

Satellietrekeningen Transport in 2000

Activiteiten ter ondersteuning
van het federale mobiliteits-
en vervoersbeleid

Maud Nautet

Augustus 2008



Vooruitgangstraat 56
B-1210 Brussel



Satellietrekeningen Transport in 2000

Activiteiten ter ondersteuning van het federale
mobiliteits- en vervoersbeleid

Maud Nautet

Augustus 2008



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.

Internet

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

E-mail: 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.

- 104 *Vijentwintig jaar regionale ontwikkelingen - Een overzicht op basis van de databank van het HERMREG-model*
D. Bassilière, F. Bossier, F. Caruso, D. Hoorelbeke, O. Lohest - April 2008
- 105 *Bevolkingsvooruitzichten 2007-2060*
Mei 2008

Working Papers (de laatste nummers)

- 15-08 *Organisatie van de participatieve oefening inzake toekomstverkenning tegen het jaar 2050 ter voorbereiding van het vierde Federaal rapport inzake duurzame ontwikkeling*
Task Force Duurzame Ontwikkeling - Augustus 2008
- 16-08 *Scenario's voor transitie naar een duurzame ontwikkeling tegen 2050. Toekomstverkennde nota gerealiseerd voor de 'Lente van het Leefmilieu' op basis van het vierde Federaal rapport inzake duurzame ontwikkeling*
Task Force Duurzame Ontwikkeling - Augustus 2008

Overname wordt toegestaan, behalve voor handelsdoeleinden, mits bronvermelding.

Verantwoordelijke uitgever FPB: Henri Bogaert
Wettelijk Depot: D/2008/7433/34

Dankbetuigingen

Hierbij wil ik de FOD Mobiliteit en Vervoer en de leden van het begeleidingscomité danken voor hun nuttige commentaar.

Een groot aantal privé- en overheidsinstellingen hebben mij de nodige gegevens verstrekt voor de opmaak van de Satellietrekeningen voor Transport. Mijn dank gaat in het bijzonder uit naar mijn gesprekspartners binnen de SRWT en de TEC, de STIB, De Lijn, de NMBS, de FOD Financien, de FOD Binnenlandse Zaken, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de NBB, het Vlaams Gewest (MOW), het Waals Gewest (MET) en alle haven- en luchthaveninstanties voor de talrijke gegevens die ze ter beschikking hebben gesteld.



Inhoudstafel

	Voorwoord	1
	Executive summary	2
I	Inleiding	3
II	Beschrijving van de Satellietrekeningen voor Transport	5
	A. Doelstellingen van een satellietrekening	5
	B. De componenten van de Satellietrekeningen voor Transport	6
	1. De transportmodi	6
	2. De institutionele sectoren	7
	3. De uitgavenposten	8
III	Methodologie van de Satellietrekeningen voor Transport	9
	A. De belangrijkste informatiebronnen	9
	B. De transportuitgaven per institutionele sector	10
	1. De gezinnen	10
	2. De ondernemingen	11
	3. De overheid	15
	4. Het buitenland	16
	C. De fiscaliteit en de overheidsinkomsten uit vervoer	16
IV	Intermodale vergelijking van de Satellietrekeningen Transport	19
	A. De totale transportuitgaven	19
	1. Evolutie van de totale uitgaven over de periode 1995-2000	21
	2. Verdeling van de totale uitgaven volgens financieringsbron	22
	3. Verdeling van de totale uitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur	24
	B. Lopende transportuitgaven	26
	1. Evolutie van de lopende uitgaven tijdens de periode 1995-2000	26
	2. Verdeling van de lopende uitgaven volgens financieringsbron	27
	3. Verdeling van de lopende uitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur	29

C.	De kapitaaluitgaven voor transport	31
	1. Evolutie van de kapitaaluitgaven over de periode 1995-2000	31
	2. Verdeling van de kapitaaluitgaven volgens financieringsbron	32
	3. Verdeling van de kapitaaluitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur	35
D.	De transportbelastingen en -heffingen	36
	1. Verdeling van de belastingen en heffingen volgens financieringsbron	37
	2. Verdeling van de belastingen en de heffingen tussen de vervoerstypes en de infrastructuur	40
V	De Satellietrekeningen voor Transport per modus	43
A.	De Satellietrekening Wegvervoer	43
B.	De Satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer	47
C.	De Satellietrekening Spoorvervoer	50
D.	De Satellietrekening Binnenvaart	52
E.	De Satellietrekening Maritiem vervoer	55
F.	De Satellietrekening Luchtvaart	58
VI	Conclusies	63
VII	Bibliografie	65
VIII	Bijlagen	67
A.	Lexicon	67
B.	Aanbod- en gebruikstabellen van het INR	70
C.	Definitie van transport voor eigen rekening	71
D.	Richtlijn 84/647/EEG	72
E.	Transportbedrijfstukken en karakteristieke producten	75
F.	Een overzicht van de wetgeving inzake indirecte belastingen	76
	1. De btw	76
	2. De accijnzen	77
	3. De energiebijdrage	78
G.	Lijst van afkortingen	79



Voorwoord

De in deze publicatie voorgestelde werkzaamheden werden gefinancierd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. De activiteiten ter ondersteuning van het federale mobiliteits- en vervoersbeleid zijn gericht op het ontwikkelen en valoriseren van de statistische informatie, de transportvooruitzichten en ondersteuning bij de besluitvorming.

Verwijzingen naar deze publicatie moeten de volgende elementen bevatten:

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.

Executive summary

De Satellietrekeningen voor Transport (SRT) geven een overzicht van de totale transportuitgaven voor België in 2000. De SRT vormen een aanvullende informatie op het centraal kader van de nationale boekhouding voor de transportactiviteiten, die hierin slechts gedeeltelijk weergegeven worden. Daartoe verrekenen de SRT met name de transportuitgaven voor eigen rekening, die bijzonder belangrijk zijn in het kader van het wegvervoer. Ze geven ook een raming van de overheidsuitgaven voor de transportactiviteit (onderhoud en investeringen in infrastructuur, transportpolitie, subsidies, enz.). Bovendien evalueren de SRT de vervoersgebonden belastingen en heffingen die overheidsontvangsten genereren.

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 2000 bedragen de totale transportuitgaven 54 miljard euro, de lopende uitgaven 40 miljard, de bruto kapitaaluitgaven 16 miljard en het verbruik van vast kapitaal 2 miljard. Het wegvervoer alleen vertegenwoordigt ongeveer 80 % van de totale transportuitgaven. De totale uitgaven zijn als volgt verdeeld over de institutionele sectoren: 42 % voor de ondernemingen, 39 % voor de gezinnen en 17 % voor de overheid. Het personenvervoer vertegenwoordigt 72 % van de totale transportuitgaven, het goederenvervoer 16 % en de infrastructuur 12 %.

De transportbelastingen en -heffingen, die deel uitmaken van de totale transportuitgaven, vormen het onderwerp van een specifieke analyse. Zij bedragen in 2000 9,6 miljard euro. De btw bedraagt 3,9 miljard euro en de andere belastingen dan de btw 5,7 miljard euro. De ondernemingen nemen 29 % van alle belastingen op transport voor hun rekening, de gezinnen 64 % en de overheid 7 %. Die belastingen hebben betrekking op het personenvervoer (78 %), op het goederenvervoer (16 %) en op de infrastructuur (7 %).



Inleiding

Dit document geeft een overzicht van de Satellietrekeningen voor Transport (SRT) voor het jaar 2000¹. 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 enkel werden opgesteld voor de jaren 1995 en 2000. De AGT voor de overige jaren worden geëxtrapoléerd op basis van de AGT van 1995 en 2000. Enkel die twee jaren werden dus gebruikt voor de Satellietrekeningen voor Transport².

Het voorliggend document bestaat uit vijf delen.

Het eerste deel verklaart het begrip 'satellietrekening'. Het beschrijft de doelstellingen van een satellietrekening en de belangrijkste componenten ervan.

Het tweede deel beschrijft bondig de ramingsmethode voor de Satellietrekeningen voor Transport. Eerst worden de belangrijkste informatiebronnen voorgesteld die worden gebruikt voor de raming van de totale transportuitgaven. Vervolgens wordt de methodologie nader toegelicht voor de verschillende institutionele sectoren (gezinnen, ondernemingen, overheid) voor het buitenland en voor de fiscaliteit.

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.

In het vierde 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 laatste deel, ten slotte, geeft de conclusies en de toekomstige ontwikkelingen die gepland zijn voor de Satellietrekeningen voor Transport.

-
1. In sommige gevallen worden de resultaten van het jaar 1995 gebruikt om de evolutie van de transportuitgaven over de periode 1995-2000 te berekenen.
 2. De AGT voor 2005 zouden weldra verschijnen. Op basis daarvan kunnen de SRT 2005 worden geraamd.



Beschrijving van de Satellietrekeningen voor Transport

A. 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 begunstigden 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 keuze viel op de activiteit 'transport' voor het opmaken van een satellietrekening. Die 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. In de toekomst zullen de satellietrekeningen, via de integratie van de externe kosten, een nog vollediger beeld kunnen geven van de transportactiviteiten door er bepaalde verschijnselen in op te nemen die het gevolg zijn van transportactiviteiten maar die niet geëvalueerd worden op de markt (luchtvervuiling, lawaai, ongevallen).

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 zal de methodologie van de satellietrekeningen moeten worden verfijnd en vervolledigd om er monetaire ramingen van de externe kosten in op te nemen. Vandaar dat het evolutief karakter van de satellietrekeningen moet worden onderstreept.

B. 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.¹ 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.

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

1. De transportmodi

De volgende transportmodi worden in het kader van deze studie over de satellietrekeningen onderzocht²:

- het wegvervoer (Weg) verwijst naar alle voertuigen die gebruik maken van de wegeninfrastructuur, 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. Deze laatste omvat tevens het personenvervoer te land volgens een dienstregeling, dat opgenomen is in een onafhankelijke satellietrekening.
- het lokaal openbaar vervoer (LOV) omvat het openbaar personenvervoer dat wordt verzekerd door maatschappijen die afhangen van de overheid en die een lokaal net bedienen. De gebruikte infrastructuur is de wegeinfrastructuur en de infrastructuur eigen aan het net.
- het spoorvervoer (Spoor) omvat de transportdiensten per spoor (met uitzondering van het lokaal openbaar vervoer) waarvan de activiteiten zowel nationaal als internationaal zijn.

-
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.
 2. De vervoerondersteunende activiteiten hebben eveneens het voorwerp uitgemaakt van een satellietrekening. 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.

- 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. De institutionele sectoren

In het stelsel van de nationale boekhouding onderscheiden we vijf categorieën van institutionele sectoren. Een institutionele sector groepeert 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) groeperen 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 inkomenshervreiding. 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.

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 en de overheid. Naast die drie sectoren is er ook nog het buitenland, dat geen institutionele sector als dusdanig is: het dient om de relaties tussen de nationale economie en de niet-

ingezeteneenheden (buiten het Belgisch grondgebied gevestigd) te beschrijven. De transacties tussen het buitenland en de ingezeteneenheden hebben betrekking op de in- en uitvoer van transportdiensten.

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 $KU_n^1 = KU_b^2 - VVA$.

De lopende uitgaven van de ondernemingen voor transportdiensten voor rekening van derden zijn gebaseerd op de aankooprijzen van de transportdiensten.³ Per definitie omvat de aankoopprijs 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; de onderhoudskosten van de privé en openbare infrastructuurbeheerders 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. Netto kapitaaluitgaven.

2. Bruto kapitaaluitgaven.

3. Het volgende deel geeft meer details over de methodologie van de Satellietrekeningen voor Transport.



Methodologie van de Satellietrekeningen voor Transport

In dit deel geven we een beknopte verklaring van de gebruikte methodologie voor de opmaak van de Belgische SRT. Het doel is de belangrijkste informatiebronnen voor te stellen en bondig toe te lichten hoe elke uitgavenpost in de SRT wordt geëvalueerd.

Op dit ogenblik bestaat er nog geen internationaal goedgekeurde methodologie voor de opmaak van Satellietrekeningen voor Transport. Om de methodologie van de Belgische SRT te ontwikkelen, hebben we ons gebaseerd op een Franse studie ter zake¹. Die studie toont ramingen van de transportuitgaven volgens de grote uitgavenposten (lopende uitgaven en kapitaaluitgaven), de transportuitgaven voor eigen rekening en de transportfiscaliteit.

A. De belangrijkste informatiebronnen

Zoals vermeld, kunnen de SRT gezien worden als een bijlage bij de nationale boekhouding. Ze zijn in de eerste plaats gebaseerd op de gegevens uit de nationale boekhouding. Via die informatie kunnen onder meer het intermediair verbruik en het finaal verbruik van transportdiensten door de gezinnen en de ondernemingen worden geraamd. Ze geeft ook de waarde van de aankoop van transportmaterieel door ondernemingen volgens bedrijfstak en de waarde van de export en import van de transportproducten. Zij geeft tevens indicaties over de niet-aftekbare btw betaald door de gezinnen en de ondernemingen op het gebruik van transportdiensten en transportmaterieel. De aanbod- en gebruikstabellen (AGT) van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) zijn de voornaamste informatiebron van de SRT.² Een korte verklaring van de AGT wordt gegeven in bijlage B.

Om de nationale boekhouding te vervolledigen op het vlak van transport, is het niettemin noodzakelijk andere bronnen te raadplegen. Dat onderzoekswerk maakt het mogelijk de lopende uitgaven en de investeringsuitgaven van de verschillende overheden voor de transportactiviteiten te bepalen, evenals de investeringen van de gezinnen voor transportmaterieel of bepaalde transportdiensten, de uitgaven van de privébeheerders van infrastructuur (de rivier- en

-
1. Voor meer details over de satellietrekeningen transport in Frankrijk: http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=253.
 2. 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 320 producten en 120 bedrijfstakken en is enkel bestemd voor intern gebruik.

zeehavens en de luchthavens), de transportfiscaliteit en verschillende uitgaven i.v.m. het openbaar vervoer (subsidies voor openbare dienstverleningsopdracht, enz.).

Dat onderzoek vond plaats bij de verschillende openbare instellingen, vooral bij de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Financiën, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest, de lokale en de federale politie, maar ook bij de havens en luchthavens, de NMBS, de MIVB, De Lijn, de TEC en de SRWT. Andere informatie werd gehaald uit de nationale enquêtes zoals de COICOP (Classification of Individual Consumption According to Purpose) van de NBB (Nationale Bank van België) en het HBO (Huishoudbudgetonderzoek) van het NIS (Nationaal Instituut voor de Statistiek).¹ Ten slotte, hebben we in bepaalde gevallen een beroep moeten doen op experts die gespecialiseerd zijn in een bepaalde activiteit om de posten waarvoor geen informatie beschikbaar was te ramen.

Wanneer geen enkele bron de nodige informatie kon leveren om een bepaalde post te ramen, werden, in de mate van het mogelijke, hypothesen gebruikt. Die hypothesen zijn uitgewerkt aan de hand van aanvullende gegevens die verband houden met de te ramen post. Zelden kon geen enkele raming worden gemaakt.

Alle informatie uit de verschillende bronnen werd samengevoegd om de statistische gegevens te leveren die nodig waren voor de opmaak van de SRT. De verzamelde gegevens werden in belangrijke mate geharmoniseerd en eenvormig gemaakt. Dat zorgde voor een optimale samenhang van de ramingen in de SRT.

B. De transportuitgaven per institutionele sector

Voor elke institutionele sector (gezinnen, ondernemingen en overheid) hebben we de verschillende uitgavenposten voor transport geraamd. Voor elke post werd er een specifieke methodologie gebruikt. Wanneer er voldoende informatie beschikbaar was, hebben we die specifieke methodologieën voor elke modus toegepast.

1. De gezinnen

De lopende uitgaven voor de gezinnen beantwoorden aan de uitgaven voor transportdiensten aangeboden door de ondernemingen (transport voor rekening van derden) en aan de uitgaven voor het gebruik van een eigen voertuig. In dit laatste geval gaat het om de productie van transportdiensten voor eigen rekening door de gezinnen. Die uitgaven worden geraamd door het gezinsverbruik verbonden aan het gebruik van een voertuig te verrekenen (brandstof, onderhoud, herstel, verzekering, enz.).

De kapitaaluitgaven van de gezinnen verwijzen enkel naar het transport voor eigen rekening. Het gaat om de aankoop van voertuigen en investeringen in garages.

1. De informatie uit die nationale enquêtes geeft meer details over het gebruik van bepaalde transportdiensten door de gezinnen dan de AGT.

De informatie over het gebruik van transportdiensten voor rekening van derden is voornamelijk afkomstig van de aanbod- en gebruikstabellen (AGT). De uitgaven in verband met de aankoop en het gebruik van eigen voertuigen komen uit nationale enquêtes over het gezinsverbruik (COICOP en HBO) en ramingen door onafhankelijke experts.

2. De ondernemingen

De uitgaven van de ondernemingen omvatten de lopende uitgaven voor het gebruik van transportdiensten, ongeacht of ze worden gefactureerd, de kapitaaluitgaven verbonden aan de productie van die transportdiensten evenals de uitgaven voor onderhoud en investeringen van de privémaatschappijen die infrastructuurbeheerder zijn.

a. Inleiding: het transport voor eigen rekening

Alvorens een beschrijving te geven van de methodologie die gebruikt werd voor de sector van de ondernemingen, dient het begrip transport voor eigen rekening verricht door de ondernemingen omschreven te worden.

Het transport voor eigen rekening wordt gedefinieerd als al het transport dat niet voor rekening van derden wordt verricht. Het transport voor rekening van derden is het betaald personen- of goederenvervoer voor rekening van derden.¹

Bij gebrek aan nauwkeurige gegevens over het transport voor eigen rekening, hebben we ramingen uitgevoerd. Algemeen zijn die ramingen geëxtrapoleerd op basis van de aanbod- en gebruikstabellen van het INR (Instituut voor de Nationale Rekeningen) en, in het bijzonder, het luik investeringen. Er dienden talrijke hypothesen opgesteld te worden om tot die resultaten te komen. Elke modus heeft ook zijn eigen bijzonderheden waarmee rekening moest worden gehouden. De methodologie werd dus geval per geval aangepast. Er is dus voorzichtigheid geboden bij het gebruik en de interpretatie van die gegevens en er moet rekening mee gehouden worden dat ze niet gebaseerd zijn op objectieve gegevens.

b. Lopende uitgaven van de ondernemingen voor het gebruik van transportdiensten en de productie van transportdiensten voor eigen rekening

Net zoals voor de gezinnen, onderscheidt men, binnen de lopende uitgaven, de uitgaven voor de transportdiensten voor rekening van derden, die worden verkregen door de diensten van een onderneming te huren; en de transportuitgaven voor eigen rekening, die overeenkomen met de uitgaven voor het gebruik van een eigen voertuig. Zoals later zal blijken, is de methode om het transport voor eigen rekening van de ondernemingen te ramen echter duidelijk veel complexer dan die van de gezinnen.

