deze definitie. Het gaat dus niet om de activiteiten van het goederenvervoer die worden betaald en verwezenlijkt voor rekening van derden.

1. Bron: Verbond van Belgische ondernemingen.

## 7.4. Een overzicht van de wetgeving inzake indirecte belastingen

Deze bijlage geeft toelichting bij de wetgeving inzake indirecte belastingen op het vlak van transport. We belichten enerzijds de basisregel, maar ook de talrijke uitzonderingen en bijzonderheden die betrekking hebben op het transport.

De informatie komt hoofdzakelijk van het Fiscaal Memento.

Onze referentiebron, de AGT van het INR, lijkt niet altijd in overeenstemming met het Fiscaal Memento inzake btw. Hier en daar hebben we de gegevens in verband met de btw bijgestuurd, maar dat was niet altijd het geval bij gebrek aan beschikbare en betrouwbare gegevens ter zake. Anderzijds onderstrepen we dat bij de evaluatie van de btw op basis van de consumptiebedragen zonder btw, geen rekening werd gehouden met eventuele btw-fraude.

### De btw

De btw is een indirecte belasting op goederen en diensten die wordt betaald door de eindverbruiker. In elke fase van het productieproces kunnen de ondernemingen<sup>1</sup> de btw op hun intermediair verbruik en hun investeringen in het productieproces aftrekken. Met andere woorden, enkel de toegevoegde waarde wordt belast. De btw komt overeen met een percentage van de verkoopprijs die schommelt naargelang de aard van de verhandelde goederen of diensten.

Zoals we reeds hebben vermeld, kunnen de ondernemingen de btw op hun input in het kader van hun economische activiteit aftrekken, men spreekt van btw-plicht. Zij passen een btw toe op hun verkoop en trekken de btw op hun eigen aankopen af. Bepaalde ondernemingen zijn evenwel niet aan btw onderworpen. De overheid en de overheidsinstellingen zijn niet btw-plichtig wanneer zij activiteiten uitoefenen als overheid, behalve indien dit leidt tot grote concurrentievervalsing. Men spreekt van 'niet-belastingplichtige rechtspersonen'. Er bestaan andere bijzondere categorieën, namelijk de 'vrijgestelde belastingplichtigen'. Het gaat bijvoorbeeld om ziekenhuizen, onderwijsinstellingen of culturele instellingen, enz.

Wat vrijstellingen betreft, omvat de btw-reglementering heel wat uitzonderingen op het vlak van vervoer. Eén van de vrijstellingen betreft de uitvoer – buiten de Europese Unie –, de invoer, de leveringen en intracommunautaire aankopen en het internationaal transport. Het gaat onder andere om het maritiem personenvervoer en het internationaal luchtvervoer van reizigers, het goederenvervoer vanuit een niet-lidstaat en sommige aanverwante activiteiten – bijvoorbeeld logistieke –, sommige leveringen van zeeschepen en -boten, van schepen voor de commerciële scheepvaart op de binnenwateren, vliegtuigen of andere luchtvaartuigen en aanverwante goederen en diensten.

Het btw-tarief varieert naargelang van de aard van de goederen en diensten. Er bestaan talrijke uitzonderingen en speciale gevallen. We concentreren ons op die in verband met vervoer. Algemeen waren er in 2005 vier btw-tarieven: 0%, 6%, 12% en 21%. Wat het vervoer betreft, zijn de gebruikte btw-tarieven het tarief van 6% voor het personenvervoer en het tarief van 21% in 2005 voor de overige goederen en diensten in verband met vervoer.

Daarna bekijken we de bijzonderheden in verband met de aftrekbaarheid van de btw. In het algemeen kan de btw-plichtige die belasting op zijn aankopen aftrekken indien deze worden gebruikt om zijn economische activiteiten te realiseren waarop zelf btw moet worden betaald. Wat het vervoer betreft, bestaat er evenwel een belangrijke uitzondering. De aftrekbaarheid van de btw op de levering, de invoer of de intracommunautaire aankoop van voertuigen is beperkt, in de meeste gevallen tot 50% van de betaalde taksen. Hetzelfde geldt voor alle goederen en diensten in verband met het gebruik van die voertuigen (brandstof, olie, onderhoud,

---

1. De rechtspersonen die onderworpen zijn aan de btw kunnen eveneens de btw aftrekken.



herstelling, ...). Die uitzondering omvat echter op haar beurt uitzonderingen. Voor sommige wegvoertuigen is de aftrekbaarheid dus niet beperkt. Het gaat vooral om wegvoertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 3500 kg bedraagt, de voertuigen met meer dan 8 zitplaatsen, exclusief de bestuurder, of de voertuigen die dienen voor betaald personenvervoer.

### **De accijnzen**

De accijnzen hebben betrekking op bepaalde producten zoals minerale oliën. Er bestaan gewone accijnzen en bijzondere accijnzen. De totale accijnzen zijn de som van die twee.

