

C145 – OPE13

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



Zitting 2005-2006

14 februari 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over ongebruikte Omnipassen 65+ uitgegeven door De Lijn	1
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het doorrekenen van emissierechten in de stroomprijs	3

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over ongebruikte Omnipassen 65+ uitgegeven door De Lijn

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag om uitleg betreft de Omnipas 65+ van De Lijn. Zoals iedereen weet, rijden 65-plussers gratis op alle bussen en trams van De Lijn. De leden van deze doelgroep mogen zelfs gratis reizen op het net van de TEC in Wallonië en van de MIVB in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Er is wel een klein verschil. Bij het opstappen op een bus van De Lijn of van de MIVB moet de Omnipas 65+ door een registratietoestel worden gevalideerd. Bij het opstappen op een bus van de TEC volstaat het de Omnipas 65+ aan de chauffeur te tonen.

De Omnipas 65+ wordt automatisch, op basis van de gegevens waarover de overheid beschikt, naar alle 65-plussers gestuurd. Normaal gezien moet de betrokkene geen aanvraag indienen. Deze maatregel geldt eveneens voor personen die in een rust- en verzorgingstehuis verblijven. Hier zit het probleem. De Omnipas 65+ wordt soms in RVT's afgeleverd ten behoeve van personen die het centrum niet zonder begeleiding mogen verlaten. Deze mensen kunnen geen gebruik maken van het gratis vervoersbewijs dat ze van De Lijn krijgen. Bovendien voorzien deze instellingen vaak zelf in vervoer, vooral in aangepast vervoer voor mensen die slecht te been zijn. Volgens de RVT's gaat het hier dan ook om een dubbele voorziening. Hoewel De Lijn gratis passen vertrekt, zien de RVT's zich verplicht om zelf kosten te maken. De Lijn houdt er immers geen rekening mee of de bejaarden in de RVT's nog het regulier openbaar vervoer kunnen gebruiken.

Mevrouw de minister, hebt u kennis van dergelijke gevallen? Voor gezonde oudere mensen valt de Omnipas 65+ enkel toe te juichen. Hebt u weet van dergelijke passen die onbenut blijven omdat ze in feite niet

op de noden en de mogelijkheden van de bewoners van de RVT's zijn afgestemd?

Welke gevolgen hebben deze onbenutte vervoersbewijzen voor het budget van De Lijn? Worden deze passen mee in rekening gebracht? Ik kan me voorstellen dat het verzenden van deze passen een grote kost vormt. Het verzenden van een bepaald percentage van de passen is evenwel overbodig. Kent u de omvang van dit budget?

Ziet u er heil in een gedeelte van deze kredieten rechtstreeks aan de RVT's te geven? Ik weet uiteraard dat dit onderwerp uw bevoegdheden overschrijdt. De RVT's zouden dit geld evenwel kunnen gebruiken om het bijzonder vervoer van hun eigen residenten te financieren.

Ik heb vernomen dat de ongebruikte passen niet in de passagiersstatistieken van De Lijn worden opgenomen. Ik zou echter graag eens vernemen over welke aantallen het hier gaat. Kunt u inschatten over hoeveel reizigers het hier gaat?

Hebt u reeds overleg gepleegd met de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin over de bestaande overlapping tussen het gratis vervoer dat door De Lijn wordt aangeboden en het bijzonder vervoer dat door de rusthuizen worden georganiseerd? Wat zijn eventueel de resultaten van dit overleg? Hoe kan deze overlapping efficiënt worden aangepakt?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, bij de invoering van het gratis netabonnement voor 65-plussers in 2000 is de beleidsmatige keuze gemaakt dit abonnement rechtstreeks naar alle rechthebbers te sturen. Dit betekent dat de Omnipas 65+ in de periode 2003-2005 naar meer dan 1,2 miljoen 65-plussers is gestuurd.

Het is uiteraard mogelijk dat een aantal van deze mensen omwille van allerlei omstandigheden geen gebruik kunnen maken van hun pas. Elke 65-plusser heeft evenwel recht op een Omnipas 65+. De Lijn maakt geen onderscheid tussen de mogelijkheden van de verschillende rechthebbers. Eerlijk gezegd

zie ik niet in hoe we dit onderscheid zouden kunnen maken, want De Lijn beschikt hiervoor niet over de nodige gegevens. Bovendien acht ik het niet wenselijk een dergelijk onderscheid te maken. Het is in mijn ogen alleszins onbegonnen werk om de mogelijkheden van alle 65-plussers in te schatten.