De gegevens die gebruikt worden om de uitgaven van de ondernemingen te ramen, zijn vooral afkomstig van de aanbod- en gebruikstabellen van het INR. De

1. Voor meer details over de definitie van transport voor eigen rekening, zie bijlage C.

uitgaven voor intermediair verbruik van transportdiensten voor rekening van derden worden gemeten volgens de bestedingsoptiek (gebruikstabel) en die voor de transportdiensten voor eigen rekening volgens de productie-optiek (aanbod-tabel).

i. Intermediair verbruik van transport voor rekening van derden

Volgens de bestedingsoptiek (luik 'gebruik' van de AGT), komt het begrip intermediair verbruik overeen met de transportdiensten die door het geheel van de ondernemingen worden verbruikt. Het transport voor rekening van derden kan gerealiseerd worden door ondernemingen waarvan de hoofdactiviteit de bestudeerde transportmodus is (gebruik van transportdiensten voor rekening van derden, productie van de 'bedrijfstak') of door de ondernemingen waarvoor het bestudeerde transport een nevenactiviteit is (gebruik van transportdiensten voor rekening van derden, productie 'buiten de bedrijfstak').

Het gaat om een lezing per rij van de gebruikstabellen van het INR voor elke bestudeerde transportdienst. De totale uitgaven van de ondernemingen voor die producten worden verrekend in de SRT, ongeacht de bedrijfstak die de transportdienst heeft geproduceerd.

In de bestedingsoptiek zijn de lopende uitgaven van de ondernemingen gebaseerd op de aankoopprijs van de wegtransportdiensten. De aankoopprijs¹ is het bedrag dat daadwerkelijk door de koper wordt betaald voor de transportdienst, inclusief de productgebonden belastingen – enkel het niet – aftrekbare deel van de btw – min productgebonden subsidies. Per definitie omvat de aankoopprijs de verschillende productiekosten, waaronder de kapitaalafschrijving. Om dubbeltellingen van 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 verzorgen voor rekening van derden af te trekken (zie punt *d* van voorgaand deel).

ii. Intermediair verbruik in verband met de productie van transportdiensten voor eigen rekening

Volgens de productie-optiek (aanbodsluik van de AGT) verwijst het concept intermediair verbruik van transport naar het geheel van goederen en diensten die nodig zijn voor de productie van transportdiensten. Alle bedrijfstakken kunnen transport voor eigen rekening verrichten.

De transportdiensten voor eigen rekening worden niet gefactureerd. Hun prijs wordt niet op de markt bepaald zoals wel het geval is voor de transportdiensten voor rekening van derden. Aangezien de producent ook de consument is, wordt verondersteld dat de uitgaven voor het gebruik van die diensten gelijk zijn aan de uitgaven voor de productie van dezelfde diensten. Er is dus geen toegevoegde waarde op de productie van de transportdiensten voor eigen rekening. Om de waarde van die diensten te bepalen, baseren wij ons op de uitgaven voor de productie ervan.

1. Ter herinnering, de basisprijs stemt overeen met het bedrag dat de producent ontvangt voor de geleverde transportdienst, met aftrek van de productgebonden belastingen en rekening houdend met de productgebonden subsidies.

Meer concreet worden de lopende uitgaven van de ondernemingen voor het transport voor eigen rekening geraamd door het intermediair verbruik, de lonen en sociale lasten en de belastingen min subsidies voor de productie van dit vervoer voor eigen rekening¹ samen te tellen. De gegevens van de transportbedrijfstakingen worden gebruikt om de waarden van die posten voor eigen rekening te bepalen. Zij maken het mogelijk de producten van het intermediair verbruik te tonen die kenmerkend zijn voor de productie van een gegeven transportdienst (variabel volgens de transportmodus) en het transportmaterieel en de overige investeringen die eigen zijn aan de bestudeerde activiteit.

De eerste fase bestaat in een analyse van de structuur van de uitgaven voor intermediair verbruik en van de investeringen van de transportbedrijfstakingen zelf om de consumptiekenmerken van elke transportbedrijfstaking te verduidelijken. Impliciet wordt dus verondersteld dat de ondernemingen die transport voor eigen rekening realiseren, hun transportuitgaven structureren zoals de ondernemingen van de bestudeerde transportbedrijfstaking. Algemeen kan men echter veronderstellen dat de voertuigen die voor rekening van derden rijden intensiever worden gebruikt dan de voertuigen die voor eigen rekening rijden. Bijgevolg worden bepaalde aanpassingen aangebracht om te voorkomen dat de uitgaven voor het gebruik van voertuigen die dienen voor het vervoer voor eigen rekening worden overschat.

Ter verduidelijking wordt in bijgevoegde tabel 27 (bijlage E) elke transportmodus gekoppeld aan zijn karakteristieke productie (hoofdactiviteit), zijn specifiek transportmaterieel en het intermediair verbruik dat er typisch mee verbonden is.

c. Kapitaaluitgaven voor de productie van transportdiensten voor rekening van derden en voor eigen rekening

In tegenstelling tot de sector van de gezinnen, omvatten de kapitaaluitgaven van de ondernemingen tegelijk de uitgaven voor rekening van derden en de uitgaven voor eigen rekening. Opnieuw komt al die informatie van de AGT.

i. Investeringen voor het transport voor rekening van derden

De kapitaaluitgaven voor het transport voor rekening van derden stemmen overeen met de totale investeringsuitgaven van de ondernemingen om het vervoer voor rekening van derden te verzorgen.² Het gaat hoofdzakelijk om transportmaterieel, maar ook om andere investeringsposten (bouwwerkzaamheden, computers en informatica-uitrusting, enz.). De productie van transportdiensten voor rekening van derden wordt niet uitsluitend verzorgd door de ondernemingen van de transportbedrijfstakingen. Andere bedrijfstakingen realiseren eveneens dit type van productie, als nevenactiviteit. Vandaar dat zowel rekening moet worden gehouden met de investeringen van de ondernemingen van de bedrijfstaking, als met een raming van de kapitaaluitgaven van de ondernemingen 'buiten de bedrijfstaking' die verband houden met de productie van transportdiensten voor rekening van derden.

-
1. Zoals gezegd, leidt het transport voor eigen rekening niet tot toegevoegde waarde aangezien de consument de producent is van de betrokken dienst.
 2. Deze diensten kunnen worden gebruikt door de drie institutionele sectoren of worden geëxporteerd.

Niet voor elke transportbedrijfstaking zijn de in de SRT voorgestelde kapitaaluitgaven een weerspiegeling van de totale investeringen van de bedrijfstaking, zoals aangegeven in de AGT. Een deel van de activiteit van die ondernemingen stemt inderdaad niet overeen met hun hoofdactiviteit. De SRT houden slechts rekening met de investeringsuitgaven in het kader van de hoofdtransportactiviteit. Die uitgaven worden geraamd door de totale investeringen te wegen op basis van het belang van de productie van de transportdienst in de totale productie van de bedrijfstaking. Het transportmaterieel wordt voor 100 % toegewezen aan de transportactiviteit van de bedrijfstaking.

Investerings van de ondernemingen *buiten de bedrijfstaking* die als nevenactiviteit transportdiensten voor rekening van derden verzorgen, moeten volgens dezelfde logica worden geboekt. Daartoe wordt de verhouding tussen de vervoersproductie van de ondernemingen buiten de bedrijfstaking en de vervoersproductie door de bedrijfstaking gebruikt voor het bepalen van een verrekeningsleutel voor de uitgaven buiten de bedrijfstaking. Er wordt dus verondersteld dat de ondernemingen buiten de bedrijfstaking die transport voor rekening van derden verzorgen, dezelfde investeringsstructuur hebben als de ondernemingen van de bedrijfstaking om een gegeven productie te verwezenlijken.

ii. Investerings voor transport voor eigen rekening

Wat het vervoer voor eigen rekening betreft, beperken we ons tot de verrekening van de uitgaven voor transportmaterieel. We veronderstellen dat de meeste andere investeringen gebeuren in het kader van de hoofdactiviteit van die ondernemingen. Om een overschatting van de kapitaaluitgaven voor eigen rekening te voorkomen, zullen zij niet in de SRT worden opgenomen. De ramingen van de kapitaaluitgaven voor eigen rekening komen overeen met een minimumbedrag.

In de praktijk worden de uitgaven voor transportmaterieel voor eigen rekening geraamd door de uitgaven van ondernemingen die transport voor rekening van derden verzorgen (ondernemingen van binnen en buiten de bedrijfstaking) af te trekken van de totale investeringen van de ondernemingen voor die producten.

d. Het verbruik van vaste activa

Het in de SRT geraamde verbruik van vaste activa stemt overeen met de afschrijving van de investeringen die alleen plaatsvinden in het kader van het transport voor rekening van derden. Het komt er inderdaad op aan bij de berekening van de totale uitgaven dubbeltellingen te voorkomen tussen enerzijds de lopende uitgaven voor rekening van derden die overeenstemmen met het intermediair verbruik en het finaal verbruik van de ondernemingen en de gezinnen voor transportdiensten en anderzijds de kapitaaluitgaven voor rekening van derden, die overeenkomen met de totale investeringen van de ondernemingen die vervoer verzorgen voor rekening van derden. Zoals we reeds hebben uitgelegd, worden die lopende uitgaven gewaardeerd tegen aankooprijzen en omvatten ze alle productiekosten, waaronder de afschrijvingen.

Het verbruik van vaste activa (rekening van derden) wordt geraamd op basis van de AGT volgens dezelfde logica als de kapitaaluitgaven en op basis van de gegevens voor de beschouwde transportbedrijfstaking.

Het probleem is niet aan de orde voor het transport voor eigen rekening aangezien de lopende uitgaven voor eigen rekening niet gewaardeerd worden tegen aankooprijzen. Die uitgaven zijn de som van het intermediair verbruik gekoppeld aan het gebruik van voertuigen, de lonen van de chauffeurs en de belastingen op de productie van vervoer voor eigen rekening. De afschrijvingen zijn er dus niet in opgenomen.

e. De uitgaven van de privébeheerders van de infrastructuur

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 dus gebaseerd op informatie die rechtstreeks afkomstig is van elk van die maatschappijen.

De lopende uitgaven van de privébeheerders komen overeen met de uitgaven voor onderhoud van de haven- en luchthaveninfrastructuur, terwijl de kapitaaluitgaven bestaan uit de investeringsuitgaven voor die infrastructuur.

Het verbruik van vaste activa dat verband houdt met de investeringen van de privébeheerders moet worden afgetrokken aangezien ze hun diensten aan de infrastructuurgebruikers factureren, en die uitgaven zijn reeds vervat in de aankoopprijs.

3. De overheid

Voor de uitgaven van de overheid wordt een onderscheid gemaakt tussen de uitgaven voor vervoer in het kader van haar activiteiten m.b.t. de organisatie en het beheer van vervoer en de uitgaven voor transportdiensten (voor rekening van derden of voor eigen rekening). Dit laatste type van uitgaven wordt niet opgenomen in de institutionele sector van de overheid. Die uitgaven worden verrekend bij de uitgaven van de ondernemingen die transport verzorgen voor eigen rekening of bij de ondernemingen die transportdiensten gebruiken die door andere ondernemingen worden aangeboden (rekening van derden).

Met andere woorden, enkel de uitgaven van de overheid die de organisatie en de goede werking van het vervoer mogelijk maken, zijn opgenomen in de institutionele sector van de overheid¹. De kosten die verband houden met politietaken

1. Ter verduidelijking nemen we het tegenvoorbeeld van de aankoop van personenvoertuigen van de bedrijfstak openbare instellingen van de sociale zekerheid. Die uitgaven zullen niet worden toegewezen aan de investeringen van de overheid, maar aan de ondernemingen die vervoer verzorgen voor eigen rekening.

zoals het regelen van en het toezicht op het verkeer worden eveneens verrekend bij de uitgaven van de overheidssector.

Dat onderscheid maakt het mogelijk op adequate wijze de uitgaven van de overheid die in rechtstreeks verband staan met het vervoer en de vervoersinfrastructuur te bepalen.

Wat de lopende uitgaven betreft, gaat het hoofdzakelijk om het onderhoud van het wegennet en de personeelskosten van die taken. De kapitaaluitgaven komen overeen met de investeringsuitgaven in infrastructuur voor de betrokken modus.

4. Het buitenland

Zoals we reeds hebben toegelicht, is het buitenland geen institutionele sector als dusdanig. Het toont de banden tussen de nationale economie en de niet-ingezeten eenheden. De transacties tussen het buitenland en de ingezeten eenheden beantwoorden aan de invoer en de uitvoer.

Concreet komt het buitenlands saldo overeen met het verschil tussen de uitvoer en de invoer van transportdiensten en vervoersmarges.¹

Om over te gaan van het concept nationale uitgaven naar het concept binnenlandse uitgaven, moet het buitenlands saldo worden toegevoegd door bij de invoer de consumptieve bestedingen van de ingezetenen in het buitenland op te tellen en door de uitvoer te verhogen met de consumptieve bestedingen van de niet-ingezetenen in België. Voor de totale modi wordt die informatie geleverd door het centraal kader van de nationale boekhouding.

C. De fiscaliteit en de overheidsinkomsten uit vervoer

De SRT geven de totale uitgaven voor vervoer voor de verschillende institutionele sectoren. Een deel van die uitgaven stemt overeen met diverse belastingen en heffingen die aan de overheid worden betaald. Dit deel belicht de totale belastingen en heffingen die voor elke modus en per institutionele sector aan de overheid worden betaald in het kader van de vervoersactiviteit. De belastingen en heffingen die worden geïnd op het vervoer zijn vaak bestemd voor de schatkist, maar soms ook voor de financiering van andere overheidsdiensten of privé-instellingen. Er bestaan talrijke heffingen op vervoer die niet door de overheid worden geheven maar door privémaatschappijen, als tegenprestatie voor de diensten die ze aanbieden (voor het ter beschikking stellen van privé-infrastructuur bijvoorbeeld). De belastingen en heffingen in dit deel houden enkel rekening met de heffingen die bestemd zijn voor de overheid. De heffingen die gaan naar privé-instellingen worden niet verrekend in de overheidsontvangsten uit de vervoersactiviteit.

Voor verschillende betrokken partijen, met name de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Financiën, het Vlaams en het Waals Gewest en privébeheerders werd een overzicht gemaakt van de verschillende belastingen, rechten en heffingen. De

1. Wat de vervoersmarges betreft, noteren we dat het INR de afschaffing ervan overweegt vanaf 2005.

AGT van het INR leveren eveneens nuttige informatie, vooral over de niet-aftrek-bare btw op de transportdiensten en het transportmaterieel.

Om de overheidsinkomsten uit de vervoersactiviteit te analyseren, werd voor elke modus een inventaris van de rechten, belastingen en heffingen opgesteld. De inventaris bevat enerzijds elementen van de fiscaliteit, zoals de belasting op de inverkeerstelling, de inschrijvingstaks, de radiotaks of de accijnzen op brandstof, maar, anderzijds, ook heffingen in verband met het toekennen van vervoersvergunningen, de organisatie van rijexamens, de aflevering van diverse certificaten.

Naargelang de modi worden grote verschillen vastgesteld in de toepassing van de belastingen en heffingen. Die verschillen worden deels verklaard door het al dan niet aanwezig zijn van privé-infrastructuurbeheerders voor de beschouwde modus. De modi waarvan de infrastructuur wordt beheerd door privébeheerders geven aanleiding tot heffingen die niet behoren tot de overheidsinkomsten en dus in dit deel niet aan bod komen. Die heffingen worden evenwel reëel gedragen door de infrastructuurgebruikers en zijn vervat in de uitgaven van de actoren.

Wat de transportfiscaliteit betreft, zijn er tevens grote ongelijkheden tussen de verschillende modi. De btw op de transportdiensten en op de aankoop van transportmaterieel is een treffend voorbeeld van die ongelijkheden. Sommige vervoersproducten of -diensten genieten verminderde belasting en zelfs een vrijstelling. Die situatie leidt tot een impliciete vorm van subsidiëring van de transportdiensten van die modi ten opzichte van andere.

Bijlage F geeft een overzicht van de fiscale wetgeving inzake vervoer en beschrijft in het kort de algemene regel en de bijzonderheden naargelang de transportdiensten, de vervoersactiviteiten en het transportmaterieel (vooral btw en accijnzen).

Voor de opsplitsing van de belastingen en heffingen naar institutionele sector, berekenen we sleutels naargelang het voorwerp van de belasting. We baseren ons op het wagenpark volgens de rechtspersoonlijkheid van de eigenaar, op de uitgaven door de verschillende actoren, enz. Die keuzes worden geval per geval gemaakt, naargelang van de manier waarop de belasting wordt toegepast en de beschikbare informatie.

Dezelfde logica wordt gevolgd om de belastingen te verdelen over het vervoer voor eigen rekening en het vervoer voor rekening van derden (aantal voertuigen of investeringen volgens bedrijfstak, enz.).

De belastingen en heffingen worden eveneens verdeeld over het goederenvervoer en het personenvervoer volgens relevantiecriteria en op basis van verrekeningsfactoren die opnieuw steunen op zeer verscheiden elementen naargelang van de onderzochte belasting (bedrijfsvoertuigenpark, aantal inschrijvingen van voertuigen die dienen voor goederenvervoer of personenvervoer, productie, enz.).



Intermodale vergelijking van de Satellietrekeningen Transport

A. De totale transportuitgaven

In 2000 bedroegen de totale transportuitgaven 53,5 miljard euro. Dat bedrag vertegenwoordigt 22 % van het bbp tegen lopende prijzen.¹ 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)².

TABEL 1 - De totale transportuitgaven in 2000, tegen lopende prijzen (in miljoen euro en in procent)

	LU		KUb		(-) VVA		TU	
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%
Weg	29 807	56	12 232	23	(-) 467	-1	41 572	78
LOV	1 100	2	407	1	(-) 194	0	1 312	2
Spoor	2 448	5	1 416	3	(-) 668	-1	3 195	6
Binnenvaart	339	1	264	0	(-) 46	0	558	1
Mar	2 365	4	415	1	(-) 88	0	2 692	5
Lucht	3 918	7	879	2	(-) 591	-1	4 206	8
Totaal	39 977	75	15 613	29	(-) 2054	-4	53 536	100

LU: lopende uitgaven, KUb: bruto kapitaaluitgaven, VVA: verbruik van vaste activa, TU: totale uitgaven.

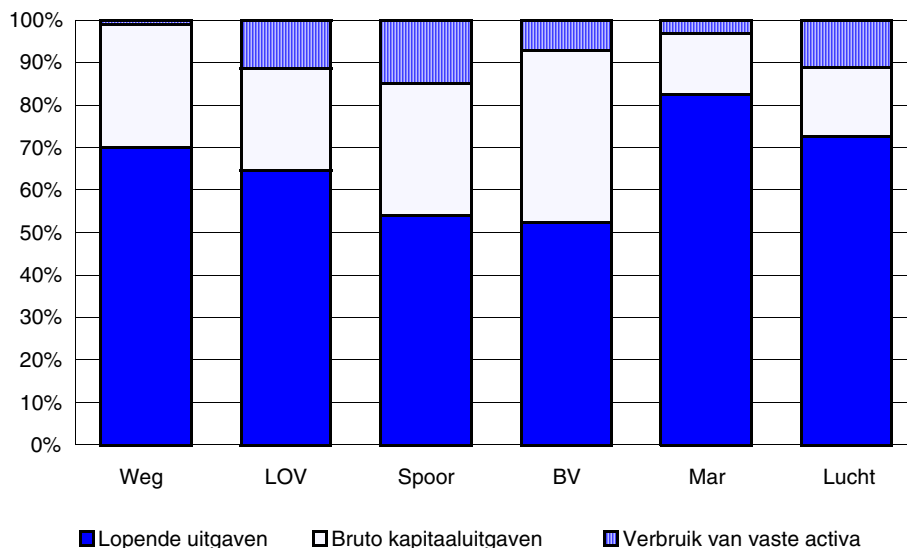
Voor alle transportmodi samen, vertegenwoordigen de lopende uitgaven driekwart van de totale transportuitgaven. De component 'wegvervoer' alleen vertegenwoordigt meer dan de helft van de totale transportuitgaven. De bruto kapitaaluitgaven vertegenwoordigen ongeveer 30 % van de totale transportuitgaven.