De accijnzen op de minerale oliën variëren naargelang de aard van de brandstof. Op sommige brandstoffen moeten geen gewone accijnzen worden betaald. Het gaat bijvoorbeeld om vloeibaar petroleumgas en methaangas. De overige brandstoffen waarop gewone accijnzen verschuldigd zijn, zijn ook onderworpen aan bijzondere accijnzen (benzine met of zonder lood, lampolie, gasolie). Het Fiscaal Memento vermeldt eveneens dat elk product dat bestemd is om te dienen als brandstof of additief, met uitzondering van aardgas, onderworpen is aan accijnzen. Het tarief komt overeen met het tarief dat wordt toegepast op de gelijkwaardige brandstof.

Wat de accijnzen op de brandstoffen betreft, kent het Fiscaal Memento in 1995 en 2000 heel wat uitzonderingen voor het vervoer naargelang van de modus, onder meer een vrijstelling van accijnzen.

- voor de vliegtuigbrandstof die wordt gebruikt als brandstof voor de luchtvaart en de privé-luchtvaart – tot 31 december 2006;
- voor de minerale oliën die worden gebruikt als brandstof voor de scheepvaart op de communautaire wateren, inclusief de visvangst; en voor de privépleziervaartuigen, enkel tot 31 december 2006;
- voor de minerale oliën voor de fabricatie, de afwerking, de tests en het onderhoud van luchtvoertuigen en boten;
- voor de scheepvaart op de binnenlandse waterwegen, inclusief de pleziervaart;
- voor het vervoer van personen en goederen op het spoorwegnet;
- voor werkzaamheden in verband met landbouw, tuinbouw, bosbouw en visteelt in zoet water;
- voor het baggeren van de waterwegen en de havens.

Naast het eerste punt in verband met de luchtvaart, blijven die vrijstellingen beperkt tot de gasolie en lampolie.

De gasolie die wordt gebruikt als brandstof is vrijgesteld van bijzondere accijnzen wanneer zij bestemd is voor de behoeften van de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen, en dit tot 31 december 2006.

### **De energiebijdrage**

De energiebijdrage is een indirecte belasting die wordt geheven op de consumptie of het gebruik in België van motorbrandstoffen, fossiele brandstoffen en elektrische energie, ongeacht de oorsprong. Voor het jaar 2005 is die bijdrage, wat de brandstoffen betreft, uitsluitend van toepassing op de benzine met en zonder lood en op lampolie die wordt gebruikt voor het wegvervoer.

De vrijstellingen van de energiebijdrage hebben betrekking op dezelfde producten als die welke zijn vrijgesteld van accijnzen. In het voorliggend geval komt dat dus overeen met de minerale oliën die worden gebruikt in het vervoer via de lucht, het water en het spoor.

## 7.5. Lijst van afkortingen

AGT	:	Aanbod- en gebruikstabellen
AWV	:	Administratie Wegen en Verkeer (Vlaamse Gemeenschap)
BATC	:	Brussels Airport Terminal Company
BIAC	:	Brussels International Airport Company
BIVA	:	Bruto-investeringen in Vaste Activa
BSCA	:	Brussels South Charleroi Airport
btw	:	Belasting over de Toegevoegde Waarde
BUV	:	Bestuur Uitrusting en Vervoer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
BV	:	Binnenvaart
COICOP	:	Classification of Individual Consumption According to Purpose
DIV	:	Directie Inschrijving Voertuigen
FOD	:	Federale Overheidsdienst
FPB	:	Federaal Planbureau
FV	:	Finaal verbruik
Goed	:	Goederenvervoer
HBO	:	Huishoudbudgetonderzoek
Infras	:	Infrastructuuruitgaven
INR	:	Instituut voor de Nationale Rekeningen
IV	:	Intermediair verbruik
KUB	:	Bruto kapitaaluitgaven
KUn	:	Netto kapitaaluitgaven
LIN	:	Leefmilieu en Infrastructuur (Vlaamse Gemeenschap)
LOV	:	Lokaal openbaar vervoer
LU	:	Lopende Uitgaven
Lucht	:	Luchtvaart
Mar	:	Maritiem vervoer
MET	:	Ministère de l'Équipement et des Transports (Région Wallonne)
MIVB	:	Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel
MLC	:	Métro Léger de Charleroi
NBB	:	Nationale Bank van België
NIS	:	Nationaal Instituut voor de Statistiek
NMBS	:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OPVN	:	Office de Promotion des Voies Navigables
PAC	:	Port Autonome de Charleroi
PACO	:	Port autonome du Centre et de l'Ouest
PAL	:	Port autonome de Liège
PAN	:	Port autonome de Namur
Pers	:	Personenvervoer
RLW	:	Regie der Luchtwezen
SAB	:	Société de Développement et de Promotion de l'Aéroport de Bierset
SRT	:	Satellietrekening Transport
SRWT	:	Société Régionale Wallonne de Transport
TEC	:	Transport En Commun en Wallonie
TU	:	Totale uitgaven
VVA	:	Verbruik van vaste activa