Bij de invoering van de Omnipas 65+ is in een compensatie voor de inkomstenderving van De Lijn voorzien. Aangezien een gedeelte van de doelgroep op dat ogenblik de bussen en de trams van De Lijn gebruikte, ontving De Lijn plots minder inkomsten. De compensatie van deze inkomstenderving is recurrent in de begroting van en in de dotatie aan De Lijn terug te vinden. Voor het overige is niet in compensaties voorzien. Door de invoering van de Omnipas 65+ zijn de 65-plussers veel meer het openbaar vervoer gaan gebruiken. Dit wordt momenteel niet door de Vlaamse Regering gecompenseerd, alle compensaties worden door De Lijn intern verzorgd. Er is geen budget van De Lijn dat voor andere doeleinden kan worden afgeroomd. Dat is hier niet aan de orde. De Lijn wordt niet gecompenseerd voor de 65-plussers die sinds de invoering van de Omnipas 65+ voor het openbaar vervoer hebben gekozen. De Lijn gebruikt hiervoor eigen middelen.

De Lijn vervoert momenteel 450 miljoen reizigers per jaar. Ik krijg vaak de vraag of we dit getal niet op een sluike manier aandikken door gratis abonnementen te geven aan mensen die het openbaar vervoer niet gebruiken. Alle gegevens in verband met de 65-plussers en met het derdebetalersysteem, waar ook met gratis abonnementen wordt gewerkt, worden netjes geregistreerd. Al deze reizigers worden geteld.

Er is nog geen echt overleg met de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin geweest omdat er eigenlijk geen sprake is van een overlapping tussen de diensten van De Lijn en de diensten van de RVT's. Het vervoer dat de RVT's organiseren, heeft een heel andere finaliteit. Indien De Lijn voor de ontsluiting van een RVT zorgt, kan deze bus niet enkel door de residenten van dit RVT worden gebruikt: de bezoekers van het RVT kunnen hier net zo goed gebruik van maken. Het vervoer dat een RVT zelf organiseert, is aan de specifieke vervoersnoden van de residenten van dat RVT verbonden. Hier is geen sprake van een overlapping.

We proberen een tweesporenbeleid te voeren. We investeren veel geld in het toegankelijker maken van het openbaar vervoer. De mensen die in een RVT

verblijven, zullen hier zeker ook gebruik van kunnen maken. Daarnaast voeren de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin en ikzelf overleg over de diensten voor aangepast vervoer. Dit is evenwel een heel andere zaak dan het vervoer dat de RVT's zelf organiseren.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik zou evenwel nog twee korte bijkomende vraagjes willen stellen.

Hoe is de compensatie voor de inkomstenderving van De Lijn berekend? Is het aantal abonnementen geteld dat ten gevolge van de invoering van de Omnipas 65+ is ingeleverd of niet is vernieuwd?

Wat de budgetten van De Lijn betreft, denk ik in eerste instantie aan het verzenden van de Omnipas 65+. Ik kan me inbeelden dat de verwerking van de lijsten en het opmaken van de documenten op zich een administratieve last vormt. Zelfs de postzegels moeten al een ernstige kost op zich vormen. Indien 10 percent of 20 percent van de 64-plussers de Omnipas 65+ niet kan gebruiken, zitten we met een overlapping. Ik begrijp dat de overheid niet kan onderzoeken wie al dan niet gezond is, maar De Lijn ontvangt ook regelmatig meldingen van familieleden. Deze mensen verklaren dat hun grootmoeder haar Omnipas 65+ niet kan gebruiken en vragen De Lijn geen pas meer te verzenden. Houdt De Lijn hier rekening mee? Aangezien het om tientallen meldingen gaat, zou ik het spijtig vinden indien hier geen gevolg aan zou worden gegeven. De Lijn blijft deze mensen een Omnipas 65+ sturen omdat ze geen onderscheid tussen de rechthebbenden wil maken. Er is echter een verschil tussen het organiseren van een eigen screening en het ingaan op meldingen van mensen die geen Omnipas 65+ meer nodig hebben.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Het enige budget dat eventueel te veel wordt besteed, bestaat uit de postzegels voor de verzending van de abonnementen die niet worden gebruikt. Om hoeveel mensen het precies gaat, valt moeilijk in te schatten. Indien we de Omnipas 65+ niet meer automatisch versturen, zouden alle 65-plussers zelf een aanvraag moeten indienen. Dit is niet klantvriendelijk. Voor de 65-plussers zou dit geen positieve evolutie zijn. Bovendien zou De Lijn een hele administratie op poten moeten zet-

ten om de aanvragen te behandelen. Ik denk niet dat het afschaffen van de automatische verzending ons veel geld zou besparen. Ik kan dit laten onderzoeken. Volgens mij is het goedkoper om de Omnipas 65+ naar iedereen te sturen. We beschikken alleszins niet over de nodige gegevens. De gegevens zijn niet gepersonaliseerd. Mij lijkt het alleszins niet zinvol het systeem om te vormen en alle 65-plussers een aanvraag te laten indienen.

