

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

9 december 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het 'occasioneel' vervoer van leerlingen door De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aangekondigde verkoop van drie Antwerpse sluzen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 9 december 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.06 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het 'occasioneel' vervoer van leerlingen door De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het 'occasioneel' vervoer van leerlingen door De Lijn.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat de problematiek van het leerlingenvervoer in deze commissie wordt besproken. Ook de heer Caluwé heeft hierover reeds meerdere vragen gesteld.

Sedert twee jaar staat De Lijn ook in voor het leerlingenvervoer. Dit vervoer wordt nu niet meer toevertrouwd aan het departement Onderwijs, maar ook vroeger organiseerde De Lijn ritten voor het woon-schoolverkeer. Deze diensten van De Lijn worden volgens het decreet basismobiliteit ingedeeld bij vormen van geregeld vervoer.

Daarnaast biedt De Lijn ook occasioneel busvervoer aan scholen aan voor uitstappen, schoolreizen en zwembadbezoek. Ook andere organisaties kunnen een beroep doen op de diensten van De Lijn voor occasioneel busvervoer. Dit is een goede manier om bussen ook tijdens de daluren te laten rijden, want dan staan er toch tientallen bussen stil.

Met deze initiatieven begeeft De Lijn zich op de markt van de privé-busmaatschappijen. Het is be-

langrijk dat De Lijn voor deze ritten aan dezelfde regels is onderworpen als de privé-sector. Het is een gezonde uitgangspositie dat een school die een schoolreis organiseert zowel bij De Lijn als bij een privé-maatschappij dezelfde regels aantreft.

Occasionele ritten vallen volgens mij buiten het geregeld vervoer, en moeten worden beschouwd als niet-geregeld vervoer. Dit vervoer mag enkel met bussen die goedgekeurd zijn, waarin de passagiers niet kunnen rechtstaan en tijdens het vervoer moeten zitten. Voorlopig geldt nog dat kinderen onder de twaalf jaar met drie mogen plaatsnemen op een zetel voor twee passagiers. In het Waals en het Brussels Gewest is dit ondertussen aangepast. Mijnheer de minister, volgens mijn informatie heeft De Lijn nog geen vergunning voor het uitvoeren van niet-geregeld vervoer. Hiervoor moet de bus ook uitgerust zijn met een tachograaf.

In tegenstelling tot de privé-sector betaalt De Lijn geen verkeersbelasting en wordt voor brandstof een verminderd accijnstarief aangerekend. Deze voorbeelden tonen aan dat voor dezelfde doelstellingen De Lijn en de privé-sector over andere modaliteiten beschikken. Dit kan misschien concurrentievervalsing werken. Ik heb er geen probleem mee dat De Lijn niet-geregeld vervoer doet, indien met dezelfde regels wordt gewerkt.

Door een flexibele interpretatie van de regels zou de Vlaamse Vervoermaatschappij dergelijke ritten categoriseren als versterkingsritten van het bijzonder geregeld vervoer. Het gevolg is dat 90 personen zijn toegelaten in de bus en dat, ook voor kilometerslange verplaatsingen, twee derde van de passagiers mag rechtstaan. Zeker als het gaat om schoolreizen moeten we ons afvragen of de veiligheid wel voldoende kan worden gegarandeerd. Het is in elk geval duidelijk dat De Lijn met dergelijke ritten de grenzen van haar bevoegdheden aftast en gevaarlijk dicht bij het terrein van de privé-maatschappij-

Decaluwe

en komt. Het is een flinterdunne grens, waarover ik bij de privé-sector regelmatig klachten hoor.

Mijnheer de minister, kunnen ritten voor scholen – occasioneel, zonder vaste frequentie en halteplaatsen – beschouwd worden als een vorm van bijzonder geregeld vervoer? Begeeft De Lijn zich met deze ritten op het terrein van privé-busmaatschappijen? Is hier sprake van oneerlijke concurrentie? Acht de minister het te verantwoorden dat De Lijn voor schooluitstappen leerlingen vervoert, waarbij 90 kinderen in een bus vervoerd worden en twee derde van de passagiers moet rechtstaan voor verplaatsingen van bijvoorbeeld tien kilometer? Als dit wordt vergeleken met de strenge veiligheidsvoorwaarden waaraan privé-vervoerders moeten voldoen, is er duidelijk een probleem.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik wil duidelijk stellen dat schoolreizen behoren tot het ongeregeld vervoer. Ritten naar zwembaden behoren tot de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

Bijzondere vormen van geregeld vervoer worden in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg omschreven als 'geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, met bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen en afgezet'.

