

Dieselprijs gaat naar 2 euro, en elk product dat je in huis haalt is vervoerd door een vrachtwagen. Gaan we dat voelen bij Bol, Zalando of in de supermarkt?

“Als diesel duurder wordt, wordt alles duurder.” Nu de dieselprijs richting 2 euro klimt, trekt de transportsector aan de alarmbel. Transporteurs waarschuwen dat ze de extra kosten niet zelf kunnen slikken en dus zullen doorrekenen. Zal je dat meteen voelen in je portemonnee? We vroegen het aan transporteconoom Roel Gevaers (UAntwerpen).

Wie de voorbije dagen aan de pomp stond, heeft het zeker gemerkt: de maximumprijs voor diesel steeg donderdag naar 1,923 euro. In één klap kwam er maar liefst 14,4 cent bij. In een week steeg de prijs met bijna 19 cent, of net geen 11 procent. Een volle tank werd daardoor ruim 9 euro duurder, voor een vrachtwagen met een tank van 500 liter is dat ruim 90 euro.

De transportsector trekt daarom aan de alarmbel. Volgens Transport en Logistiek Vlaanderen is het onvermijdelijk dat die kosten uiteindelijk worden doorgerekend. “Uit onze berekeningen blijkt dat elk transport de voorbije week al zo’n 2 procent duurder is geworden”, zegt CEO Johan Staes. “Het is onmogelijk te voorspellen hoe de dieselprijs de komende dagen en weken zal evolueren, maar dat de hogere dieselprijs niet door de transportondernemingen kan worden gedragen, staat vast.”

Die 2 procent waarvan sprake lijkt misschien beperkt, maar de impact sijpelt door in zowat alles wat we kopen. Vrijwel elk product dat je in huis haalt, heeft immers op een vrachtwagen gestaan: van melk en brood over meubels en bouwmaterialen tot het postpakketje aan je deur.

Clausules

De meeste transportondernemingen werken met dieseltoeslagclausules, legt Benny Smets, oprichter van transportbedrijf Ninatrans, uit. “Dat is een contractuele afspraak tussen vervoerder en opdrachtgever om prijsschommelingen in brandstofkosten op te vangen. Dat systeem bestaat al vele jaren en maakt dat transportprijzen maandelijks of soms driemaandelijks worden herzien.”

Maar de recente stijging gaat volgens hem bijzonder snel. “Zulke herzieningen doen wij maandelijks. Maar deze stijging is zo abrupt en ongezien dat we niet tot het einde van de maand kunnen wachten. Wij zitten in een ‘centiemenbusiness’, waar diesel 20 à 30 procent van de kostprijs uitmaakt. De stijging nu is groter dan het rendement.” Dat betekent dat Smets’ 350 vrachtwagens zonder aanpassing met verlies zouden rijden. “Uitzonderlijk gaan we daarom nu al met de klanten in overleg. Het is geen fijn nieuws om te brengen, maar we kunnen niet anders.”

Volgens Smets is er begrip bij de klanten. Al valt bij een andere grote speler toch te horen dat de gesprekken soms pittig verlopen. “Het is allesbehalve evident om de kosten vanaf morgen al door te rekenen”, klinkt het bij een Benelux-vervoerder met een honderdtal vrachtwagens die vooral voedingsproducten transporteert.

Met vertraging

Dit kan niet anders dan een impact hebben voor de consument, verzekert ook transporteconoom Roel Gevaers (UAntwerpen). “Als diesel duurder wordt, wordt alles duurder. Houdt dit aan, dan krijgen we zeker opnieuw een sterkere

inflatie van alle producten.”

In de supermarkt en andere winkels volgt zo’n prijsstijging doorgaans met enkele maanden vertraging. Maar ook bedrijven zoals bpost, PostNL en DHL, die de postpakketjes aan onze deur afleveren, werken veelal met een zogenaamde *fuel surcharge* die snel wordt doorgerekend aan hun klanten, zoals e-commercebedrijven als Bol, Amazon of Zalando.

“Of wij dat als consument meteen zullen voelen? Wellicht niet. Als online koper betaal je zelden rechtstreeks voor de levering, maar zit die kost vaak inbegrepen in de prijs. De e-commercespelers zullen die extra kost wel verrekenen in hun verkoopprijzen om deze schok op te vangen.” Dat zal met vertraging gebeuren, maar kan volgens hem ook relatief snel gaan. “Reken op maximaal een tweetal maanden voor zowat alles wat je online in je boodschappenmandje legt iets duurder zal zijn.”

Containers en vliegtickets

Tijdens de coronapandemie gingen ook de wereldwijde prijzen voor zeecontainers door het dak, wat de import uit onder meer Azië duurder maakte. Voorlopig ziet Gevaers nog geen signalen dat dat scenario zich herhaalt. “AI valt wel te verwachten dat ook het containertransport met enkele procenten zal verhogen”, zegt hij. “Voor de consument zal dat effect kleiner zijn en ook later voelbaar, omdat containers vaak maanden onderweg zijn en er vaak meerdere tussenpartijen betrokken zijn.”

Bepaalde ticketprijzen voor vluchten werden wél al duurder. Dat heeft enerzijds met de duurdere brandstof te maken, maar ook met het verstoorde vliegverkeer, legt Gevaers uit. “Belangrijke Midden-Oostenmaatschappijen als Emirates, Etihad en Qatar Airways liggen plat”, zegt Gevaers. “Als het aanbod naar pakweg Thailand of Bali verkleint, dan stijgt de prijs.”

Hogere kilometerheffing uitgesteld?

Voor de transportsector komt deze ongezien prijsstijging op een bijzonder slecht moment. De Vlaamse regering wil namelijk op 1 juli de kilometerheffing voor vrachtwagens verhogen. “Die maatregel zou het wegtransport gemiddeld nog eens 3 procent duurder maken”, stelt Staes van Transport en Logistiek Vlaanderen. Daarom vraagt de sector om de verhoging minstens uit te stellen. “Dat is niet alleen nodig voor het overleven van de sector, maar komt ook de consument ten goede.”

Sven Ponsaerts