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, luchtvaart en maritiem vervoer hoger dan gemiddeld (tussen 80 en 90 % van de totale uitgaven). Voor de binnenvaart zijn de lopende uitgaven lager dan het gemiddelde (slechts 61 % van de totale uitgaven). Het aandeel van de bruto kapitaaluitgaven daarentegen is hoger dan gemiddeld voor het spoorvervoer en de binnenvaart (respectievelijk 44 en 47 % van de totale uitgaven), terwijl het

1. In tegenstelling tot de Nationale Rekeningen worden de aanbod- en gebruikstabellen niet herzien. Om coherente vergelijkingen te kunnen maken, baseren we ons op de waarde van het bbp tegen lopende prijzen zoals geraamd in de Nationale Rekeningen van 2000.
2. Voor meer details zie deel III punt B onderdeel 2.

voor de zeevaart amper om 15 % gaat. We wijzen ten slotte op het belang van het verbruik van vaste activa voor de modi LOV, spoor en luchtvaart. Omgekeerd is het aandeel van het verbruik van vaste activa voor het wegvervoer in de totale uitgaven zeer klein (1 %).

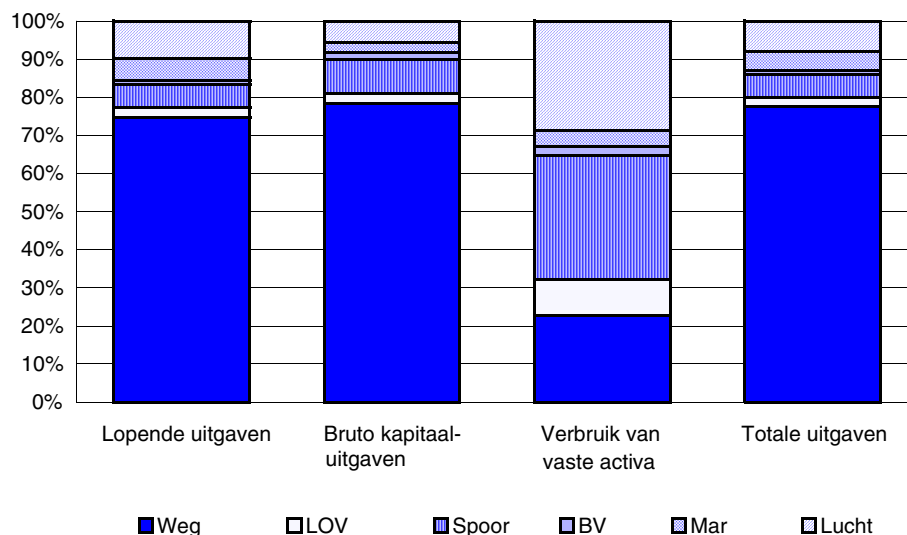
GRAFIEK 1 - Aandeel van de verschillende componenten van de uitgaven in de totale uitgaven volgens modus in 2000 (in procent)



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

In 2000 bedraagt het aandeel van het wegvervoer in de totale transportuitgaven 78 %. 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, binnenvaart, maritiem vervoer en luchtvaart. Het overwicht van het wegvervoer is kenmerkend voor alle componenten van de totale uitgaven.

GRAFIEK 2 - Aandeel van de verschillende transportmodi in de componenten van de totale uitgaven in 2000 (in procent)



Het overzicht 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 77 % van de tonkilometers over de weg vervoerd; voor het personenvervoer vertegenwoordigt de wagen 85 % van het totaal aantal reizigerskilometers¹.

1. Evolutie van de totale uitgaven over de periode 1995-2000

Tijdens de periode 1995-2000 kenden de totale uitgaven een groei van 25 %. Die groei was toen ook lichtjes hoger dan die van het bbp tegen lopende prijzen (22 %). Er bestaan echter grote verschillen tussen de modi. De uitgaven voor de modi LOV, spoor en binnenvaart kenden een zwakke groei, ergens tussen 4 en 9 %. De uitgaven voor het maritiem vervoer en de luchtvaart daarentegen zijn spectaculair gestegen met respectievelijk 102 en 95 % over dezelfde periode. De uitgaven voor het wegvervoer stegen tussen 1995 en 2000 iets minder snel dan het bbp, namelijk met 21 % op vijf jaar tijd.

Aangezien de groeivoeten tegen lopende prijzen gewaardeerd worden, moet worden onderstreept dat zij zowel volume- als prijseffecten omvatten.²

TABEL 2 - Totale transportuitgaven en groei over de periode 1995-2000, tegen lopende prijzen
(in miljoen euro en in procent)

	1995	2000	Groeivoet 1995-2000
Weg	34 488	41 572	21 %
LOV	1 251	1 312	5 %
Spoor	3 070	3 195	4 %
BV	514	558	9 %
Mar	1 333	2 692	102 %
Lucht	2 158	4 206	95 %
Totaal	42 814	53 536	25 %

De gematigde evolutie van de totale uitgaven voor het wegvervoer kan worden verklaard door de zwakke groei van de lopende uitgaven over de periode (14 %). Dat komt door de lichte daling van de vraag van de ondernemingen naar wegvervoerdiensten door derden. Die situatie wordt echter gecompenseerd door de stijging van de bedrijfsuitgaven voor het wegvervoer voor eigen rekening. Daarnaast is het buitenlands saldo flink geslonken als gevolg van een forse toename van de invoer van goederenvervoerdiensten over de weg tussen 1995 en 2000. De groei van de bruto kapitaaluitgaven voor het wegvervoer is aanzienlijk over de periode. Dat komt vooral door de investeringen van de gemeenten in het wegennet.

1. Voor meer details over de vervoersstatistieken, zie de databank transport die door het FPB op verzoek van 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.
2. De satellietrekeningen worden gewaardeerd tegen lopende prijzen omdat hun voornaamste informatiebron, de AGT van het INR, ook tegen lopende prijzen gewaardeerd wordt. De omzetting van de AGT tegen lopende prijzen naar vaste prijzen zou een moeizaam en ingewikkeld werk zijn dat volgens het INR niet belangrijk genoeg is om te worden uitgevoerd.

Voor het LOV is de zwakke evolutie van de totale uitgaven toe te schrijven aan de geringe groei van de lopende uitgaven en de kapitaaluitgaven. Voor de lopende uitgaven zien wij vooral een lichte daling van de bedrijfs- en gezinsuitgaven voor de vervoerdiensten die door de LOV-maatschappijen worden aangeboden.¹ Tussen 1995 en 2000 kenden de kapitaaluitgaven van de LOV-maatschappijen eveneens een daling.

Voor het spoor is de zwakke groei van de totale uitgaven enerzijds het gevolg van de geringere werkingstoelagen van de overheid (evenwel gecompenseerd door de forse stijging van de uitgaven voor spoordiensten van de ondernemingen en de gezinnen) en, anderzijds, van een forse inkrimping van de investeringen van de overheid. Maar omdat de kapitaaluitgaven van de NMBS over de periode 1995-2000 sterk gestegen zijn, zijn de investeringen voor het spoor relatief stabiel gebleven over de periode.

Voor de binnenvaart is de zwakke groei van de totale uitgaven toe te schrijven aan een daling van de bedrijfsuitgaven voor binnenvaartdiensten (- 16 %).

De sterke groei van de uitgaven voor maritiem vervoer komt overeen met een snelle groei (+ 122 %) van de bedrijfsuitgaven voor maritieme vervoerdiensten (voor rekening van derden maar ook voor eigen rekening). De gezinsuitgaven voor die diensten zijn over de periode echter sterk verminderd. De weerslag van die vermindering is echter heel gering omdat die post slechts een miniem deel van de totale uitgaven voor het maritiem vervoer uitmaakt. Daartegenover is er tussen 1995 en 2000 een uitgesproken toename van de investeringen van de zeehavens; ze zijn over die periode nagenoeg verdubbeld. De vermindering van het verbruik van vaste activa, ten slotte, versterkt ook de groei van de totale uitgaven.

De totale uitgaven voor de luchtvaart worden gedragen door alle institutionele sectoren. De gezinsuitgaven voor de luchtvaartdiensten zijn tussen 1995 en 2000 bijna verdubbeld, de bedrijfsuitgaven zijn met bijna 60 % gestegen en de lopende uitgaven van de besturen van het Waals Gewest hebben de positieve ontwikkeling van de totale uitgaven voor de luchtvaart ook in de hand gewerkt (stijging met 35 % van de personeelskosten van het MET voor de luchtvaart). De investeringen van het Waals en het Vlaams Gewest voor de luchthaveninfrastructuur zijn over de periode 1995-2000 met 30 % gestegen, terwijl de kapitaaluitgaven van BI-AC, de luchthavens van Luik en Charleroi de uitgaven van de privébeheerders van infrastructuur sterk hebben doen toenemen (+ 114 % over 5 jaar).

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 2000 namen de ondernemingen 42 % van de totale transportuitgaven voor hun rekening, de gezinnen 39 % en de overheid 17 %. Het buitenlands saldo vertegenwoordigde 2 % van de totale uitgaven.

1. De informatie die verkregen werd bij de LOV maatschappijen bevestigt de AGT-resultaten niet. Bovendien werden deze laatste op het vlak van de bedrijfstakken en producten voor transport structureel gewijzigd, met name door de oprichting van een specifieke bedrijfstak voor de lokale openbare vervoersactiviteiten. Die wijzigingen zullen in de AGT van 2005 worden ingevoerd.

TABEL 3 - Financieringsbronnen van de totale transportuitgaven in 2000, tegen lopende prijzen
(in miljoen euro en in procent)

	Gezinnen		Ondernemingen		Overheid		Buitenlands Saldo		Totaal	
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%
Weg	19 660	47	16 067	39	5 909	14	-64	0	41 572	100
LOV	278	21	160	12	874	67	0	0	1 312	100
Spoor	523	16	749	23	1 842	58	81	3	3 195	100
BV	98	17	176	32	279	50	4	1	558	100
Mar	34	1	1 726	64	308	11	625	23	2 692	100
Lucht	332	8	3 540	84	66	2	269	6	4 206	100
Totaal	20 925	39	22 417	42	9 278	17	915	2	53 536	100

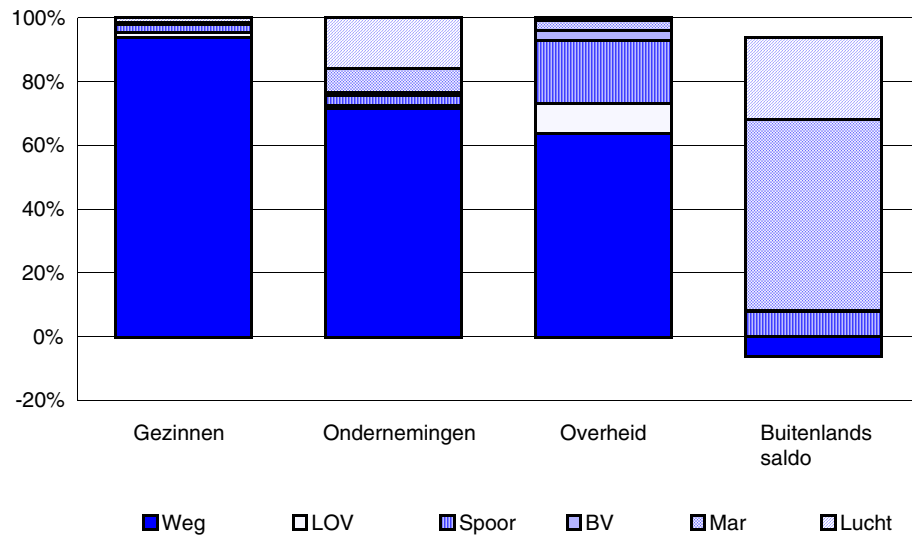
Het aandeel dat door elke institutionele sector en door het buitenland wordt gefinancierd, verschilt sterk naargelang van de transportmodus. Voor de modi LOV, spoor en binnenvaart draagt de overheid in grotere mate bij tot de financiering van de totale transportuitgaven dan voor de overige modi. Voor de modi luchtvaart en maritiem vervoer zijn het de ondernemingen die het grootste deel van de totale transportuitgaven voor hun rekening nemen.¹ Het maritiem vervoer onderscheidt zich van de overige transportmodi door het belang van het buitenlandse saldo. Voor het wegvervoer zijn het de gezinnen die het grootste deel van de totale uitgaven dragen, vooral in de vorm van gebruiksuitgaven voor eigen voertuigen. Niettemin vertegenwoordigen de ondernemingen ook een belangrijk percentage van de totale uitgaven voor het wegvervoer.

Het wegvervoer is verantwoordelijk voor het grootste gedeelte van de totale uitgaven van elke institutionele sector. In 2000 vertegenwoordigden de uitgaven voor het wegvervoer 94 % van de totale uitgaven van de gezinnen, 72 % van de totale uitgaven van de ondernemingen en 64 % van die van de overheid.

Voor de overige modi vertegenwoordigen de uitgaven voor luchtvervoer 16 % van de totale uitgaven van de ondernemingen; de uitgaven voor het spoorvervoer en voor het LOV staan in voor respectievelijk 20 % en 9 % van de totale uitgaven van de overheid.

1. Voor het maritiem vervoer ligt de financiering van de totale transportuitgaven door de ondernemingen duidelijk lager dan bij de luchtvaart.

GRAFIEK 3 - Aandeel van de verschillende transportmodi in de totale uitgaven volgens institutionele sector in 2000 (in procent)



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.¹ In dit laatste geval gaat het om onderhoudsuitgaven en investeringen in infrastructuur.

In 2000 vertegenwoordigt het personenvervoer bijna driekwart van de totale transportuitgaven (72 %), het goederenvervoer 16 % en de uitgaven voor infrastructuur 12 %.

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 en het spoorvervoer zijn de infrastructuuruitgaven zeer groot. Wat de infrastructuuruitgaven voor de binnenvaart betreft, wijzen we erop dat een deel van die uitgaven niet gaat naar transportactiviteiten, maar naar het onderhoud van de waterwegen². 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.

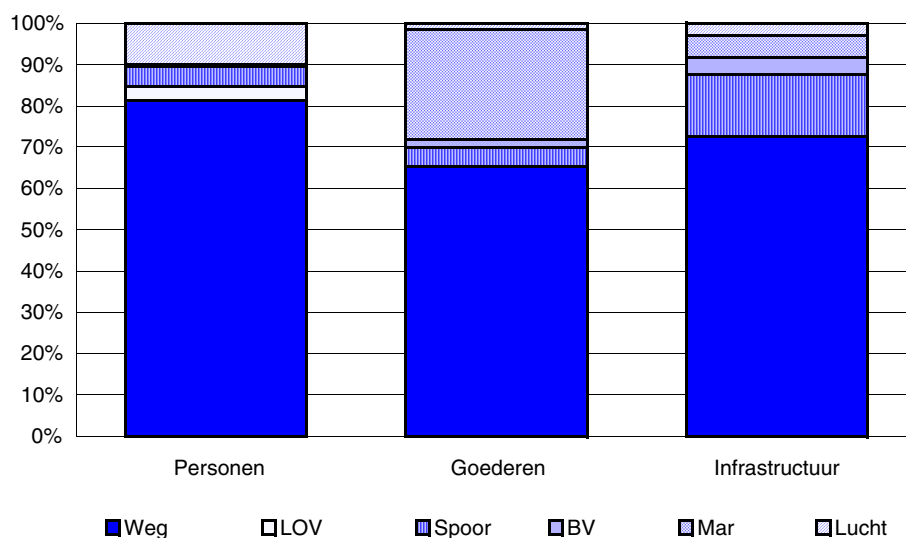
1. De infrastructuuruitgaven worden verdeeld over het personenvervoer en het goederenvervoer indien duidelijk kan worden vastgesteld voor welk van beide vervoerstypes ze bestemd zijn. Wanneer we daaromtrent niet over informatie beschikken, worden die uitgaven niet verdeeld over de twee vervoerstypes.
 2. Het gaat bijvoorbeeld om werken ter vermindering van het overstromingsrisico of waterzuiveringswerken.

TABEL 4 - Totale transportuitgaven per vervoerstype en infrastructuuruitgaven in 2000, tegen lopende prijzen (in miljoen euro en in procent)

	Personen		Goederen		Infrastructuur		Totaal	
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%
Weg	31 322	75	5 624	14	4 626	11	41 572	100
LOV	1 313	100	0	0	0	0	1 312	100
Spoor	1 830	57	404	13	962	30	3 195	100
BV	109	20	175	31	273	49	558	100
Mar	58	2	2 295	85	339	13	2 692	100
Lucht	3 893	93	133	3	180	4	4 206	100
Totaal	38 525	72	8 632	16	6 381	12	53 536	100

Opnieuw domineert het wegvervoer, ongeacht de vervoersactiviteit. De uitgaven voor het wegvervoer vertegenwoordigen inderdaad gemiddeld 81 % van de uitgaven voor het personenvervoer, 65 % voor het goederenvervoer en 73 % voor de infrastructuuruitgaven.

Voor de overige modi, vertegenwoordigt het maritiem vervoer 27 % van de uitgaven voor het goederenvervoer. Het spoorvervoer vertegenwoordigt 15 % van de infrastructuuruitgaven en 5 % van de uitgaven voor het personen- en goederenvervoer. De luchtvaart vertegenwoordigt 10 % van de uitgaven voor het personenvervoer en het LOV 3 %. Alle uitgaven van het LOV zijn bestemd voor het personenvervoer.¹

GRAFIEK 4 - Aandeel van de verschillende transportmodi in de totale uitgaven volgens de bestemming van de uitgaven in 2000 (in procent)

1. 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.

B. 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 toebehoren¹ en de uitgaven voor het onderhoud van de infrastructuur van de privébeheerders² en de overheid.

In 2000 bedragen de lopende uitgaven 40 miljard euro. Zoals we zullen zien, vertegenwoordigt het wegvervoer alleen al 75 % van de lopende transportuitgaven.

1. Evolutie van de lopende uitgaven tijdens de periode 1995-2000

Terwijl de totale transportuitgaven gemiddeld met 25 % toenemen tijdens de periode 1995-2000, bedraagt de groeivoet van de lopende uitgaven over die vijf jaar 21 %. De lopende uitgaven zijn dus iets minder gestegen dan de totale uitgaven voor transport. Er bestaan nochtans enkele verschillen naargelang de beschouwde modus. We stellen vooral vast dat voor de modi LOV en spoorvervoer, de groeivoet van de lopende uitgaven over de beschouwde periode hoger is dan die van de totale uitgaven (zie tabel 2).

Aangezien die groeivoeten worden gewaardeerd tegen lopende prijzen, moet worden onderstreept dat zij tegelijk volume- en prijseffecten combineren.³

TABEL 5 - Lopende transportuitgaven en groeivoet tijdens de periode 1995-2000, tegen lopende prijzen
(in miljoen euro en in procent)

	1995	2000	Groeivoet 1995-2000
Weg	26 149	29 807	14 %
LOV	984	1 100	12 %
Spoor	2 109	2 448	16 %
BV	324	339	5 %
Mar	1 288	2 365	84 %
Lucht	2 087	3 918	88 %
Totaal	32 940	39 977	21 %

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.
3. De satellietrekeningen worden gewaardeerd tegen lopende prijzen aangezien hun belangrijkste informatiebron, de AGT van het INR, zelf wordt gewaardeerd tegen lopende prijzen. De omzetting van de AGT tegen lopende prijzen naar constante prijzen zou een moeizaam en ingewikkeld werk zijn dat volgens het INR niet belangrijk genoeg is om te worden uitgevoerd.