Dit is het geval voor leerlingen die naar zwembaden worden vervoerd. Bijzondere vormen van geregeld vervoer mogen uitgevoerd worden met autobussen die niet aan de vereisten van autocars voldoen. Dit geldt zowel voor privé-ondernemingen als voor De Lijn. Aangezien de vervoersmarkt voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer vrij is, mag De Lijn deze diensten met haar voertuigen uitvoeren. We moeten opmerken dat zwembadritten zelden of nooit over grote afstanden gaan. De volledige capaciteit van de voertuigen mag benut worden, maar dit is zelden of nooit het geval.

De Lijn voert geen schoolreizen uit en begeeft zich dus niet op de ongeregelde vervoersmarkt. Vandaar het belang van de definiëring.

Enkel evenementenvervoer – dit is vervoer van en naar een publieke gebeurtenis met een sterk mobiliteitsgenererend effect – wordt krachtens artikel 32 en volgende van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer uitgevoerd in samenspraak met de autocarondernemers. Met de sector worden de nodige afspraken gemaakt. Bij deze afspraken is ook de federale minister van Mobiliteit betrokken, teneinde ook de veiligheidsvoorwaarden in ogenschouw te nemen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het zijn natuurlijk de nuances die belangrijk zijn. Wat is een schoolreis of een daguitstap? Het is belangrijk om uw duidelijk antwoord nog eens te communiceren met alle betrokkenen, zodat er geen discussie meer mogelijk is.

De 2/3-regel in het kader van het schoolvervoer is redelijk goed. Er hangt een prijskaartje aan, maar Brussel en Wallonië doen dit wel. In West-Vlaanderen is het al voorgevallen dat leerlingen drummen om op de bussen te kunnen stappen, met alle gevolgen van dien. In sommige gevallen worden zelfs pv's opgesteld. Volgens de normen kunnen tot 90 personen in een bus, maar een bus zit al veel eerder stampvol omwille van de vele boekentassen. Volgens de normen van De Lijn is een stampvolle bus met 70 personen geen overbelasting.

Mijnheer de minister, ik vraag u daarom om een grondige evaluatie te maken in het belang van de veiligheid. De norm van 90 personen moet worden geëvalueerd en aangepast. Ik plak er niet graag een getal op, maar uit de praktijk blijkt dat 70 leerlingen met boekentassen op een bus, zeker kunnen worden vergeleken met haringen in een ton. Kunt u dit eens bekijken, want als we schriftelijke vragen stellen, antwoordt De Lijn terecht dat er volgens de normen geen sprake is van overbelasting. In de statistieken is daarover bijgevolg niets terug te vinden. Kunt u hierover contact opnemen met De Lijn? Op basis van de statistieken alleen, kan geen goed inzicht worden verworven in de reële situatie, want zij geven niet alle knelpunten weer.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, u hebt gelijk dat veiligheid boven alles gaat. Ik wil evenmin een polemiek hierover. Er worden reeds gesprekken gevoerd. Ik herinner me trouwens ook acties over boekentassen van kinderen en als ik zie

Bossuyt

met welke zware boekentassen mijn kleine kinderen naar school trekken, houd ik mijn hart vast. We moeten die kwestie goed in het oog houden.

Ik merk nog even op dat in sommige gevallen veel aan te merken is op het leerlingenvervoer door de scholen zelf. De scholen mogen niet vergeten dat ze verantwoordelijk zijn en verzekerd moeten zijn. We pleiten voor een zo transparant mogelijke situatie.

Definities vormen een probleem. We blijven in een grijze zone zitten, hoe scherp de omschrijvingen ook zijn. Ik heb u een voorbeeld gegeven van een omschrijving. Die moet neutraal en algemeen zijn. Door te omschrijven, ontstaat een grijze zone, afhankelijk van de situatie en mensen ter plaatse. Er is altijd wel een reden om ofwel heel mild, ofwel heel streng te zijn. Als u voorstellen hebt voor omschrijvingen, mag u ze altijd overmaken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aangekondigde verkoop van drie Antwerpse sluizen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aangekondigde verkoop van drie Antwerpse sluizen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vorige week hielden we over dit thema een korte gedachtewisseling tijdens de plenaire vergadering. Toen vertelde u dat u geen probleem had met legale vormen van belastingontwijking. U maakte een duidelijk onderscheid met belastingontduiking. Omdat toch nog heel wat vragen zijn blijven hangen, heb ik mijn vraag om uitleg niet ingetrokken.

Drie Antwerpse sluizen zouden worden verkocht aan Amerikaanse investeerders om ze nadien terug te huren via het systeem van US cross-border lease. Daardoor zouden Amerikaanse bedrijven een fiscaal voordeel, en het Vlaams Gewest de nodige

fondsen verwerven. De constructie zou worden opgezet worden binnen de BAM.

Ik bekijk dit als een kwestie van fiscale ethiek. Ik heb een en ander nog eens nagelezen, want in dit Vlaams Parlement werd reeds veel gediscussieerd over cross-border lease van de riolering, samen met minister Van Grembergen, minister Sannen en voormalig minister Dua. Daarbij werd een paar keer verwezen naar de Nederlandse overheid. De Nederlandse minister van Binnenlandse Zaken, de heer De Vries, heeft in 2001 een duidelijke omzendbrief geschreven met een verbod aan de gemeenten. Op andere niveaus staat de Nederlandse overheid dergelijke constructies echter wel toe. De situatie is dus ook daar dubbelzinnig, maar de argumentatie van de Nederlandse overheid is dat niet.

Ik citeer even uit de omzendbrief van de Nederlandse minister De Vries : 'De overheid verwerft uit belastingen haar inkomsten en heeft dus een groot belang bij een goede belastingmoraal. Daarom dient deze overheid geen gebruik te maken van constructies die uitsluitend zijn opgezet om van een belastingvoordeel – mee – te profiteren, noch bij de Nederlandse, noch bij een buitenlandse overheid.'

Een tweede uitgangspunt uit de omzendbrief met een verbod aan de gemeenten, luidt : 'De overheid heeft zich heel wat voordelen van de bedrijfsmatige wijze van werken eigen gemaakt. Deze voordelen moeten uiteraard behouden worden. De 'ondernemende overheid' mag echter niet doorschieten. De overheid is geen bedrijf, maar overheid ; zij dient te zijn : prudent, integer, en gericht op uitsluitend de vervulling van de publieke taak. De overheid dient ervoor te zorgen dat wetten en regels worden nageleefd, en moet niet zelf de randen of de mazen van de wet opzoeken, noch in het eigen land, noch in het buitenland.'

Een derde argument voor het verbod in de brief gaat over de onttrekking aan de vrije democratische besluitvorming : 'De goederen worden voor een lange termijn onttrokken aan de vrije beschikingsmacht van de gemeente : goederen die cruciaal zijn voor de uitvoering naar behoren van de publieke taak.'

In de omzendbrief geeft de minister ook een financieel argument : 'Er zijn vraagtekens te plaatsen bij de profijtelijkheid op de lange duur. De lange duur, de ingewikkeldheid van de structuur en de verwevenheid met het Amerikaanse rechtstelsel, en de mogelijkheid van onvoorziene ontwikkelingen in

Malcorps

het buitenlands en binnenlands rechtsstelsel, brengen ook risico's mee op verwickelingen van juridische aard gedurende de looptijd van het contract.'

Dit zijn letterlijke passages uit de omzendbrief waarmee het de Nederlandse gemeenten wordt verboden om dergelijke constructies voor riolerings en afvalwater te gebruiken.

Ik heb ook eens op het internet gesnuisterd in de website van het Amerikaanse Congres. De Amerikaanse commissie voor Financiën houdt zich wel degelijk bezig met heel deze problematiek, al blijft president Bush de huidige regeling beschermen omwille van de grote investeerders. We kennen allemaal het beleid dat de Amerikaanse president terzake voert en ik meen en hoop dat er weinigen zijn in dit land die zijn beleid ondersteunen. Zijn beleid wordt zwaar onder vuur genomen door de democratische oppositie. Grootschalige bedrijven zoals Philip Morris, Citibank en General Motors maken deel uit van dat soort constructies en kennen zichzelf de nodige fiscale voordelen toe.

Ik blijf met mijn ethische vragen zitten, want welk signaal ontvangt de burger als het Vlaams Gewest zelf dit soort constructies opzet? Vorige week discussieerden we over het standpunt van minister Van Grembergen. Uit zijn beleidsbrief blijkt dat hij tegenover de gemeenten niet hetzelfde standpunt heeft ingenomen als zijn Nederlandse collega. Hij wenst 'dat de contracten voorlopig worden beperkt tot de thematiek van het rioleringsstelsel'. Hij heeft niets gezegd over het gewestelijk niveau, maar in de beleidsbrief en in de commissie heeft hij duidelijk laten blijken dat ook hij ethische bezwaren heeft. Meerdere ministers van de Vlaamse regering stellen zich trouwens vragen.