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 3 en 6). Wat de ondernemingen betreft, zijn de verschillen in vergelijking met de financiering van de totale uitgaven vooral voelbaar voor de transportmodi over water. Voor de gezinnen gaat het om de binnenvaart, het wegvervoer en de luchtvaart.

TABEL 6 - Financieringsbronnen van de lopende transportuitgaven in 2000, tegen lopende prijzen
(in miljoen euro en in procent)

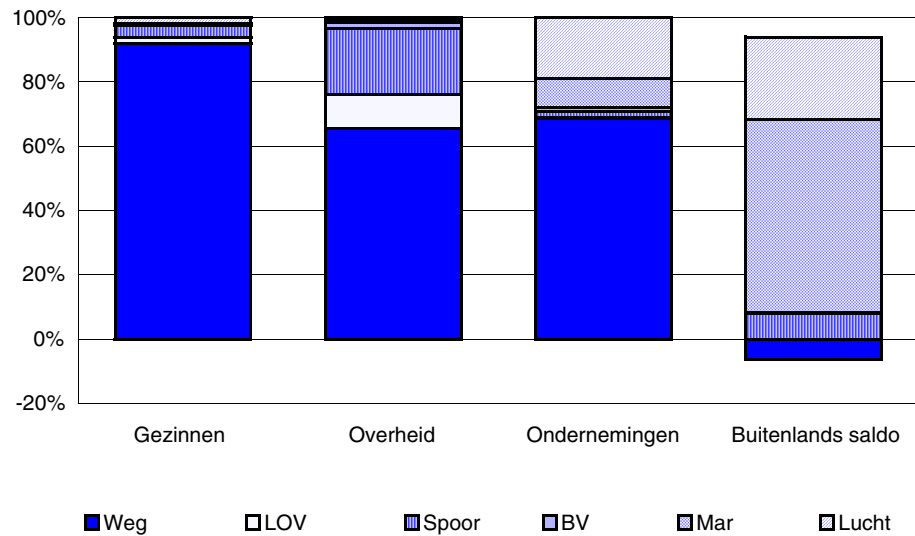
	Finaal verbruik				Intermediair verbruik		Buitenlands Saldo		Totaal LU	
	Gezinnen		Overheid		Ondernemingen		Mio €	%	Mio €	%
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%				
Weg	13 025	44	4 703	16	12 144	41	-64	0	29 807	100
LOV	278	25	730	66	91	8	0	0	1 100	100
Spoor	523	21	1 493	61	351	14	81	3	2 448	100
BV	42	12	133	39	159	47	4	1	339	100
Mar	34	1	59	3	1 646	70	625	26	2 365	100
Lucht	261	7	40	1	3 348	85	269	7	3 918	100
Totaal	14 163	35	7 159	18	17 739	44	915	2	39 977	100

LU: Lopende uitgaven.

De ondernemingen dragen 44 % van de lopende transportuitgaven, de gezinnen 35 % en de overheid 18 %. De verdeling over de sectoren verschilt echter sterk naargelang van de modus. Voor 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.

Gemiddeld vertegenwoordigt het wegvervoer 92 % van de lopende transportuitgaven van de gezinnen, 66 % van die van de overheid en 68 % van die van de ondernemingen. We vermelden eveneens het belang van het spoorvervoer in de lopende uitgaven van de overheid (21 %) en dat van de luchtvaart in de lopende uitgaven van de ondernemingen (19 %).

GRAFIEK 5 - Aandeel van de verschillende transportmodi in de lopende uitgaven volgens institutionele sector in 2000 (in procent)



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 ondernemingen geven de ene helft uit aan wegvervoer voor eigen rekening en de andere helft aan wegvervoer door derden.¹ 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 (66 %), 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 25 % en 8 % van de lopende uitgaven.

Voor het spoorvervoer zien we dezelfde verdeling van de lopende uitgaven volgens financieringsbron als voor het LOV. De overheid neemt 61 % 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 47 % 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 en geeft exploitatiesubsidies aan de binnenhavens. Die uitgaven komen grotendeels overeen met personeelsuitgaven en vervolgens met uitgaven

1. Tijdens de periode 1995-2000 is er een lichte daling merkbaar van de uitgaven voor vervoer door derden, die echter wordt gecompenseerd door een stijging van de uitgaven voor vervoer voor eigen rekening.

voor het onderhoud van de binnenvaartinfrastructuur.¹ De lopende uitgaven van de gezinnen gaan vrijwel volledig naar de uitgaven voor het gebruik van particuliere pleziervaartuigen.²

Wat het maritiem vervoer betreft, is bijna 2/3e van de lopende uitgaven van de ondernemingen hoofdzakelijk bestemd voor maritiem vervoer door derden. De lopende uitgaven van de overheid en de gezinnen zijn uiterst klein. We noteren het belang van het buitenlands saldo voor het maritiem goederenvervoer (meer dan 25 % van de lopende uitgaven voor die modus).

De lopende uitgaven voor de luchtvaart gebeuren voor meer dan 4/5e door de ondernemingen, vooral in de vorm van uitgaven voor luchtvervoerdiensten door derden en in mindere mate in de vorm van uitgaven door de privébeheerders van luchthavens. Het buitenlands saldo van de luchtvaart bedraagt 7 % van de totale uitgaven.

3. Verdeling van de lopende uitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur

Het personenvervoer vertegenwoordigt bijna driekwart van de lopende transportuitgaven. Het goederenvervoer vertegenwoordigt 17 % en de infrastructuur 11 %. 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 (ongeveer 30 %) voor het spoorvervoer en de binnenvaart³ gaat naar het infrastructuurbeheer.

Het aandeel van het goederenvervoer is groter in de lopende uitgaven dan in de totale uitgaven, terwijl het aandeel van de infrastructuuruitgaven, in vergelijking met hun aandeel in de totale uitgaven (zie tabellen 4 en 7), lager is in de lopende uitgaven.

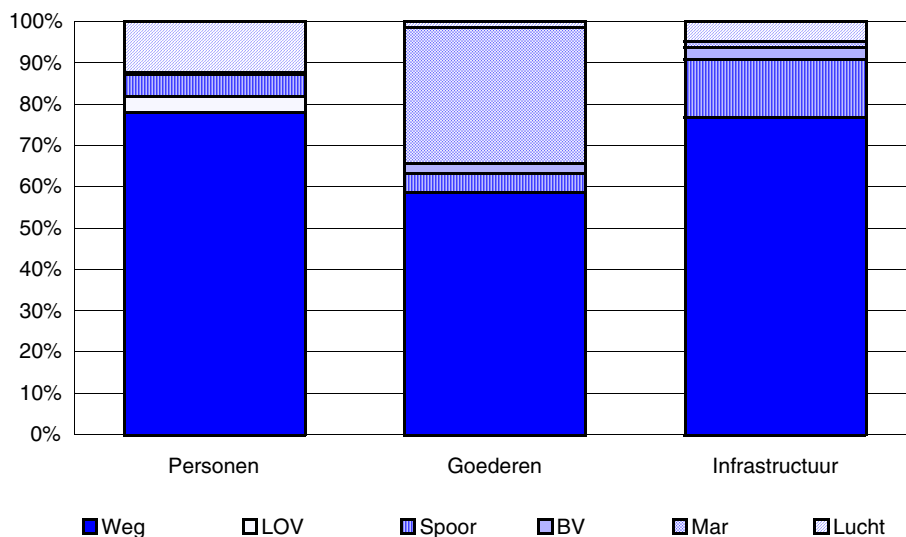
-
1. Zoals we reeds hebben verduidelijkt, hebben de uitgaven voor binnenvaartinfrastructuur niet uitsluitend betrekking op de vervoersactiviteiten maar ook op de onderhoudsactiviteiten (bijvoorbeeld verkleining van het risico op overstromingen).
 2. Per veronderstelling worden alle pleziervaartuigen van de gezinnen toegewezen aan de modus binnenvaart.
 3. 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.

TABEL 7 - lopende transportuitgaven per vervoerstype en infrastructuuruitgaven in 2000, tegen lopende prijzen (in miljoen euro en in procent)

	Personen		Goederen		Infrastructuur		Totaal LU	
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%
Weg	22 376	75	4 012	13	3 420	11	29 807	100
LOV	1 100	100	0	0	0	0	1 100	100
Spoor	1 506	62	315	13	627	26	2 448	100
BV	52	15	159	47	128	38	339	100
Mar	56	2	2 245	95	64	3	2 365	100
Lucht	3 595	92	109	3	214	5	3 918	100
Totaal	28 685	72	6 840	17	4 452	11	3 9977	100

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 78 % van de lopende uitgaven voor het personenvervoer, 59 % van de lopende uitgaven voor het goederenvervoer en 77 % van de onderhoudsuitgaven voor infrastructuur.

GRAFIEK 6 - Aandeel van de verschillende transportmodi in de lopende uitgaven volgens de bestemming van de uitgaven in 2000 (in procent)



De LOV-modus komt overeen met 4 % van de lopende uitgaven voor het personenvervoer; de luchtvaart met 13 % en het spoorvervoer met 5 %. Deze laatste modus vertegenwoordigt ook 14 % van de onderhoudsuitgaven voor de infrastructuur. Het maritiem vervoer vertegenwoordigt 33 % van de lopende uitgaven voor het goederenvervoer.

C. De 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.¹ 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 2000 bedragen de bruto kapitaaluitgaven 16 miljard euro. Dat komt ongeveer neer op 30 % van de totale transportuitgaven. Opnieuw domineren de uitgaven voor het wegvervoer.

1. Evolutie van de kapitaaluitgaven over de periode 1995-2000

De kapitaaluitgaven voor transport evolueerden sneller dan de totale uitgaven voor transport. Over de periode 1995-2000, bedroeg de groeivoet van de kapitaaluitgaven voor transport 32 % tegen lopende prijzen, tegenover 25 % voor de totale uitgaven. De meer uitgesproken evolutie van de kapitaaluitgaven in vergelijking met de totale uitgaven is vooral merkbaar voor het wegvervoer, de binnenvaart en het spoorvervoer en, in mindere mate, het LOV. Voor het maritiem vervoer en de luchtvaart is de groeivoet van de kapitaaluitgaven echter duidelijk minder hoog dan de groeivoet van hun totale uitgaven.

Aangezien die groeivoeten werden gewaardeerd tegen lopende prijzen, moet er worden onderstreept dat ze tegelijk volume- en prijseffecten² combineren.

TABEL 8 - Bruto kapitaaluitgaven voor transport en groeivoet over de periode 1995 tot 2000, tegen lopende prijzen (in miljoenen euro en in procent)

	1995	2000	Groeivoet 1995-2000
Weg	9032	12232	35 %
LOV	375	407	9 %
Spoor	1240	1416	14 %
BV	213	264	24 %
Mar	369	415	13 %
Lucht	636	879	38 %
Totaal	11864	15613	32 %

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.
2. De satellietrekeningen worden gewaardeerd tegen lopende prijzen aangezien de belangrijkste informatiebron, de AGT van het INR, zelf wordt gewaardeerd tegen lopende prijzen. De omzetting van de AGT tegen lopende prijzen naar constante prijzen zou een moeizaam en ingewikkeld werk zijn dat volgens het INR niet belangrijk genoeg is om te worden uitgevoerd.

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 2000 werden de kapitaaluitgaven voor meer dan 80 % door de infrastructuurgebruikers gedragen, d.i. door de ondernemingen en de gezinnen. Die uitgaven waren evenredig verdeeld over beiden (respectievelijk 41 % en 43 %).

De gezinnen doen kapitaaluitgaven voor de modi wegvervoer, binnenvaart en luchtvaart. Voor het wegvervoer vertegenwoordigen de kapitaaluitgaven van de gezinnen meer dan de helft van de kapitaaluitgaven van die modus. De financiering van de kapitaaluitgaven door de ondernemingen is relatief belangrijker voor de transportmodi LOV, spoorvervoer en luchtvaart. De kapitaaluitgaven van de infrastructuurbeheerders bedragen iets meer dan 15 % 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.¹ Voor de modus zeevaart dragen de privébeheerders echter bijna 20 % van de kapitaaluitgaven, en voor de luchtvaart nemen ze 30 % van de kapitaaluitgaven voor hun rekening. De overheid draagt meer dan 50 % van de kapitaaluitgaven voor de transportmodi via het water (binnenvaart en zeevaart), en tussen 25 % en 35 % voor het LOV en het spoorvervoer.

TABEL 9 - Financieringsbronnen van de bruto kapitaaluitgaven voor transport in 2000, tegen lopende prijzen
(in miljoen euro en in procent)

	Infrastructuurgebruikers				Infrastructuurbeheerders				Totaal KUb	
	Gezinnen		Ondernemingen		Ondernemingen		Overheid		Mio €	%
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%		
Weg	6636	54	4390	36	0	0	1206	10	12232	100
LOV*	0	0	263	65	0	0	144	35	407	100
Spoor**	0	0	1066	75	0	0	349	25	1416	100
BV	55	21	61	23	2	1	146	55	264	100
Mar	0	0	89	21	78	19	248	60	415	100
Lucht	71	8	515	59	267	30	26	3	879	100
Totaal	6762	43	6385	41	347	2	2120	14	15613	100

kub: bruto kapitaaluitgaven.

* Voor de modus LOV worden de maatschappijen MIVB, TEC en De Lijn beschouwd als infrastructuurgebruikers.

** Voor het spoorvervoer hebben wij ervoor gekozen de NMBS voor te stellen als een infrastructuurgebruiker, hoewel zij ook belast is met het beheer van de infrastructuur.

1. In 2000 bedroegen de kapitaaluitgaven van de privébeheerders van binnenvaartinfrastructuur 1,8 miljoen euro.

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 kwart aangewend voor het transport voor rekening van derden en voor driekwart voor het transport voor eigen rekening. De kapitaaluitgaven van de overheid worden bijna uitsluitend besteed aan weginfrastructuur.

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

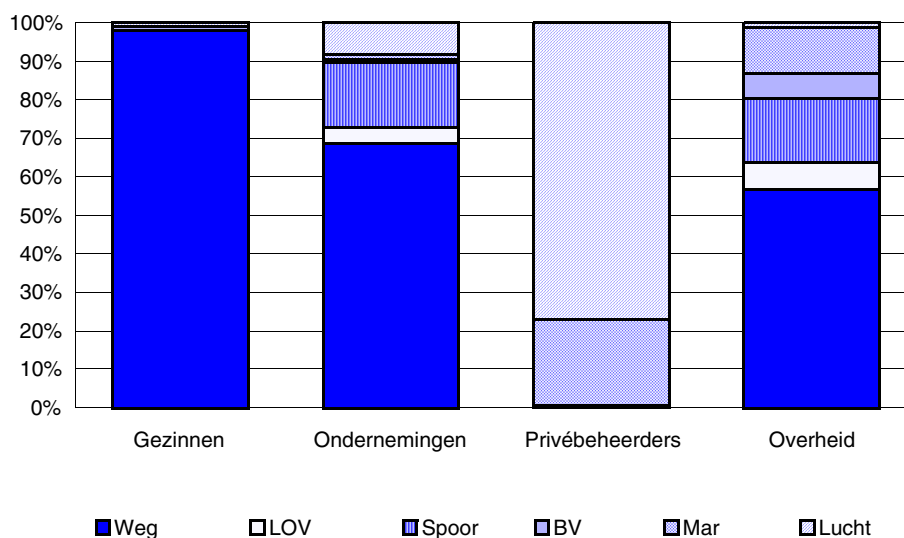
Voor het spoorvervoer neemt de NMBS driekwart van de investeringen voor haar rekening, waarvan een derde in rollend spoorwegmaterieel. De overheid investeert zowel in spoorweginfrastructuur en in rollend spoorwegmaterieel (respectievelijk 95 % en 5 %).

De overheid neemt meer dan de helft van de kapitaaluitgaven van de binnenvaart voor haar rekening via investeringen in binnenvaarthavens en binnenwateren. 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 2000 vertegenwoordigde het transport voor rekening van derden bijna 90 % van de investeringen van de ondernemingen.

De investeringsuitgaven voor de zeevaart worden vooral gedragen door het Vlaams Gewest, dat investeert in de zeehavens en de maritieme toegangswegen. Die investeringen vertegenwoordigen meer dan de helft van de investeringen voor de zeevaart. De privébeheerders van de zeehavens nemen 1/5^e voor hun rekening. Het betreft, in volgorde van belang, de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende. De kapitaaluitgaven van de ondernemingen, ten slotte, zijn gelijkmatig verdeeld over het zeevervoer voor rekening van derden en dat voor eigen rekening.

In de luchtvaart nemen de ondernemingen meer dan de helft van de kapitaaluitgaven voor hun rekening, bijna uitsluitend voor het luchtvervoer voor rekening van derden. De kapitaaluitgaven van de privébeheerders van de luchthavens vertegenwoordigen bijna een derde van de investeringsuitgaven voor de luchtvaart. BIAC en Belgocontrol nemen 95 % van die uitgaven voor hun rekening, de regionale luchthavens de resterende 5 %. Het aandeel van de kapitaaluitgaven van de gezinnen en van de overheid in het kader van het luchtvervoer is miniem.

GRAFIEK 7 - Aandeel van de verschillende transportmodi in de kapitaaluitgaven volgens institutionele sector in 2000 (in procent)



Welke de financieringsbron van de kapitaaluitgaven ook is, telkens domineert het wegvervoer. Het vertegenwoordigt gemiddeld 98 % van de kapitaaluitgaven van de gezinnen, 69 % van die van de ondernemingen die gebruik maken van het wegennet en 57 % van de investeringsuitgaven van de overheid. 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 7 % van de investeringsuitgaven van de overheid. Het aandeel van het spoorvervoer in de kapitaaluitgaven van de ondernemingen die gebruik maken van de infrastructuur bedraagt 17 % (via de uitgaven van de NMBS). Deze modus vertegenwoordigt ook 16 % van de kapitaaluitgaven van de overheid. Daarnaast besteedt de overheid 7 % van haar kapitaaluitgaven aan de binnenvaart. De zeevaart vertegenwoordigt 22 % van de kapitaaluitgaven van de privé-maatschappijen die de infrastructuur beheren (de zeehavens) en de luchtvaart 77 % van hun kapitaaluitgaven (de luchthavens). Deze laatste modus komt ook neer op 8 % van de kapitaaluitgaven van de ondernemingen die gebruik maken van de infrastructuur.

3. Verdeling van de kapitaaluitgaven tussen de vervoerstypes en de infrastructuur

Het personenvervoer vertegenwoordigt 70 % van de kapitaaluitgaven voor vervoer in 2000. De kapitaaluitgaven voor het goederenvervoer en voor de infrastructuur vertegenwoordigen elk 15 %. 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.¹ De kapitaaluitgaven van het transport over water (binnenvaart en zeevaart) gaan vooral naar de uitgaven voor investeringen in infrastructuur. De investeringen in infrastructuur vertegenwoordigen bijna 25 % van de kapitaaluitgaven van het spoorvervoer en meer dan 30 % van de kapitaaluitgaven van de luchtvaart. In 2000 is het deel van de kapitaaluitgaven dat naar het goederenvervoer gaat het grootst voor de zeevaart en de binnenvaart.