Mijnheer de minister, ik zou van u graag een reactie krijgen op de praktische, maar ook op de principiële bezwaren. Is er een regeringsstandpunt?

Hoe verloopt het overleg met de Antwerpse havenvereniging? Uit het verslag van de discussie van het Antwerps Havenbedrijf maak ik op dat het Antwerps Havenbedrijf geen standpunt inneemt, noch een veto heeft uitgesproken.

Hoe noodzakelijk zijn de fiscale constructies om de financiering van de BAM rond te krijgen? Dit is een belangrijke vraag die over de hele BAM-constructie gaat. Ik begrijp dat we om geld verlegen zitten omwille van de vele infrastructuurwerken die moeten gebeuren. Ik heb cijfers horen noemen,

maar weet niet of ze officieel zijn. Het is misschien goed om mee te delen welke geldsommen precies worden verwacht van de constructies. Kan die informatie worden vrijgegeven? Welke alternatieven zijn voorhanden voor het geval de constructies niet doorgaan?

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb uit een welingelichte bron vernomen dat het Amerikaanse Congres zou hebben beslist om het bestaande systeem van cross-border lease, zoals het werd opgezet door de Vlaamse steden en gemeenten, af te blazen. Die beslissing zou in november genomen zijn. Bent u daarvan op de hoogte?

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Mijnheer de minister, het boeit me enorm om te weten hoe de hele BAM-constructie wordt opgezet en hoe het hele systeem zal worden gefinancierd. Ik stel me daarbij heel fundamentele vragen.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om op te merken dat ik het systeem absoluut niet onethisch vind. Als de Amerikaanse wetgever een systeem vooropstelt dat ook een aanmoediging vormt voor de Amerikaanse bedrijven, is daar niets onethisch aan. Ik zou het veel onethischer vinden als een aantal investeringen die via de constructie kunnen worden gedaan, niet worden gedaan.

Mijnheer Sauwens, ik glimlach bij uw opmerking. Toen de constructie voor de Liefkenshoektunnel aan de orde was, kwam er om de maand wel een bericht uit de VS dat het systeem zou worden opgezegd. Daarna volgde een nieuwe discussie en werd het systeem wat aangepast. In feite krijgen we steeds opnieuw hetzelfde in een ander kleedje. Ooit begon alles bij de Pickle-Dole lease, daarna kwam het sale-and-leasebackstelsel en toen de cross-border lease.

Mijnheer de minister, het kan misschien onethisch zijn dat de tussenbedrijven, de financiële instellingen die elk systeem moeten runnen, een zekere vorm van druk uitoefenen om een beslissing te nemen. Ik zeg dit uit eigen ervaring. We worden immers steeds opnieuw onder druk gezet omdat er zozegd geen tijd meer zou zijn. Ik ben van mening dat rustig de tijd moet worden genomen. Desnoods kan over een beslissing worden gestemd in het Vlaams Parlement, dan weet u meteen of we het ermee eens zijn of niet. De BAM is natuurlijk een andere zaak, want is een afzonderlijke organisatie.

Demeester

Ik zal u op een ander ogenblik een vraag om uitleg stellen, want ik meen dat er een probleem is met de gehele financiering van openbare werken. Ik verwijs naar de discussie tijdens de begrotingsbesprekingen en de opmerkingen van het Rekenhof en naar het VIF, dat 100 miljoen euro te weinig heeft voor de haveninvesteringen, want in plaats van 144 miljoen euro, heeft het 44 miljoen euro. De BAM moet gedeeltelijk worden gefinancierd met die middelen. Ik begrijp dat u hierop vandaag niet kunt reageren, maar ik kondig reeds een vraag terzake aan.

De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik vind het bij deze discussie over cross-border lease vreemd dat er een gebrek aan partijstandpunten is. In gemeenten zijn partijen voor of tegen naargelang ze deel uitmaken van de meerderheid of de oppositie. Dat is vreemd. De heer Malcorps had het over het ethische aspect. Ik volg de redenering dat het systeem in Amerika werd opgezet omwille van de bedrijven.

Mijnheer de minister, in verband met de ethische discussie, vraag ik me af wat de socialisten, die toch zo tegen wapenhandel zijn, zullen doen als blijkt dat hun financier uit Amerika een wapenleverancier is. Dat is volgens mij het ethische aspect van de zaak.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, het stoort me dat wordt afgeweken van een heel concrete vraag om een discussie te beginnen over andere aspecten of dat een andere vraag wordt aangekondigd. Ik krijg nu nog een aantal opmerkingen van iemand die geen vraag heeft ingediend. Ik pik dit niet.

De voorzitter : Mijnheer de minister, het is nog altijd de voorzitter die de werkzaamheden regelt.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, ik blijf bij het onderwerp. Ik zal het niet hebben over de hele constructie van de BAM. (*Opmerkingen*)

Ik ben het niet eens met het standpunt dat de voorzitter inneemt. (*Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt*)

De voorzitter : Collega's, de heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Het gaat om een constructie die is opgezet door de Amerikaanse regering, maar er wordt op een oneigenlijke manier gebruik van gemaakt. Het was niet de bedoeling om deze regeling te gebruiken voor de aankoop van grote infrastructuur in het buitenland.

Het gaat niet om particulieren die gebruik maken van de bestaande mogelijkheden van de belastingwetgeving, maar het is de overheid die dit doet, en zo aanleiding geeft tot belastingontwijking.

Ik vind de argumenten van de Nederlandse minister zeer verhelderend. Hij zegt dat het niet aan de overheid is om zich in deze grijze zone te begeven.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, Groen ! is lid van de Vlaamse regering en van het stadsbestuur van Antwerpen. Als Groen ! van oordeel is dit de regeling moreel en ethisch niet verantwoord is, is het aan hun bevoegde instanties om dit ook effectief tegen te houden.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Is er nog een vraag gesteld aan mij ? We kunnen een hele discussie voeren en vragen stellen. (*Opmerkingen van de heer Johan Sauwens*)

Mag ik het uitleggen ?

De voorzitter : Mijnheer de minister, u kunt nu antwoorden. (*Opmerkingen van de heer Johan Malcorps*)

De voorzitter : Mijnheer de minister, er was geen enkele overtreding van het reglement.

Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : In Amerika is er een interpretatie van de wetgeving. De wetgeving zelf is heel neutraal : ze laat bedrijven toe om te investeren in het buitenland en zorgt voor de fiscale mogelijkheden om dit te doen. Als morgen die mogelijkheid niet meer voorhanden is, is het gedaan.

De opmerking van de minister van Binnenlandse Zaken was dat gemeenten hier heel voorzichtig mee moeten omspringen.

Bossuyt

De problematiek is niet nieuw. De Liefkenshoek-tunnel was – ik denk in 1996 – het eerste dossier waarbij een beroep werd gedaan op de bestaande mogelijkheid. Hierover is toen in de commissie voor Financiën een uitgebreide discussie gevoerd.

Wat de ethiek betreft, is het heel duidelijk. In de Verenigde Staten is er een belastingreglementering op de investeringen. Deze regeling laat bedrijven toe om grote investeringen te doen in het buitenland en zorgt voor een ruime definiëring van deze investeringen. Wij zouden dit misschien strikter definiëren.

Een aantal bedrijven maakt hiervan gebruik. Ook wij maken hiervan gebruik. Men kan verwijzen naar de ethiek, maar dat is geven en nemen. De wetgeving op zich is niet verkeerd, maar er worden vragen gesteld als overheden hiervan gebruik maken. We moeten met zorg omgaan met deze regeling. Bij de contracten moet rekening gehouden worden met verschillende situaties.

Er wordt gevraagd wat gebeurt met het onroerend goed. Eigenlijk is het een constructie waarbij geen enkele betrokkene iets uit handen wil geven. De ene partij wil het fiscaal voordeel bemachtigen, de andere partij heeft ook louter financiële beweegredenen. Als men geen slecht contract afsluit, moet men zich geen vragen stellen.

De minister van Binnenlandse Zaken heeft aan de gemeenten voorgesteld om het niet alleen te doen, maar misschien met een groep van gemeenten, zodat de regeling in alle veiligheid kan gebeuren.

Mevrouw de voorzitter, als u mij toestaat, wil ik mijn antwoord voorlezen. Ik wil niet dat er enige onduidelijkheid blijft bestaan.

Het onderwerp is voor het eerst ter sprake gekomen naar aanleiding van de discussie over de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht, de BAM. De cross-border lease is toen uitgebreid besproken als een mogelijke alternatieve financieringstechniek.

Er werd ook op gewezen dat dergelijke operatie zou gebeuren in overleg met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Deze transacties werden vooraf besproken met het Havenbedrijf Antwerpen en ook bij de uitwerking zal het havenbedrijf nauw worden betrokken.