TABEL 10 - Bruto kapitaaluitgaven voor het vervoer per vervoerstype en infrastructuuruitgaven in 2000, tegen lopende prijzen (in miljoen euro en in procent)

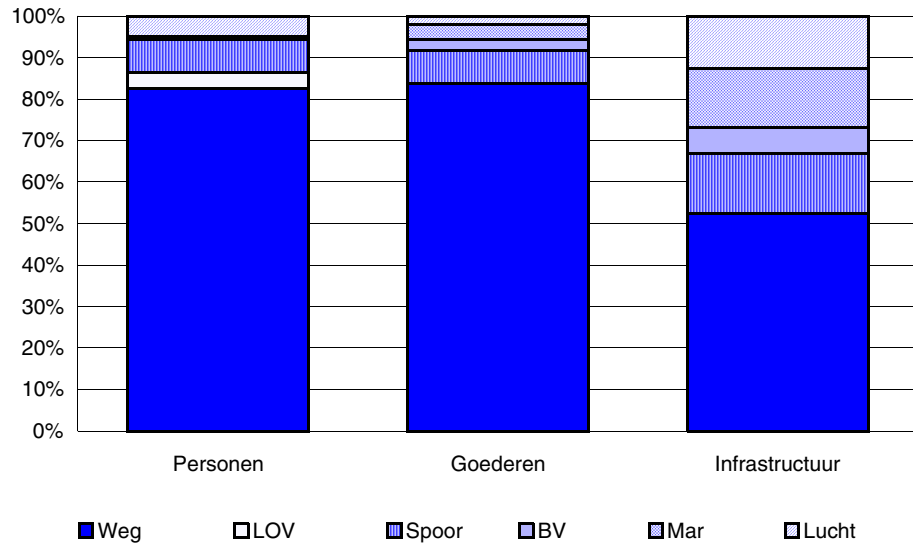
	Personen		Goederen		Infrastructuur		Totaal KUb	
	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%	Mio €	%
Weg	9 020	74	2 005	16	1206	10	12 232	100
LOV	407	100	0	0	0	0	407	100
Spoor	892	63	189	13	335	24	1 416	100
BV	58	22	59	22	146	55	264	100
Mar	3	1	88	21	324	78	415	100
Lucht	537	61	49	6	293	33	879	100
Totaal	10 917	70	2 391	15	2 304	15	15 613	100

KUb: Bruto kapitaaluitgaven.

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 83 %, het spoorvervoer 8 % en de luchtvaart 5 %. De kapitaaluitgaven voor het goederenvervoer zijn vooral bestemd voor het wegvervoer (84 %); het spoorvervoer vertegenwoordigt 8 %. De uitgaven voor investeringen in infrastructuur zijn minder ongelijk verdeeld over de transportmodi. Toch vertegenwoordigt het wegvervoer ook hier meer dan de helft (52 %); het aandeel van het maritiem vervoer en het spoorvervoer bedraagt ongeveer 15 % elk, dat van de luchtvaart 13 % en dat van de binnenvaart, ten slotte, 6 %.

1. De overheid geeft in 2000 53 miljoen euro uit aan de weginrichting voor het LOV, voor de bouw van stations, enz.. Ter herinnering, die uitgaven worden toegewezen aan het personenvervoer aangezien zij de maatschappijen van het LOV in staat stellen te voldoen aan hun taak van openbare dienstverlening: het personenvervoer.

GRAFIEK 8 - Aandeel van de verschillende transportmodi in de kapitaaluitgaven volgens de bestemming van de uitgaven in 2000 (in procent)



D. 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 betaald¹ 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.²

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

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. De externe kosten zullen in een latere fase opgenomen worden. Zij zullen de informatie in de SRT vervolledigen, vooral voor de modi die veel externe kosten genereren.

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 luchtwaardigheidstesten 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.

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. Verdeling van de belastingen en heffingen volgens financieringsbron

Tabel 11 geeft de belastingen en heffingen die door de verschillende institutionele sectoren worden betaald, volgens het belastingstype en de transportmodus in 2000.

TABEL 11 - Vervoersgebonden belastingen en heffingen in 2000 per institutionele sector, tegen lopende prijzen
(in miljoen euro en in procent)

	Btw			Overige belastingen en heffingen (Onv.)				Totaal belastingen en heffingen				
	Gezinnen	Onderne- mingen	Overheid	Totaal	Gezinnen	Onderne- mingen	Overheid	Totaal	Gezinnen	Onderne- mingen	Overheid	Totaal
Weg	2 788	390	533	3 710	3 323	2 358	0	5 681	6 111	2 748	533	9 392
LOV	16	2	11	29	0	0	0	0	16	2	11	29
Spoor	30	6	58	93	0	0	0	0	30	6	58	93
BV	16	1	31	47	1	4	0	5	17	5	31	52
Mar	0	1	41	42	0	0	0	0	0	1	41	42
Lucht	14	3	5	21	0	3	0	3	14	6	5	25
Totaal	2 863	403	678	3 943	3 324	2 366	0	5 690	6 187	2 769	678	9 633
%	30	4	7	41	35	25	0	59	64	29	7	100

Onv.: onvolledige post.

De btw vertegenwoordigt ongeveer 40 % van de overheidsontvangsten uit vervoersactiviteiten en de overige belastingen 60 %.

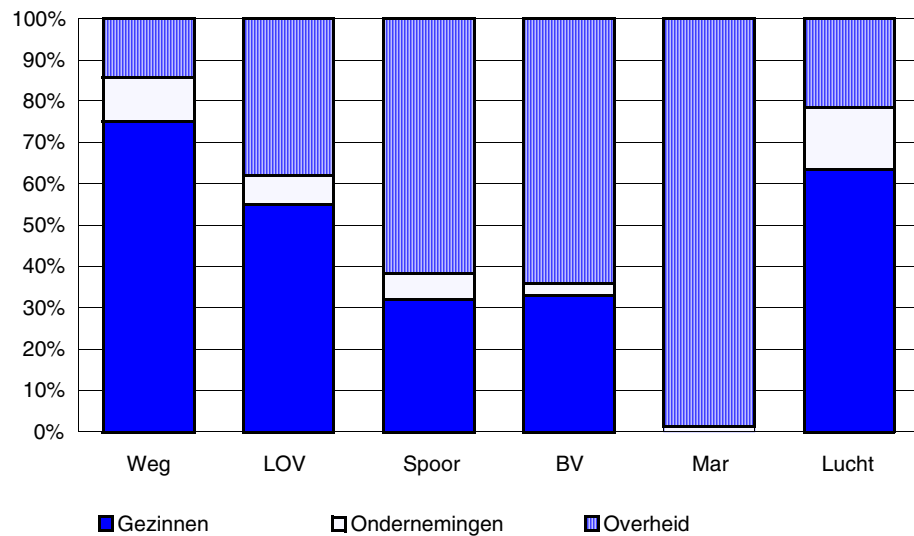
De hoogste bedragen worden genoteerd voor het wegvervoer. Het wegvervoer vertegenwoordigt 97 % van de totale transportbelastingen en -heffingen. Het spoorvervoer en de binnenvaart dragen elk voor 1 % bij.

De gezinnen betalen het grootste deel van de transportbelastingen. Zij staan in voor 64 % van de transportbelastingen en -heffingen in 2000. Vervolgens komen de ondernemingen (29 %), gevolgd door de overheid (7 %). De overheid betaalt enkel de niet- aftrekbare btw.¹

Ter herinnering, het aandeel van de ondernemingen in de totale uitgaven is het grootst met 42 %, 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.

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.

GRAFIEK 9 - Aandeel van de verschillende institutionele sectoren in de btw-ontvangsten volgens modus in 2000 (in procent)



De btw is als volgt verdeeld over de institutionele sectoren: 73 % wordt betaald door de gezinnen, 10 % door de ondernemingen en 17 % 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 instellingen¹ 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 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.² 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.

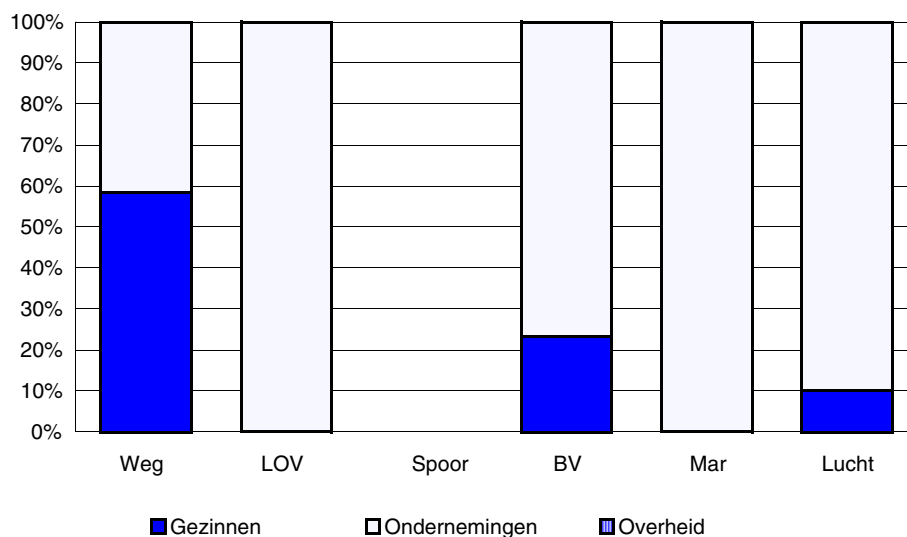
Voor de vervoerdiensten verschilt de btw-reglementering ook volgens modus en vervoerstype (personen en goederen). Het maritiem vervoer en het luchtvervoer van personen zijn vrijgesteld van btw. De vervoerdiensten voor het personenvervoer door de overige modi is niet vrijgesteld maar geniet toch een lager 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 94 % betrekking op het wegvervoer, voor 2 % op het spoorvervoer en voor 1 % op elk van de overige modi. Enkel de btw-uitgaven van de

1. Zoals we hebben toegelicht, worden de uitgaven voor vervoerdiensten en vervoermaterieel voor eigen rekening van de overheid opgenomen in de rekening van de ondernemingen.
 2. Voor meer details over de fiscale wetgeving inzake transport, zie bijlage F.

overheid zijn minder toegespitst op het wegvervoer. Toch vertegenwoordigt het wegvervoer 79 % van de door de overheid betaalde btw, terwijl dat voor het spoorvervoer 9 % is, voor het maritiem vervoer 6 % en voor de binnenvaart 5 %.

GRAFIEK 10 - Aandeel van de verschillende institutionele sectoren in de andere ontvangsten dan btw, volgens modus in 2000 (in procent)



De overige belastingen en heffingen worden betaald door de gezinnen (58 %) en door de ondernemingen (42 %). Zoals we reeds hebben uitgelegd, wordt geen enkele andere belasting dan de btw gedragen door de overheid. Die overige belastingen zijn dus vooral verdeeld over de gezinnen en de ondernemingen. Opnieuw hebben die belastingen vrijwel uitsluitend betrekking op het wegvervoer.

Enkel het spoorvervoer is aan geen enkele andere belasting dan de btw onderworpen. Toch werden na 2000 bepaalde spoorwegheffingen ingevoerd. Het gaat om de heffingen die worden toegepast op de spoorwegmaatschappijen die opereren op het Belgische net.

Voor het LOV dragen de ondernemingen alle andere belastingen dan de btw. Het gaat om de wegenbelasting die wordt gedragen door de maatschappijen TEC, STIB en De Lijn. Die informatie is momenteel niet volledig.¹ Op basis van de beschikbare informatie kunnen we reeds bevestigen dat die maatschappijen een lage wegenbelasting betalen.² In werkelijkheid genieten die maatschappijen diverse belastingverlagingen in de vorm van vrijstellingen (bijvoorbeeld voor de belasting op de inverkeerstelling van autobussen) of verminderingen (op de accijnzen op brandstoffen).

De ondernemingen dragen alle andere belastingen dan de btw voor het maritiem vervoer, 90 % voor de luchtvaart en bijna 80 % voor de binnenvaart.³

1. De gegevens waarover we beschikken hebben uitsluitend betrekking op de maatschappij De Lijn en de TEC van Henegouwen, Charleroi en Namen-Luxemburg. De vragen in verband met de wegenbelasting betaald door de andere maatschappijen van het LOV, worden momenteel behandeld.
2. In totaal zouden de heffingen van alle maatschappijen van het LOV nauwelijks één miljoen euro bedragen.
3. 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.

In vergelijking met het wegvervoer zijn er relatief weinig heffingen en belastingen op de binnenvaart, de zeevaart en de luchtvaart die in de staatskas terecht komen. 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. 58 %. De ondernemingen dragen de overige 42 %. De accijnzen op de brandstoffen vertegenwoordigen bijna 60 % van de andere wegenbelastingen behalve btw. Voor de verkeersbelasting gaat het om 20 %. We noteren dat voor het niet-wegvervoer de accijnzen op brandstof gering zijn en zelfs onbestaand. De professionele wegvervoerders genieten toch vermindering van accijnzen op hun brandstofverbruik. De gezinnen en de ondernemingen dragen dus vooral de accijnzen op het wegvervoer, op het gebruik van personenvoertuigen en bedrijfswagens.

2. Verdeling van de belastingen en de heffingen tussen de vervoerstypes en de infrastructuur

De transportbelastingen en -heffingen zijn vooral van toepassing op het personenvervoer. Inderdaad, meer dan driekwart van deze belastingen en heffingen worden toegepast op het personenvervoer. Vervolgens hebben ze betrekking op het goederenvervoer (16 %) en ten slotte op de infrastructuur (7 %). Voor dit laatste gaat het enkel om btw.

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 12 - Transportbelastingen en -heffingen in 2000 per vervoerstype, tegen lopende prijzen (in miljoen euro)

	Btw			Andere belastingen en heffingen (Onv.)				Totaal belastingen en heffingen				
	Pers.	Goed.	Infrastr.	Totaal	Pers.	Goed.	Infrastr.	Totaal	Pers.	Goed.	Infrastr.	Totaal
Weg	3 068	146	496	3 710	4 330	1 351	0	5 681	7 398	1 498	496	9 392
LOV	29	0	0	29	0	0	0	0	29	0	0	29
Spoor	33	3	58	93	0	0	0	0	33	3	58	93
BV	16	1	30	47	1	4	0	5	17	5	30	52
Mar	0	1	41	42	0	0	0	0	0	1	41	42
Lucht	14	0	7	21	3	0	0	3	17	0	7	25
Totaal	3 161	151	632	3 943	4 334	1 356	0	5 690	7 495	1 507	632	9 633
%	33	2	7	41	45	14	0	59	78	16	7	100

Pers.: Personen, Goed: Goederen, Infrastr.: Infrastructuur.

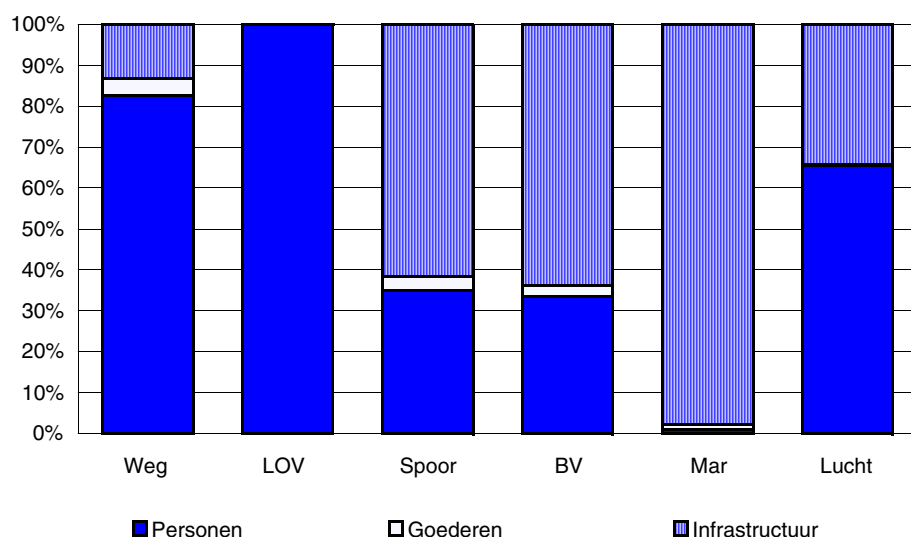
Onv.: onvolledige post.

De belastingen en heffingen op het goederenvervoer hebben nagenoeg alleen betrekking op het wegvervoer, hetzelfde geldt voor het personenvervoer (99 % over de weg). De bedragen voor de belastingen op infrastructuur zijn iets beter verdeeld over de modi: het wegvervoer vertegenwoordigt echter nog steeds bijna

80 % van de belastingen op de infrastructuur, het spoorvervoer 9 % en de zeevaart 6 %.

In 2000 was de btw als volgt verdeeld: 80 % voor het personenvervoer, 4 % voor het goederenvervoer en 16 % voor de infrastructuur. Ondanks het btw-voorkurstarief dat op de diensten van personenvervoer wordt toegepast (tussen 0 %¹ en 6 % naargelang de modus) zijn de btw ontvangsten van het personenvervoer duidelijk belangrijker dan voor het goederenvervoer. 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).

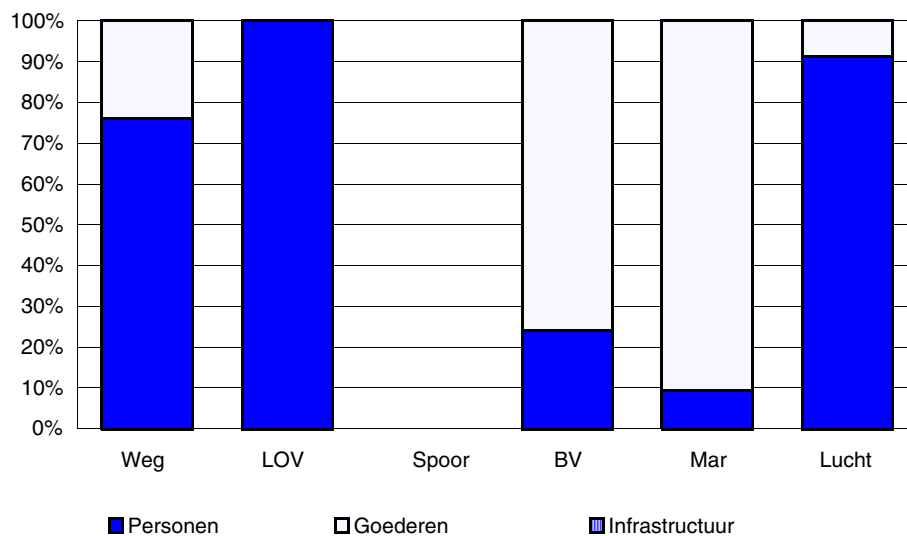
GRAFIEK 11 - Verdeling van de btw-ontvangsten van de verschillende modi volgens de bestemming van de transportuitgaven in 2000 (in procent)



De overige belastingen zijn op de volgende manier verdeeld: 76 % voor het personenvervoer en 24 % voor het goederenvervoer. Sommige belastingen zijn eigen aan het personenvervoer, zoals de solidariteitsbijdrage voor de bedrijfsvoertuigen, andere hebben vooral betrekking 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.

1. Maritiem en luchtvervoer van passagiers.

GRAFIEK 12 - Verdeling van de andere ontvangsten dan de btw van de verschillende modi volgens de bestemming van de transportuitgaven in 2000 (in procent)





De Satellietrekeningen voor 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.

A. 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.

In het kader van de nationale boekhouding wordt het verhandelbare wegvervoer vertegenwoordigd door twee afzonderlijke bedrijfstakken¹: de bedrijfstak goederenvervoer over de weg (60C1) en het personenvervoer te land (60B1). Merk op dat een deel van de productie van deze laatste bedrijfstak betrekking heeft op het personenvervoer te land volgens een dienstregeling. Dit laatste maakt het voorwerp uit van de Satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer en wordt dus niet opgenomen in de Satellietrekening Wegvervoer. De in de SRT opgenomen producten zijn 'taxi's en verhuur van personenauto's met chauffeur' (60B02) en 'overig personenvervoer te land' (60B03) inzake het personenvervoer te land. Voor het goederenvervoer over de weg gaat het om de producten 'goederenvervoer over de weg (post en verhuizingen inbegrepen)' (60C01) en 'verhuur van vrachtauto's met chauffeur' (60C02). Het transportmaterieel voor de weg dat aan

1. Sinds 01/01/2008 zijn de NACE codes van bedrijfstakken en producten gewijzigd. Voor meer inlichtingen, zie: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:393:0001:0039:FR:PDF>.

het personenvervoer wordt toegekend, omvat de producten 'nieuwe personenwagens' (34A02), 'tweedehandspersonenwagens' (34A03), 'autobussen en autocars' (34A04). Voor het goederenvervoer over de weg gaat het om product 34A05, 'automobielen voor goederenvervoer en bijzondere doeleinden'.

Voor de niet-verhandelbare diensten gaat het hoofdzakelijk om personenvervoer voor rekening van de gezinnen 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.

Tabel 13 toont de totale uitgaven voor het wegvervoer. In 1995 bedroegen die uitgaven 34 miljard euro en in 2000 42 miljard euro.

In 2000 hebben de gezinnen ongeveer 11 miljard euro uitgegeven voor het gebruik van wegvoertuigen. De ondernemingen hebben 12 miljard uitgegeven voor de productie van wegvervoerdiensten voor eigen rekening en voor rekening van derden. Het beheer van het wegennet betekent een uitgave van ongeveer 4 miljard euro voor de overheid.

Inzake investeringen hebben de gezinnen voor 5 miljard euro voertuigen aangekocht, net zoals de ondernemingen. De overheid heeft voor ongeveer 1 miljard euro geïnvesteerd in de wegeninfrastructuur.

TABEL 13 - Satellietrekening Wegvervoer (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

		1995	2000
LU			
FV gezinnen	1	9 223,96	11 388,59
- Gebruik*		9 102,77	11 221,17
- Transportdiensten		121,19	167,42
FV overheid	2	3 870,07	4 377,51
- Wegennetbeheer		3 870,07	4 377,51
- Transportsubsidies		0,00	0,00
IV ondernemingen	3	11 081,39	12 083,10
- Transport voor rekening van derden		5 979,03	5 468,12
- Transport voor eigen rekening		5 102,36	6 614,98
- Privébeheerders		0,00	0,00
Buitenlands saldo	4	390,07	- 64,15
Overige uitgaven**	5	334,68	360,55
Nationale LU exclusief btw	6=1+2+3+5	24 510,10	28 209,75
Binnenlandse LU exclusief btw	7=6+4-5	24 565,49	27 785,06
Niet-afrekbare btw op de LU	8	1 583,58	2 022,37
Binnenlandse LU btw inbegrepen	9=7+8	26 149,07	29 807,43
KU			
Infrastructuurgebruikers	10	7 522,90	10 505,00
- Gezinnen		3 793,18	5 483,95
- Ondernemingen		3 729,72	5 021,05
Infrastructuurbeheerders	11	879,04	999,06
- Privébeheerders		0,00	0,00
- Overheid		879,04	999,06
KU exclusief btw	12=10+11	8 401,94	11 504,06
Niet-afrekbare btw op de KU	13	1 154,56	1 695,01
KU btw inbegrepen	14=12+13	9 556,50	13 199,07
Correctie voor dubbeltellingen***	15	524,34	966,83
Verbruik van vaste activa van de ondernemingen	16	693,12	467,32
Netto kapitaaluitgaven	17=14-15-16	8 339,04	11 764,92
Totale uitgaven	18=17+9	34 488,11	41 572,35

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

* Huur van garages en belastingen inbegrepen, behalve btw.

** Consumptieve bestedingen van de ingezetenen in het buitenland verminderd met die van de niet-ingezetenen in België.

*** Correctie voor dubbeltellingen: omvat de investeringen in wegtransportmaterieel van de bedrijfstakken verhuur en handel in auto's alsook het niet-wegtransport, btw inbegrepen.

LU: lopende uitgaven; FV: finaal verbruik; IV: intermediair verbruik; KU: kapitaaluitgaven.

Tabel 14 toont de belastingen en heffingen die werden geïnd in het kader van het wegvervoer. In 2000 bedragen die belastingen iets minder dan 9,4 miljard euro. Net geen 5,7 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 14 - Belastingen en heffingen op het wegvervoer (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

	1995	2000
Btw op de totale uitgaven	2 730,84	3 710,51
Btw op de lopende uitgaven	1 583,59	2 022,38
Btw op de kapitaaluitgaven	1 154,56	1 695,01
Correctie voor dubbeltellingen	7,31	6,88
Totaal overige belastingen	4 209,09	5 681,30
Accijnzen en energiebijdragen	2 344,04	3 375,93
Belasting op inverkeersstelling	184,20	208,80
Verkeersbelasting	895,60	1 132,30
Inschrijvingstaks	60,10	73,60
Toeslag op het bedrag van de autoverzekeringspremies	416,50	446,10
Boetes voor verkeersovertredingen	79,50	124,17
Radiotaks	65,70	82,47
Eurovignet	84,40	82,40
Solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens	0,00	58,10
Retributie op het afleveren van het rijbewijs	0,00	0,00
Retributie voor het organiseren van diverse opleidingen	0,00	0,03
Commerciële nummerplaten	0,23	0,45
Inschrijvingscertificaten	78,81	96,94
Vergunningen voor het goederenvervoer	n.m.	n.m.
Vergunningen voor het personenvervoer	n.m.	n.m.
Tachograaf	0,00	0,00
ADR-transport (gevaarlijke goederen)	0,00	0,00
Totaal btw incl.	6 939,92	9 391,80
Reizigers	5 618,46	7 398,41
Goederen	918,51	1 497,51
Infrastructuur	402,96	495,87

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

n.m.: niet meegedeeld.

B. 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), TEC¹ (Société de Transport en Commun de la Région wallonne) en MIVB (Maatschappij voor Intercommunaal 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 het Waals Gewest wordt geëxploiteerd door de 'Société Régionale wallonne de Transport' (SRWT) met 5 autonome exploitatie-eenheden (TEC): TEC Namen-Luxemburg, TEC Charleroi, TEC Luik-Verviers, TEC Henegouwen en TEC Waals-Brabant. De TEC organiseren het reizigersvervoer per bus. Bovendien werd de TEC Charleroi uitgebreid met de metro van de Waalse sociale hoofdstad, de MLC (Métro Léger de Charleroi).

In het Brussels Gewest exploiteert de MIVB de metro, de tram en de bus en beheert 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 1995 en 2000 wordt het lokaal openbaar vervoer opgenomen onder de bedrijfstak 60B1 'personenvervoer te land' en het karakteristiek product is het product 60B01 'personenvervoer te land volgens een dienstregeling'. Bij hypothese maakt het LOV geen deel uit van het transport voor eigen rekening.

De AGT van het INR zijn de voornaamste input van de Satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer. Niettemin hebben de AGT recentelijk grondige wijzigingen ondergaan in de structurering van de transportbedrijfstakken. Er ontstond een nieuwe transportbedrijfstak die de activiteit van de maatschappijen voor lokaal openbaar vervoer apart neemt. Die wijziging is zeer belangrijk voor de opmaak van de toekomstige satellietrekeningen. Na onderzoek van de hypothesen voor de opbouw van die nieuwe gegevens zullen ze worden geïntegreerd in de SRT voor 2005 e.v. Ze zouden een betere raming mogelijk maken van de transport-

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.

diensten die worden aangeboden door de maatschappijen voor lokaal openbaar vervoer. De SRT 1995 en 2000 zullen echter niet gewijzigd worden aangezien de AGT van die jaren niet aan de nieuwe nomenclatuur worden aangepast.

Tabel 15 toont de totale uitgaven voor het LOV. In 2000 bedragen die uitgaven 1,3 miljard euro, waarvan 1,1 miljard lopende uitgaven. De overheid staat in voor het merendeel van de lopende uitgaven, terwijl de belangrijkste uitgaven van de ondernemingen¹ zich situeren op het vlak van investeringen.

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.

TABEL 15 - Satellietrekening Lokaal Openbaar Vervoer (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

		1995	2000
LU			
FV gezinnen	1	268,98	262,55
- Gebruik		0,00	0,00
- Transportdiensten		268,98	262,55
FV overheid	2	540,09	730,13
- Wegennetbeheer		0,00	0,00
- Transportsubsidies		540,09	730,13
IV ondernemingen	3	154,22	89,46
- Transport voor rekening van derden		154,22	89,46
- Transport voor eigen rekening		0,00	0,00
- Privébeheerders		0,00	0,00
Binnenlandse LU exclusief btw	4=1+2+3	963,29	1 082,14
Niet-aftrekbare btw op de LU	5	20,49	17,43
Binnenlandse LU btw inbegrepen	6=4+5	983,78	1 099,57
KU			
Infrastructuurgebruikers	7	268,09	262,97
- Gezinnen		0,00	0,00
- Ondernemingen (TEC, MIVB, De Lijn*)		268,09	262,97
Infrastructuurbeheerders	8	102,08	132,56
- Privébeheerders		0,00	0,00
- Overheid		102,08	132,56
KU exclusief btw	9=7+8	370,17	395,52
Niet-aftrekbare btw op de KU	10	4,39	11,00
KU btw inbegrepen	11=9+10	374,57	406,52
Verbruik van vaste activa van de ondernemingen	12	107,59	194,09
Netto kapitaaluitgaven	13=11-12	266,98	212,43
Totale uitgaven	14=9+13	1 250,75	1 312,00

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

* De maatschappijen MIVB, TEC en De Lijn worden beschouwd als ondernemingen die het net gebruiken.

LU: lopende uitgaven; FV: finaal verbruik; IV: intermediair verbruik, KU: kapitaaluitgaven.

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

Tabel 16 toont de belastingen en heffingen van het LOV. Deze laatste zijn nage-
noeg uitsluitend beperkt tot de niet-afrekbare btw betaald op de
transportdiensten die worden aangeboden door het LOV, op de lopende uitgaven
van de ondernemingen en op de kapitaaluitgaven van de overheid.

De overige belastingen die betaald worden door de LOV-maatschappijen zijn
hoofdzakelijk verkeersbelastingen. Ze worden slechts heel gedeeltelijk geëvalu-
eerd omdat we nog niet over alle nodige informatie beschikken om die post in
zijn totaliteit te ramen¹. We kunnen wel al vermelden dat ze miniem zijn, aange-
zien het LOV verschillende vrijstellingen en kortingen op de verkeersbelasting
geniet (bv. vrijstelling van de belasting op inverkeersstelling voor autobussen).

TABEL 16 - Belastingen en heffingen op het lokaal openbaar vervoer
(in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

	1995	2000
Btw op de lopende uitgaven	20,49	17,43
Btw gezinnen (LOV-diensten)	16,14	15,75
Btw overheid	0,00	0,00
Btw ondernemingen (LOV-diensten)	4,35	1,68
Btw op de kapitaaluitgaven	4,39	11,00
Btw gebruikers (LOV-maatschappijen)	0,00	0,00
Btw beheerders (overheid)	4,39	11,00
Btw op de totale uitgaven	24,88	28,43
- Gezinnen	16,14	15,75
- Ondernemingen	4,35	1,68
- Overheid	4,39	11,00
Overige belastingen (Onv.)	0,19	0,26
- Gezinnen	0,00	0,00
- Ondernemingen (LOV-maatschappijen)	0,19	0,26
- Overheid	0,00	0,00
Totaal	25,07	28,69
- Gezinnen	16,14	15,75
- Ondernemingen	4,54	1,94
- Overheid	4,39	11,00

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.

1. Tot op heden omvatten de ramingen enkel de belastingen en heffingen voor het wegvervoer die betaald worden door de TEC-maatschappijen van Henegouwen, Namen-Luxemburg en Charle-
roi en de maatschappij De Lijn. De aanvragen gericht aan de overige LOV-maatschappijen zijn
lopende.

C. 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. In 1995 en 2000 viel het spoorvervoer onder de bevoegdheid van één enkele maatschappij, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS). De Satellietrekening Spoor is dus gebaseerd op de oude structuur tijdens die twee bestudeerde jaren. De NMBS kreeg van de overheid twee opdrachten voor openbare dienstverlening: het personenvervoer in binnenlands verkeer en de spoorweginfrastructuur. Kort samengevat houdt de NMBS zich bezig met de exploitatie, het beheer en de productie van het spoorvervoer.

De exploitatie van de transportdiensten per spoor behelst het nationaal en internationaal personenvervoer en het goederenvervoer.

Het nationaal reizigersvervoer wordt georganiseerd en beheerd door de NMBS alleen. Aangezien dit vervoer beschouwd wordt als een openbare dienstverleningsopdracht wordt het ook gesubsidieerd door de overheid. Het internationaal personenvervoer wordt georganiseerd in samenwerking met buitenlandse spoorwegmaatschappijen. In het kader van het goederenvervoer exploiteert de NMBS, via zijn vervoersoperator B-CARGO, de spoorlijnen voor het goederenvervoer en voor de nodige logistiek voor dat vervoer.

In 1995 maakten de koerierdiensten volwaardig deel uit van de NMBS. De activiteiten van de koerierdiensten hebben zich geleidelijk, en vooral vanaf 1999, uitgebreid en omvatten alle transportmodi. Die ontwikkeling kwam tot stand door het verwerven van de filialen die samen de groep ABX LOGISTICS vormden. In 2000 maakte de activiteit van ABX op het Belgisch grondgebied (ABX Belgium) nog deel uit van de NMBS. Pas in september 2003 is die activiteit ook toegevoegd aan de groep ABX LOGISTICS.

De ondersteunende activiteiten van de NMBS kunnen worden opgedeeld in twee grote categorieën : het beheer en de productie. De beheersactiviteiten verwijzen naar het beheer van het patrimonium, het spoorwagennet en de treinbestuurders en het treinmaterieel. Die activiteiten worden beheerd door de NMBS, die wordt gesubsidieerd door de overheid. De productiegebonden activiteiten omvatten het onderhoud van de infrastructuur, het onderhoud van de locomotieven, motortreinstellen en voertuigen en van de wagons.

Bij hypothese is er geen spoorvervoer voor eigen rekening. Binnen de nationale boekhouding stemt het spoorvervoer overeen met bedrijfstak 60A1. De karakteristieke producten zijn de producten 'interlokaal vervoer van reizigers per spoor' (60A01) en 'goederenvervoer (exclusief postvervoer), duwen of slepen per spoor' (60A02). Het specifiek vervoermaterieel voor het spoor stemt overeen met product 35A02 'Rollend materieel voor spoor- en tramwegen, alsmede delen daarvan'.

Tabel 17 toont de totale uitgaven voor het spoorvervoer. In 1995 bedroegen die 3,1 miljard euro en in 2000 3,2 miljard euro. De overheid staat in voor het merendeel van de lopende uitgaven, terwijl de NMBS het merendeel van de kapitaaluitgaven voor het spoorvervoer¹ voor haar rekening neemt, in de vorm van investeringen

1. Tussen 1995 en 2000 ziet men een overdracht van de kapitaaluitgaven van de overheid naar de NMBS. In totaal blijven de kapitaaluitgaven vrij stabiel tussen 1995 en 2000.

in infrastructuur of in spoorwegmaterieel. In 1995 hebben de gezinnen 345 miljoen euro gespendeerd aan treinvervoerbewijzen. In 2000 bedragen die uitgaven 494 miljoen euro.

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

		1995	2000
LU			
FV gezinnen	1	344,63	493,84
- Gebruik		0,00	0,00
- Transportdiensten		344,63	493,84
FV overheid	2	1 541,95	1 492,52
- Netbeheer		0,00	0,00
- Transportsubsidies		1 541,95	1 492,52
IV ondernemingen	3	141,45	346,42
- Vervoer voor rekening van derden		141,45	346,42
- Vervoer voor eigen rekening		0,00	0,00
- Privébeheerders		0,00	0,00
Buitenlands saldo	4	57,01	80,53
Overige uitgaven*	5	24,19	27,29
Nationale LU exclusief btw	6=1+2+3+5	2 052,22	2 360,07
Binnenlandse LU exclusief btw	7=6+4-5	2 085,04	2 413,31
Niet-aftrekbare btw op de LU	8	23,66	34,56
Binnenlandse LU btw inbegrepen	9=7+8	2 108,70	2 447,87
KU			
infrastructuurgebruikers	10	747,96	1 204,69
- Gezinnen		0,00	0,00
- Ondernemingen (NMBS***)		747,96	1 204,69
Infrastructuurbeheerders	11	436,24	291,92
- Privébeheerders		0,00	0,00
- Overheid		436,24	291,92
KU exclusief btw	12=10+11	1 184,20	1 496,60
Niet-aftrekbare btw op de KU	13	47,79	58,62
KU btw inbegrepen	14=12+13	1 231,99	1 555,23
Verbruik van vaste activa van de ondernemingen	15	279,15	668,28
Correctie voor dubbeltellingen**	16	-8,34	139,42
Netto kapitaaluitgaven	17=14-15-16	961,18	747,53
Totale uitgaven	18=17+9	3 069,88	3 195,40

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

* Consumptieve bestedingen van de ingezetenen in het buitenland verminderd met die van de niet-ingezetenen in België.

** Correctie voor dubbeltellingen van de investeringen van de NMBS en die van de overheid inclusief btw.

*** We hebben ervoor geopteerd de NMBS voor te stellen als een onderneming die het netwerk gebruikt, hoewel ze eveneens belast is met het beheer van de infrastructuur.

LU: lopende uitgaven; FV: finaal verbruik; IV: intermediair verbruik, KU: kapitaaluitgaven.

Tabel 18 omvat de belastingen verbonden aan het spoorvervoer. Ze omvatten de niet-aftrekbare btw op de transportdiensten per spoor, op de kapitaaluitgaven van de NMBS en de overheid. De btw op de investeringen vertegenwoordigt twee derde van alle belastingen op het spoorvervoer en wordt grotendeels door de overheid gedragen. De btw op de lopende uitgaven beantwoordt in hoofdzaak aan de btw op de transportdiensten die worden gebruikt door de gezinnen. De spoorwegbelastingen zijn ingevoerd na 2000. Het zijn heffingen op de toekenning van de vergunning van spoorwegondernemingen en veiligheidscertificaten. De wetgeving ter zake wordt momenteel opnieuw gewijzigd.

TABEL 18 - Btw op het spoorvervoer (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

	1995	2000
Btw op de lopende uitgaven	23,66	34,56
Btw gezinnen (diensten van de NMBS)	20,71	29,63
Btw overheid	0,00	0,00
Btw ondernemingen (diensten van de NMBS)	2,95	4,93
Btw op de kapitaaluitgaven	47,79	58,62
Btw gebruikers (NMBS*)	3,36	1,10
Btw beheerders (overheid)	44,42	57,52
Btw op de totale uitgaven	71,44	93,18
- Gezinnen	20,71	29,63
- Ondernemingen	6,31	6,03
- Overheid	44,42	57,52

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

* We hebben ervoor geopteerd de NMBS voor te stellen als een onderneming die het netwerk gebruikt, hoewel ze ook belast is met het beheer van de infrastructuur.