De nota aan de regering over de voorgestelde cross-border lease heeft een gunstig advies gekregen van de Inspectie van Financiën. Ik heb het dossier inmiddels aan minister Van Mechelen overgemaakt, met de vraag het te agenderen op de Vlaamse regering, want we moeten dit samen op de agenda plaatsen. Het is aan minister Van Mechelen om verdere stappen te zetten. De Vlaamse regering heeft nog geen definitieve beslissing genomen over de voorgestelde cross-border financiering.

Het fiscaal voordeel vloeit voort uit het onderscheid dat in de VS gemaakt wordt tussen enerzijds de juridische eigenaar en anderzijds de economische en fiscale eigenaar. De transactiestructuur voorziet dat de juridische eigendom van de sluizen steeds bij de huidige eigenaar, het Vlaams Gewest, blijft. Op dit vlak zijn er dus geen risico's.

De operationele controle op de geleasede infrastructuur wordt gewaarborgd door het afsluiten van een gekruiste concessieovereenkomst. De cross-border financiering hoeft dus geen afbreuk te doen aan de afspraken die voortvloeien uit het Havendecreet.

In verband met de mogelijke gevolgen van een wijziging van de Amerikaanse wetgeving, moeten we een onderscheid maken tussen een wijziging voor of na het afsluiten van de transactie.

Bij een wijziging van de wetgeving voor het afsluiten van de transactie zal de transactie vermoedelijk niet doorgaan. Het is de bedoeling om in het contract met de 'arranger' de transactiekosten, in geval van wetswijziging, ten laste te leggen van de 'arranger'. Er wordt bij de onderhandelingen mee rekening gehouden dat het Amerikaans Congres een einde kan stellen aan deze mogelijkheden.

Na het afsluiten van de transactie ligt het risico bij de Amerikaanse investeerder. Dit heeft voor het Vlaams Gewest geen impact op de afgesloten transactie. De Amerikaanse investeerder richt een 'trust' op, die juridisch gezien niet in falen kan gaan. Ook op dit vlak zijn de risico's dus afgedekt.

De kosten worden geschat op 1 tot 2 percent van de waarde van de sluizen. Het nettorendement, dus na aftrek van deze kosten, wordt geraamd op minimaal 3 percent van de waarde van de sluizen. Het rendement kan in gunstige omstandigheden oplopen tot 5 à 6 percent. Als deze transactie niet wordt afgesloten, zijn er geen kosten voor het Vlaams Gewest.

Bossuyt

Gelet op het substantiële bedrag van de netto-opbrengst en de intentie van de Vlaamse regering om deze opbrengst aan te wenden als kapitaalsverhoging van de NV BAM, mag het belang van dergelijke transacties, voor de financiering van de NV, niet onderschat worden.

Ook als de NV BAM op de kapitaalmarkten geld leent ter overbrugging van de investeringsperiode zonder toelinkomsten, dient zij daarnaast over een voldoende groot eigen vermogen te beschikken. De opbrengst van de cross-border financiering is een belangrijk element voor de opbouw van dit eigen vermogen. Ik ben dan ook voorstander om de cross-border lease zonder verder uitstel door te voeren.

De voorzitter : Volgens de regels heeft enkel de heer Malcorps de mogelijkheid tot repliek. Mijnheer de minister, na een vraagstelling hebben vijf leden het recht om een aanvullende vraag te stellen. Dit kan ook een discussie zijn. U bent een specialist van het Reglement.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, ik blijf bij mijn stelling dat we dit zeer omzichtig moeten aanpakken.

Mijnheer de minister, u hebt gedeeltelijk geantwoord op de praktische bezwaren. Ik kan daar genoeg mee nemen.

De fundamentele ethische bezwaren blijven over. We staan niet alleen met dit standpunt. Op gemeentelijk niveau hebben meerdere sp.a-fracties – in Mechelen bijvoorbeeld – gezegd dat ze ethische bezwaren hebben en dat ze deze zaak niet steunen. Het ging dan over rioleringen, nu gaat het over sluizen.

Er is ook voor gewaarschuwd dat de transactiekosten vrij hoog liggen. U zegt dat het gaat om 1 tot 2 percent van de waarde van de sluizen. Ik kan niet onmiddellijk zeggen hoeveel die sluizen waard zijn, maar het is een groot bedrag. De opbrengst zou hoger liggen, maar is vergelijkbaar. De transactiekosten liggen zeer hoog, dus er is wel degelijk een risico.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.43 uur.*