D. De Satellietrekening Binnenvaart

De Satellietrekening Binnenvaart groepeert alle uitgaven in het kader van het binnenvaartvervoer en omvat de transportdiensten over de binnenwateren. De infrastructuurleveranciers zijn de havens en de gewesten. De havens beheren de haveninfrastructuur en de gewesten de waterwegen.

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.

Sinds 1993 zijn de havens en de waterwegen in België geregionaliseerd. De gewesten zijn verantwoordelijk voor het bestuur, de exploitatie en het beheer van de waterwegen en de haveninfrastructuur. Het merendeel laat echter de exploitatie en het beheer van de havenzones over aan de havenautoriteiten.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest houdt de gewestelijke maatschappij 'Haven van Brussel' zich bezig met de haveninfrastructuur, maar ook met de waterwegen. Het Brussels grondgebied telt 14 km waterwegen.

In het Waals Gewest wordt het binnenvaartvervoer georganiseerd door de 'Direction Générale des Voies Hydrauliques'. Het beheer van de havens wordt

gecoördineerd door de 'Autonome Havens', waarvan Wallonië er vier telt¹. Het zijn instellingen van openbaar nut die verantwoordelijk zijn voor de havenzones en de industriezones die eraan verbonden zijn. Het Waals Gewest 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 het Waals Gewest 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) verzekert de promotie van het binnenvaarttoerisme. Het organiseert ook het overleg tussen de verschillende actoren van de Waalse binnenvaart.

Wat het binnenvaartvervoer in Vlaanderen betreft, worden de waterwegen rechtstreeks beheerd door het Vlaams Gewest. Dit gewest telt eveneens vier havens. Deze worden echter niet in aanmerking genomen in de Satellietrekening Binnenvaart. Hun uitgaven worden verrekend in de Satellietrekening Maritiem vervoer.

Kort samengevat, de vijf havens – de Haven van Brussel en de vier Autonome Havens van Wallonië – worden, net als de plezierhavens en alle waterwegen van het land, verrekend in de Satellietrekening Binnenvaart.

In het centraal kader van de nationale boekhouding stemt het binnenvaartvervoer voor rekening van derden overeen met de bedrijfstak 61B1. De karakteristieke producten zijn het 'personenvervoer met schepen over binnenwateren' (61B01) en het 'goederenvervoer met schepen over binnenwateren; verhuur van binnenvaartschepen met bemanning; slepen en duwen' (61B02).

Het vervoermaterieel dat specifiek is voor de binnenvaart is het product 35A01 'scheepsbouw en -reparatie'. Het is eveneens het karakteristieke vervoermaterieel van het maritiem vervoer.

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

Tabel 19 geeft de totale uitgaven voor de binnenvaart. In 1995 bedragen zij 0,5 miljard euro (meer specifiek 514 miljoen euro) en 0,6 miljard euro (558 miljoen) in 2000. De lopende uitgaven vormen meer dan de helft van de totale uitgaven en zijn grotendeels afkomstig van de ondernemingen, voor het goederenvervoer via de binnenvaart voor rekening van derden. De kapitaaluitgaven worden voor bijna de helft gefinancierd door de overheid².

-
1. Het gaat om de 'Autonome Havens' van Namen (PAN), Charleroi (PAC), het Centrum en het Westen (PACO) en Luik (PAL). Alle uitgaven in het kader van de PAL en de Haven van Brussel worden verrekend binnen de Satellietrekening Binnenvaart, ook als ze slechts een klein deel van het maritiem vervoer omvatten.
 2. De kapitaaluitgaven van de overheid omvatten ook de investeringen voor het onderhoud van de waterwegen en niet enkel de investeringen in de binnenvaart.

TABEL 19 - Satellietrekening Binnenvaart (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

		1995	2000
LU			
FV gezinnen	1	22,73	36,13
- Gebruik		19,11	30,53
- Transportdiensten		3,62	5,60
FV overheid	2	95,62	126,62
- Netbeheer		90,23	115,12
- Exploitatiesubsidies		3,04	4,29
- Scheepvaartpolitie		2,35	7,21
IV ondernemingen	3	187,92	159,13
- Vervoer voor rekening van derden		159,08	136,32
- Vervoer voor eigen rekening		27,37	20,87
- Privébeheerders		1,47	1,94
Buitenlands saldo	4	8,13	4,48
Overige uitgaven*	5	0,00	0,00
Nationale LU exclusief btw	6=1+2+3+5	306,27	321,88
Binnenlandse LU exclusief btw	7=6+4-5	314,40	326,36
Niet-aftrekbare btw op de LU	8	9,14	12,94
Binnenlandse LU btw inbegrepen	9=7+8	323,54	339,30
KU			
Infrastructuurgebruikers	10	74,17	105,48
- Gezinnen		63,58	45,70
- Ondernemingen		10,59	59,78
Infrastructuurbeheerders	11	105,54	123,90
- Privébeheerders		0,21	1,81
- Overheid		105,33	122,09
KU exclusief btw	12=10+11	179,71	229,38
Niet-aftrekbare btw op de KU	13	32,95	34,55
KU inclusief btw	14=12+13	212,66	263,93
Verbruik van vaste activa door de ondernemingen	15	22,65	45,68
Netto kapitaaluitgaven	16=14-15	190,01	218,25
Totale uitgaven	17=9+16	513,54	557,55

Bronnen: AGT (INR/NBB), Vlaams Gewest, Waals Gewest, FOD Financiën, FOD Mobiliteit en Vervoer, PAC, PACO, PAL, PAN, Haven van Brussel en eigen berekeningen van het FPB.

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

LU: lopende uitgaven; FV: finaal verbruik; IV: intermediair verbruik; KU: kapitaaluitgaven.

Wat de binnenvaart betreft, bestaan de door de overheid geheven belastingen en heffingen 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 de belasting op de inverkeersstelling van de vaartuigen, de exploitatievergunning, het waterwegenvignet, enz.

Wat het binnenvaartvervoer betreft, bestaan er ook andere heffingen die worden geheven door de privémaatschappijen die de binnenhavens beheren. Deze laatste heffingen worden hier niet in aanmerking genomen aangezien het geen over-

heidsontvangsten zijn. Het gaat hierbij om vestigingsheffingen voor de havenzones, machtigingen bij wijze van gunst of tolgeld op tonnage.

TABEL 20 - Belastingen en heffingen op de binnenvaart (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

	1995	2000
Btw	42,08	47,49
- Btw op de lopende uitgaven	9,14	12,94
- Btw op de kapitaaluitgaven	32,95	34,54
Overige taksen	3,76	4,99
Totaal heffingen en belastingen	45,84	52,48
- Reizigers	19,38	18,21
- Goederen	3,25	3,96
- Infrastructuur	23,22	30,31

Bronnen: MET (Waals Gewest), AWZ en LIN (Vlaams Gewest), AGT (INR/NBB), FOD Financiën, FOD Mobiliteit en Vervoer, Haven van Brussel en eigen berekeningen van het FPB.

E. 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.

Sinds 1993 zijn de Belgische havens en waterwegen geregionaliseerd. Wegens het geringe belang van het maritiem verkeer in de havens van Luik en Brussel hebben we die twee havens en hun lopende uitgaven en kapitaaluitgaven in de Satellietrekening Binnenvaart verrekend. Hieruit volgt dat enkel de vier grote Vlaamse zeehavens opgenomen zijn in de rekening maritiem vervoer: de haven van Antwerpen, de haven van Gent, de haven van Oostende en de haven van Zeebrugge. De binnenwateren worden geboekt in de Satellietrekening Binnenvaart. Enkel de uitlopers van de zee¹ worden in de rekening maritiem vervoer geboekt. De havens zijn verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van de haveninfrastructuur, terwijl de gewesten rechtstreeks de maritieme infrastructuur subsidiëren.

Sinds april 2006 zijn de Vlaamse bevoegdheden grondig herschikt in het kader van het project "Beter Bestuurlijk Beleid". Het vroegere departement "Leefmilieu en Infrastructuur" (LIN) werd eveneens geherstructureerd. Het is voortaan opgedeeld in drie activiteitendomeinen: Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO) en Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

1. Uitlopers van de zee en maritieme toegangswegen zullen als synoniemen beschouwd worden binnen deze rekening.

Het domein MOW is samengesteld uit het departement Mobiliteit en Openbare Werken, een agentschap bevoegd voor infrastructuur en een agentschap voor de zee- en kustdiensten, evenals de 'nv De Scheepvaart', de 'Waterwegen en Zeekanaal NV' en de 'Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn'.

Samengevat is de MOW bevoegd voor alles wat transport, mobiliteit, infrastructuur en openbare werken betreft. Voordien behoorden die bevoegdheden binnen het LIN toe aan de departementen Wegen en Verkeer (AWV), Waterwegen en Zee-
wegen (AWZ) en Ondersteunende Studies en Overheidsopdrachten (AOSO).

Binnen de nationale boekhouding komt het maritiem goederenvervoer overeen met de bedrijfstak 61A1. De kenmerkende producten zijn het 'personenvervoer over zee en kustwateren' (61A01) en het 'goederenvervoer over zee en kustwateren (incl. post)'; 'verhuur van zeeschepen met bemanning; slepen en duwen' (61A02). Transportmaterieel specifiek voor de zeevaart is product 35A01 'scheepsbouw-en reparatie'. Zoals reeds vermeld, is dit ook het kenmerkend transportmaterieel voor de binnenvaart. 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.

Tabel 21 bevat de totale uitgaven voor het maritiem vervoer. Ze bedroegen 1,3 miljard euro in 1995 en 2,7 miljard in 2000. De lopende uitgaven vertegenwoordigen het grootste deel van de totale uitgaven en worden grotendeels door de ondernemingen voor hun rekening genomen, in de vorm van maritieme goederenvervoerdiensten voor rekening van derden. De kapitaaluitgaven worden voor ongeveer twee derde door de overheid gefinancierd.

TABEL 21 - De Satellietrekening Maritiem vervoer (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

		1995	2000
LU			
FV gezinnen	1	100,73	34,23
- Gebruik		0,00	0,00
- Transportdiensten		100,73	34,23
FV overheid	2	48,24	58,52
- Netbeheer		43,09	44,03
- Transportsubsidies		0,00	0,00
- Scheepvaartpolitie		5,15	14,49
IV ondernemingen	3	741,35	1 646,42
- Vervoer voor rekening van derden		715,03	1 171,18
- Vervoer voor eigen rekening		8,37	455,90
- Privébeheerders		17,95	19,34
Buitenlands saldo	4	397,24	624,68
Overige uitgaven*	5	0,00	0,00
Nationale LU exclusief btw	6=1+2+3+5	890,32	1 739,17
Binnenlandse LU exclusief btw	7=6+4-5	1 287,56	2 363,85
Niet-afrekbare btw op de LU	8	0,44	0,76
binnenlandse LU inclusief btw	9=7+8	1 288,00	2 364,61
KU			
Infrastructuurgebruikers	10	101,74	120,58
- Gezinnen		0,00	0,00
- Ondernemingen		101,74	120,58
Infrastructuurbeheerders	11	234,14	285,21
- Privébeheerders		39,29	77,42
- Overheid		194,85	207,79
KU exclusief btw	12=10+11	335,88	405,79
Niet-afrekbare btw op de KU	13	38,24	41,01
KU inclusief btw	14=12+13	374,12	446,80
Correctie voor dubbeltellingen**	15	5,48	31,52
Verbruik van vaste activa door de ondernemingen	16	323,56	87,87
Netto kapitaaluitgaven	17=14-15-16	45,08	327,41
Totale uitgaven	18=17+9	1 333,08	2 692,02

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

* Consumptieve bestedingen van de ingezetenen in het buitenland min die van de niet-ingezetenen in België.

** Correctie voor dubbeltellingen: bevat de investeringen in producten voor het zeewezen van de niet-maritieme vervoersbedrijfstacken.

LU: lopende uitgaven; FV: finaal verbruik; IV: intermediair verbruik; KU: kapitaaluitgaven.

Voor het maritiem vervoer zijn de belastingen en de heffingen die door de overheid worden geheven, toegespitst op de niet-afrekbare btw op de kapitaaluitgaven. Die belastingen bedroegen 38 miljoen euro in 1995 en 41 miljoen in 2000. De overige belastingen in verband met het gebruik van maritieme vaartuigen zijn verwaarloosbaar. 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- of concessierechten 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.

TABEL 22 - Belastingen en heffingen op het maritiem vervoer (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

	1995	2000
Btw	38,68	41,77
- Btw op de LU	0,44	0,76
- Btw op de KU	38,24	41,01
Overige belastingen	n.b.	0,43
Totaal heffingen en belastingen	38,68	42,20
- Personen	0,14	0,43
- Goederen	0,20	0,92
- Infrastructuur	38,34	40,85

Bronnen: MET (Waals Gewest), AWZ en LIN (Vlaams Gewest), AGT (INR/ NBB), havens van Antwerpen, Oostende, Zeebrugge en Gent, FOD Financiën, FOD Mobiliteit en Vervoer en eigen berekeningen van het FPB.

n.b.: niet beschikbaar.

F. 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.

Naar aanleiding van de regionalisering van 1989 werden de bevoegdheden op het vlak van luchtvaart naar de gewesten overgedragen op één uitzondering na: de luchthaven Brussel-Nationaal die onder federale bevoegdheid blijft.

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. Er bestaan in België een tiental vliegvelden verspreid over het Vlaams en het Waals Gewest.

In het Waals Gewest werden er in 1991 twee privaatrechtelijke maatschappijen opgericht om de twee voornaamste vliegvelden 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) beheert de luchthaven van Luik. De luchthavenautoriteiten krijgen rechtstreekse toelagen van het Waals Gewest.

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)¹, administratie Wegen en Verkeer (AWV), dienst personenvervoer en luchthavens. Sinds juni 1994 hebben de

1. Zoals wij reeds vroeger vermeld hebben, werd het LIN in april 2006 vervangen door het MOW (Mobiliteit en Openbare Werken).

regionale luchthavens een bijzonder statuut waardoor zij qua beheer en commercieel beleid autonoom zijn. Er zijn er twee: de luchthaven van Oostende en de luchthaven van Antwerpen.

Naast de gewesten en de regionale luchthavens zijn er nog twee dominante spelers op nationaal niveau, althans vanuit historisch oogpunt: de Regie der Luchtwezen (RLW) en de Brussels Airport Terminal Company (BATC). De RLW vervult sinds 1982 de rol van luchtverkeersleider en meteoroloog en voert bepaalde luchthavenopdrachten uit. De BATC coördineert sinds 1987 alle reizigersactiviteiten van Brussel-Nationaal. De RLW en BATC nemen alle aan die taken gekoppelde kosten voor hun rekening. Na de regionalisering van de luchtvaartbevoegdheden heeft de overheid twee autonome overheidsbedrijven opgericht om de RLW en de BATC te vervangen: Belgocontrol en Brussels International Airport Company (BIAC). Belgocontrol zorgt voor de luchtveiligheid en BIAC is de enige uitbater van de luchthaven Brussel-Nationaal.

BIAC is opgericht in oktober 1998 en heeft de luchthavenopdrachten van de vroegere RLW overgenomen, of meer bepaald haar opdrachten aan de grond en de exploitatieactiviteiten van de vroegere BATC. Belgocontrol van zijn kant houdt zich bezig met de opdrachten inzake luchtveiligheid van de vroegere RLW.

Het beheer van de luchthavens is dus in handen van verschillende spelers: enerzijds, de gewesten en, anderzijds, de overheids- of privémaatschappijen zoals SAB, BSCA, Ostend Airport, Antwerp Airport en BIAC¹, zonder de vliegvelden te vergeten. De luchtverkeersleiding, ten slotte, wordt door één enkele instelling verzekerd: Belgocontrol².

In de nationale boekhouding komt het luchtvervoer overeen met de bedrijfstak 62A1 met zijn kenmerkende producten zoals het 'Personenvervoer door de lucht; verhuur van luchtvaartuigen met bemanning' (62A01) en het 'Goederenvervoer door de lucht (post inbegrepen); ruimtevaart' (62A02). Het transportmaterieel van de modus luchtvaart is het product 35A03 dat de 'Vliegtuigen en hefschroef-tuigen, ruimtevaartuigen, onderdelen en toestellen, luchtballons en -schepen; zweefvliegtuigen, deltavliegers en andere luchtvaartuigen zonder voortbewegingsmechanisme' omvat. In de luchtvaart is er zeer weinig vervoer voor eigen rekening. Toch wordt het geraamd volgens dezelfde methode als voor de andere transportmodi.

De totale uitgaven voor het luchtvervoer zijn terug te vinden in tabel 23. In 1995 bedroegen zij 2,2 miljard euro en in 2000 4,2 miljard euro. De lopende uitgaven vormen meer dan 90 % van de totale uitgaven en komen vooral voor rekening van de ondernemingen via hun uitgaven voor het personenvervoer door de lucht voor rekening van derden. De kapitaaluitgaven worden ook grotendeels gefinancierd door de ondernemingen via de luchtvervoerdiensten voor rekening van derden.

1. Voor oktober 1998 door de vroegere BATC en RLW.
2. Voor oktober door de vroegere RLW.

TABEL 23 - Satellietrekening Luchtvaart (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

		1995	2000
LU			
FV Gezinnen	1	127,90	259,59
- Gebruik		8,01	8,69
- Vervoerdiensten		119,89	250,9
FV overheid	2	29,34	40,26
- Netbeheer		11,67	16,92
- Vervoerstoelagen		4,86	5,76
- Luchtvaartpolitie		12,81	17,58
IV ondernemingen	3	2 112,49	3 347,56
- Vervoer voor rekening van derden		1 958,04	3 111,5
- Vervoer voor eigen rekening		16,51	45,19
- Privébeheerders		137,94	190,87
Buitenlands saldo	4	-184,46	268,95
Overige uitgaven*	5	1,75	1,98
Nationale LU exclusief btw	6=1+2+3+5	2 271,48	3 649,39
Binnenlandse LU exclusief btw	7=6+4-5	2 085,27	3 916,36
Niet-aftrekbare btw op de LU	8	1,34	1,65
binnenlandse LU inclusief btw	9=7+8	2 086,62	3 918,01
KU			
Infrastructuurgebruikers	10	477,86	573,48
- Gezinnen		66,54	58,41
- Ondernemingen		411,32	515,07
Infrastructuurbeheerders	11	138,92	285,78
- Privébeheerders		122,33	264,26
- Overheid		16,59	21,52
KU exclusief btw	12=10+11	616,78	859,26
Niet-aftrekbare btw op de KU	13	19,19	19,68
KU inclusief btw	14=12+13	635,97	878,95
Correctie voor dubbeltellingen**	15	564,17	590,51
Verbruik van vaste activa door de ondernemingen	16=14-15	71,80	288,44
Netto kapitaaluitgaven	17=9+16	2 158,41	4 206,45

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

* Consumptieve bestedingen van de ingezetenen in het buitenland min die van de niet-ingezetenen in België.

LU: lopende uitgaven; FV: finaal verbruik; IV: intermediair verbruik; KU: kapitaaluitgaven.

De door de overheid geheven taksen en heffingen op het luchtvervoer bedroegen 22 miljoen euro in 1995 en 25 miljoen in 2000. De btw wordt grotendeels gefinancierd door de gezinnen (alleen op de gebruiksuitgaven en op de aankoop van privévliegtuigen), terwijl de overige belastingen, die aan het gebruik van een luchtvaartuig gekoppeld zijn, vooral betaald worden door de ondernemingen op 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.

TABEL 24 - Belastingen en heffingen op de luchtvaart (in miljoen euro, tegen lopende prijzen)

	1995	2000
Btw		
Gezinnen	14,82	13,55
Ondernemingen	2,42	3,22
Overheid	3,29	4,57
Totaal btw	20,54	21,35
Personen	14,98	13,96
Goederen	0,06	0,07
Infrastructuur	5,50	7,33
Overige belastingen (Onv.)		
Gezinnen	0,13	0,33
Ondernemingen	1,17	2,90
Overheid	0,00	0,00
Totaal overige belastingen	1,30	3,23
Personen	0,96	2,95
Goederen	0,34	0,28
Infrastructuur	0,00	0,00
Alle belastingen inbegrepen		
Gezinnen	14,96	13,88
Ondernemingen	3,59	6,12
Overheid	3,29	4,57
Totaal belastingen	21,84	24,57
Personen	15,94	16,91
Goederen	0,40	0,34
Infrastructuur	5,50	7,33

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

Onv.: onvolledige post.



VI Conclusions

De Satellietrekeningen voor Transport ramen de totale uitgaven voor transport in 2000 op 53,5 miljard euro. De lopende uitgaven vertegenwoordigen driekwart van de totale uitgaven, of 40 miljard euro, tegenover 15,6 miljard voor de bruto kapitaaluitgaven en 2 miljard voor het verbruik van vaste activa. Ongeveer 80 % van de totale uitgaven is bestemd voor het wegvervoer.

Voor alle modi samen staan de ondernemingen in voor 42 % van de totale uitgaven, de gezinnen voor 39 % en de overheid voor 17 % (de overblijvende 2 % stemmen overeen met het buitenlands saldo voor transport).

Voor het wegvervoer daarentegen is ongeveer de helft van de totale uitgaven voor rekening van de gezinnen, vooral voor het gebruik en de aankoop van personenvoertuigen. De uitgaven van de ondernemingen vertegenwoordigen 39 % van de totale uitgaven voor het wegvervoer. De helft heeft betrekking op het transport voor eigen rekening. De overheidsuitgaven voor onderhoud en investeringen in de wegeninfrastructuur bedragen 14 % 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 72 % van de totale uitgaven, de uitgaven voor goederenvervoer 16 % en voor de infrastructuur 12 %. 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 9,6 miljard euro op voor de overheid, nagenoeg alleen via het wegvervoer. De btw vertegenwoordigt 41 % van alle belastingen; de andere belastingen dan de btw 59 %.

De gezinnen dragen het overgrote deel, 64 % van alle vervoersgebonden belastingen, de ondernemingen slechts 29 % en de overheid 7 %. Deze laatste post stemt enkel overeen met de btw op de uitgaven voor onderhoud en voor infrastructuurinvesteringen van de overheid.

Het personenvervoer genereert 78 % van de belastingen tegenover slechts 16 % voor het goederenvervoer en 7 % voor de infrastructuur. Voor de infrastructuur gaat het om btw.

Op basis van de resultaten van de SRT zullen de ontvangsten en de uitgaven van de overheid in verband met de transportactiviteit geraamd worden tijdens de volgende maanden. Die analyse zal gebeuren per transportmodus om een intermodale vergelijking van die publieke ontvangsten en uitgaven mogelijk te maken.

De externe kosten als gevolg van de transportactiviteiten zullen in de SRT worden geïntegreerd om een vollediger beeld van de totale transportuitgaven te krijgen. De externe kosten voor transport worden veroorzaakt door de transportgebruikers, maar worden niet door hen betaald. Die kosten hebben vooral betrekking op de gezondheid, de verkeersopstoppingen en het milieu. Door de integratie van de externe kosten kunnen de gegevens van de SRT worden vervolledigd, vooral voor de modi die veel externaliteiten genereren.

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.



Bibliografie

Avonds L. et al. (2007) *“Supply and Use Tables for Belgium 1995-2002: Methodology of Compilation”*, Working Paper 04-07, Federaal Planbureau, Brussel.

Nationale Bank van België, *Classification of Individual Consumption According to Purpose 1995*.

Nationale Bank van België, *Classification of Individual Consumption According to Purpose 2000*.

Braibant M. (augustus 1993), « *Les comptes satellites* », Insee werkdocumenten, n° D 9304.

Federaal Planbureau (december 2006), Eindrapport 2006: « *Federale beleidsondersteunende activiteiten inzake mobiliteit en vervoer, Volume 2: Satellietrekening transport* », Vertrouwelijke versie, Kaderconventie 2004-2007 tussen het FPB en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Federaal Planbureau (december 2007), Eindrapport 2007: « *Federale beleidsondersteunende activiteiten inzake mobiliteit en vervoer, Volume 2: De satellietrekeningen vervoer* », Vertrouwelijke versie, Kaderconventie 2004-2007 tussen het FPB en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Federaal Planbureau (januari 2006), Eindrapport 2005: « *Federale beleidsondersteunende activiteiten inzake mobiliteit en vervoer, Volume 2: Satellietrekening transport* », Vertrouwelijke versie, Kaderconventie 2004-2007 tussen het FPB en de FOD Mobiliteit en vervoer.

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.

Commission des comptes des transports de la nation (1996), « *Le compte satellite des transports en 1992* ».

Commission des comptes des transports de la nation (1999), « *Le compte satellite des transports en 1992 et 1996 (première estimation dans la base 1980 des comptes nationaux)* ».

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.

Eurostat (1996), “*European System of Accounts ESA 1995*”, Luxemburg.

Instituut voor de Nationale Rekeningen, *Rekeningen van de openbare besturen 1995*.

Instituut voor de Nationale Rekeningen, *Rekeningen van de openbare besturen 2000*.

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 (1999), *Aanbod- en gebruikstabellen 1995, Gedetailleerde versie, intern gebruik*.

Instituut voor de Nationale Rekeningen/Nationale Bank van België (2004), *Aanbod- en gebruikstabellen 2000, Gedetailleerde versie, intern gebruik*.

Ministerie van Financiën, Studie- en documentatiedienst (1995), *Fiscaal memento*.

Ministerie van Financiën, Studie- en documentatiedienst (2000), *Fiscaal memento*.



Bijlagen

A. 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 activiteiten-sector 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 door te gaan 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'¹. 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 het Waals Gewest. Er zijn 5 provinciale entiteiten: TEC Waals Brabant, TEC Charleroi, TEC Henegouwen, TEC Luik-Verviers en TEC Namen-Luxemburg.

1. INR.

- 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 afhankelijk zijn 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 C.
- Vervoer voor eigen rekening: zie bijlage C.
- Wegvervoer: geheel van voertuigen die de wegeninfrastructuur gebruiken, met uitzondering van de voertuigen van het lokaal openbaar vervoer.

B. 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 120 bedrijfstakken en 320 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 (120 kolommen en 320 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 25 - Vereenvoudigde structuur van de gebruikstabel (gedetailleerde versie voor intern gebruik)

	Bedrijfstak (120 kolommen)	Σ
Producten (320 rijen)	Intermediair verbruik per product en per bedrijfstak	
Σ		

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

TABEL 26 - Vereenvoudigde structuur van de aanbodtabel (gedetailleerde versie voor intern gebruik)

	Bedrijfstak (120 kolommen)	Σ
Producten (320 rijen)	Productie per product en per bedrijfstak	
Σ		

C. 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 voorwaarden¹:

“...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 1984² 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.
2. Die richtlijn wordt integraal voorgesteld in bijlage D.

D. Richtlijn 84/647/EEG

“Richtlijn van de Raad van 19 december 1984 betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg (84/647/EEG)

De Raad van de Europese Gemeenschappen,
Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75,
Gezien het voorstel van de Commissie,
Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité (1),
Gezien het advies van het Europese Parlement (2),
Overwegende dat, macro-economisch gezien, het gebruik van gehuurde voertuigen in bepaalde omstandigheden de verspilling van produktiefactoren tegengaat en aldus een optimale allocatie van de middelen mogelijk maakt;
Overwegende dat, micro-economisch gezien, deze mogelijkheid de organisatie van het goederenvervoer een zekere soepelheid verleent en op die manier de produktiviteit van de ondernemingen verhoogt;
Overwegende dat de eerste richtlijn van de Raad van 23 juli 1962 inzake de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten (3), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 82/50/EEG (4), dient te worden gewijzigd,
heeft de volgende richtlijn vastgesteld:

Artikel 1

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- “voertuig”: een motorvoertuig, aanhangwagen, oplegger of samenstel van voertuigen, uitsluitend bestemd voor het goederenvervoer;
- “gehuurd voertuig”: elk voertuig dat, ingevolge de overeenkomst met het bedrijf dat het voertuig beschikbaar stelt, tegen vergoeding en voor een bepaalde tijd ter beschikking is gesteld van een onderneming die voor rekening van derden of voor eigen rekening goederenvervoer over de weg verricht.

Artikel 2

Elke Lid-Staat staat op zijn grondgebied, voor het vervoer tussen Lid-Staten, het gebruik toe van voertuigen die zijn gehuurd door op het grondgebied van een andere Lid-Staat gevestigde ondernemingen, op voorwaarde dat:

1. het voertuig overeenkomstig de wetgeving in laatstgenoemde Lid-Staat is ingeschreven of in het verkeer gebracht;
2. de overeenkomst alleen betrekking heeft op de terbeschikkingstelling van een voertuig zonder bestuurder en niet vergezeld gaat van een arbeidsovereenkomst, gesloten met hetzelfde bedrijf inzake een bestuurder of een rijder;
3. het gehuurde voertuig voor de duur van de huurovereenkomst uitsluitend ter beschikking staat van de onderneming die het voertuig gebruikt;
4. het gehuurde voertuig wordt bestuurd door personeel van de onderneming die het voertuig gebruikt;

5. aan de hand van onderstaande bewijsstukken, die in het voertuig aanwezig moeten zijn, wordt aangetoond dat aan bovengenoemde voorwaarden is voldaan:
 - a) de huurovereenkomst, of een voor eensluidend gewaarmerkt uittreksel daaruit, met onder meer de naam van de verhuurder, de naam van de huurder, de datum en de duur van de overeenkomst, alsmede de identificatie van het voertuig;
 - b) indien de huurder niet zelf de bestuurder is, de arbeidsovereenkomst van de bestuurder, of een voor eensluidend gewaarmerkt uittreksel daaruit, met onder meer de naam van de werkgever, de naam van de werknemer, de datum en de duur van de arbeidsovereenkomst, dan wel een recent loonstrookje.

In voorkomend geval mogen de onder a) en b) genoemde bewijsstukken worden vervangen door een gelijkwaardig document, dat door de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat wordt afgegeven.

Artikel 3

1. De Lid-Staten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat hun ondernemingen, voor het goederenvervoer over de weg, gehuurde voertuigen die overeenkomstig de wetgeving in hun land zijn ingeschreven of in het verkeer gebracht, onder dezelfde voorwaarden kunnen gebruiken als voertuigen die hun eigendom zijn, mits deze ondernemingen voldoen aan de in artikel 2 gestelde voorwaarden.
2. De Lid-Staten kunnen het vervoer voor eigen rekening van de bepalingen van lid 1 uitsluiten.

Artikel 4

1. Deze richtlijn laat onverlet de voorschriften van een Lid-Staat die voor het gebruik van gehuurde voertuigen minder beperkende voorwaarden behelzen dan de in artikel 2 en 3 genoemde.
2. Deze richtlijn laat onverlet de voorschriften van een Lid-Staat waarbij voor het gebruik van gehuurde voertuigen door zijn ondernemingen een minimumhuurtermijn is vastgesteld.

Artikel 5

Onverminderd het bepaalde in de artikelen 2 en 3 doet deze richtlijn geen afbreuk aan de toepassing van de regels inzake:

- de marktordening voor het goederenvervoer over de weg voor rekening van derden en voor eigen rekening, met name de regels inzake de toegang tot de markt en de contouringering van de vervoerscapaciteit;
- de vervoerprijzen en -voorwaarden in de sector goederenvervoer over de weg;
- de huurprijsvorming;
- de invoer van voertuigen;
- de voorwaarden voor de toegang tot de werkzaamheid of het beroep van verhuurder van wegvoertuigen.

Artikel 6

In bijlage I van de eerste richtlijn van de Raad van 23 juli 1962 wordt punt 11, sub d), eerste alinea, vervangen door:

“d) de voertuigen die de goederen vervoeren, 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 betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg (5).

(5) PB nr. L 335 van 22. 12. 1984, blz. 72.”.

Artikel 7

De Lid-Staten treffen de maatregelen die nodig zijn om uiterlijk op 30 juni 1986 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Artikel 8

Uiterlijk 30 juni 1989 bespreekt de Raad, aan de hand van een verslag van de Commissie, in voorkomend geval vergezeld van voorstellen, artikel 3, lid 2, en artikel 4, lid 2.

Artikel 9

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 19 december 1984.

Voor de Raad

De Voorzitter

J. BRUTON

(1) PB nr. C 10 van 16. 1. 1984, blz. 91.

(2) PB nr. C 35 van 9. 2. 1984, blz. 19.

(3) PB nr. 70 van 6. 8. 1962, blz. 2005/62.

(4) PB nr. L 27 van 4. 2. 1982, blz. 22.”

E. Transportbedrijfstakingen en karakteristieke producten

TABEL 27 - Bedrijfstakingen transport en karakteristieke producten

Bedrijfstaking / transportmodus		Productie	Transportmaterieel	Intermediair verbruik
60C1	Weg	60C01 Goederenvervoer over de weg (post en verhuizingen inbegrepen)	34A05 Automobielen voor goederenvervoer en bijzondere doeleinden	Gasolie, overig goederenvervoer over de weg (post en verhuizingen inbegrepen), andere diensten met betrekking tot het vervoer te land, onderhoud en reparatie van motorvoertuigen en motorrijwielen
	(Goed)	60C02 Verhuur van vrachtauto's met chauffeur	34B01 Carrosserieën voor motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers	
60B1	Weg (Pers)	60B02 Taxi's en verhuur van personenwagens met chauffeur	34A02 Personenautomobielen	Gasolie, luchtbanden, onderdelen en accessoires voor motorvoertuigen en motoren daarvan, onderhoud en reparatie van motorvoertuigen en motorrijwielen
		60B03 Overige personenvervoer te land	34A03 Tweedehands-persoonenwagens	
			34A04 Automobielen voor het vervoer van 10 of meer personen	
60B1	LOV	60B01 Personenvervoer te land volgens dienstregeling	34A04 Automobielen voor het vervoer van 10 of meer personen	Gasolie, luchtbanden, onderdelen en accessoires voor motorvoertuigen en motoren daarvan, onderhoud en reparatie van motorvoertuigen en motorrijwielen
60A1	Spoor	60A02 Goederenvervoer (excl. postvervoer), duwen of slepen per spoor	35A02 Rollend materieel voor spoor- en tramwegen, alsmede delen daarvan	Autoverhuur en verhuur van andere transportmiddelen; ander goederenvervoer over de weg (post en verhuizingen inbegrepen); gewalste platte producten, walsdraad en staven, profielen van ijzer of van niet-gelegeerd staal, damwandprofielen, bestanddelen van spoorbanen, allerlei soorten afval van ijzer; verhuur van overige machines, apparaten en werktuigen; verhuur van persoonlijke en huishoudelijke artikelen; elektriciteit en distributie van elektriciteit; rollend materieel voor spoor- en tramwegen, alsmede delen daarvan
		60A01 Interlokaal vervoer van reizigers per spoor		
61B1	Binnenvaart	61B02 Goederenvervoer met schepen over binnenwateren; verhuur van binnenvaartschepen met bemanning; slepen en duwen	35A01 Scheepsbouw- en reparatie	Gasolie, kerosine, onderhoud en reparatie van motorvoertuigen en motorrijwielen, goederenvervoer met schepen over binnenwateren; verhuur van binnenvaartschepen met bemanning; slepen en duwen *
		61B01 Personenvervoer met schepen over binnenwateren		
61A1	Maritiem	61A02 Goederenvervoer over zee en kustwateren (incl. post), verhuur van zeeschepen met bemanning; slepen en duwen	35A01 Scheepsbouw-en reparatie	Vrachtbehandeling, overige ondersteunende activiteiten in verband met het vervoer over water, overige tussenpersonen op het gebied van vervoer, autoverhuur en verhuur van andere transportmiddelen
		61A01 Personenvervoer over zee en kustwateren		
62A1	Lucht	62A02 Goederenvervoer door de lucht (post inbegrepen); ruimtevvaart	35A03 Vliegtuigen en hefschroeftuigen, ruimtevvaartuigen, onderdelen en toestellen, luchtballons en -schepen; zweefvliegtuigen, deltavliegtuigen, deltavliegtuigen en andere luchtvaartuigen zonder voortbewegingsmechanisme	Kerosine; vliegtuigen en hefschroeftuigen, ruimtevvaartuigen, onderdelen en toestellen, luchtballons en -schepen; zweefvliegtuigen, deltavliegtuigen en andere luchtvaartuigen zonder voortbewegingsmechanisme; vrachtbehandeling; overige ondersteunende activiteiten in verband met het luchtvervoer
		62A01 Personenvervoer door de lucht; verhuur van luchtvaartuigen met bemanning		

* De inlichtingen die door de AGT van het INR geleverd werden lijken enkele incoherenties te bevatten voor de bedrijfstaking binnenvaart. Zo zou de bedrijfstaking binnenvaart bijvoorbeeld kerosine verbruiken, een brandstof die doorgaans nochtans voorbehouden is voor vliegtuigen.

F. 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. Tussen de twee onderzochte jaren heeft de btw- en accijnswetgeving voor de goederen en diensten 'vervoer' weinig veranderingen ondergaan. De belangrijkste wijziging heeft betrekking op het maximum btw-tarief (20,5 % in 1995 en 21 % in 2000).

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.

1. 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 ondernemingen¹ 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

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

in verband met vervoer. Algemeen waren er in 1995 vier btw-tarieven: 0 %, 6 %, 12 % en 20,5 %. In 2000 steeg dit laatste tarief tot 21 %, terwijl de overige tarieven ongewijzigd bleven. Wat het vervoer betreft, zijn de gebruikte btw-tarieven het tarief van 6 % voor het personenvervoer en het tarief van 20,5 % in 1995 en 21 % in 2000 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, 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.

2. 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 2001;
- voor de minerale oliën die wordt gebruikt als brandstof voor de scheepvaart op de communautaire wateren, inclusief de visvangst; en voor de privépleziervaartuigen, enkel tot 31 december 2001;
- 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 spoorwagennet;
- 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 2001.

3. 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 de jaren 1995 en 2000 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 dit dus overeen met de minerale oliën die worden gebruikt in het vervoer via de lucht, het water en het spoor.

G. 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 Luchtwegen
SAB	:	Société de Développement et de Promotion de l'Aéroport de Bierset
SRT	:	Satellietrekening Transport
SRWT	:	Société Régionale Wallonne de Transport
TEC	:	Société de Transport en Commun (Région Wallonne)
TU	:	Totale uitgaven
VVA	:	Verbruik van vaste activa
VVM	:	Vlaamse Vervoermaatschappij