Mevrouw Annick De Ridder: Dat vraag ik niet, ik vraag me enkel af of er iets met die meldingen gebeurt. Nu en dan verklaren mensen dat ze geen Omnipas 65+ nodig hebben. Vooral voor de kinderen van een bejaarde die al tien jaar in een tehuis verblijft, kan dit ergerlijk zijn. Elk jaar wordt een Omnipas 65+ opgestuurd. Ik kan me voorstellen dat ze na tien jaar te kennen geven dat het niet langer hoeft. De Lijn maakt evenwel geen enkel onderscheid en blijft passen versturen.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal hier nog eens over nadenken. Ik moet dit alleszins nog eens laten onderzoeken. Indien De Lijn rekening wil houden met de meldingen, moeten er jaarlijks namen uit de lijsten worden geschrapt. De Lijn baseert zich immers op de lijsten die de overheid jaarlijks doorstuurt.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, sta me toe dit even aan te vullen. Oorspronkelijk ging het om een derdebetalerssysteem. De gemeenten hebben de kans gekregen zich in dit systeem in te schrijven. Voor elke leeftijdsgroep is toen een forfaitaire som bepaald. Ik weet niet uit het hoofd over hoeveel geld het toen ging. Alle Vlaamse gemeenten hebben zich voor hun inwoners in dit systeem ingeschreven. De gemeenten leveren maandelijks een diskette af. Ze baseren zich hiervoor op het Rijksregister. Iedereen die 65 jaar wordt, krijgt een schriftelijke mededeling dat hij een Omnipas 65+ zal ontvangen. Het gaat hier om een overeenkomst tussen de gemeenten en De Lijn. Het is steeds het college van burgemeester en schepenen dat toestemming moet geven om de persoonsgegevens van de 65-plussers ter beschikking te stellen. Zo is dit systeem totstandgekomen.

Minister Kathleen Van Brempt: Het komt erop neer dat elke melding tot een schrapping van de lijst zou moeten leiden. De Lijn zou hiervoor een hele administratie op poten moeten zetten.

De heer Jan Peumans: Dat klopt. Iedereen die 65 jaar wordt, wordt schriftelijk verwittigd.

Minister Kathleen Van Brempt: We moeten de afweziging maken. Een aantal mensen hebben hun Omnipas 65+ niet nodig. In dit geval lijkt het me evenwel beter de postzegels te betalen en geen administratie op poten te zetten om de meldingen te verwerken. Het gaat immers altijd om nieuwe lijsten. We werken niet met een databestand, we baseren ons telkens weer op geactualiseerde lijsten. Het verwerken van de meldingen lijkt me een administratieve verzwarende.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, kunt u dit nog eens laten onderzoeken? Nu moeten mensen met een zieke moeder tienmaal verklaren dat ze geen pas meer nodig heeft. Uiteindelijk is het voor die mensen niet leuk telkens opnieuw een brief van De Lijn te ontvangen. Kunt u dit nog eens onderzoeken?

Minister Kathleen Van Brempt: Ja.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het doorrekenen van emissierechten in de stroomprijs

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, op 1 januari 2005 heeft de Europese Unie een systeem ingevoerd dat de handel in emissierechten tussen bedrijven organiseert. Om dit mogelijk te maken, heeft de EU in 2003 de richtlijn betreffende de emissiehandel aangenomen.

De industriële sectoren die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, houden zich bezig met de energieproductie, met de productie en de verwerking van ferrometalen, met de delfstoffen en met de vervaardiging van papier en pulp. De bevoegde overheden hebben de betrokken industriële installaties voor de periode 2005-2007 bepaalde uitstootrechten voor broeikasgassen verleend. De exploitanten van de installaties moeten jaarlijks evenveel emissierechten inleveren als ze werkelijk CO₂ hebben uitgestoten. Hieraan is een boete per ton CO₂-equivalent

verbonden. Om over voldoende rechten te kunnen beschikken, hebben de industriële operatoren twee mogelijkheden: door in energiebesparing te investeren, kunnen ze de hen toegekende uitstootrechten respecteren, en ze kunnen er ook voor kiezen bijkomende uitstootrechten te verwerven.

Ondernemingen die erin slagen hun uitstoot op een goedkope manier terug te dringen, zullen een overschot aan uitstootrechten kunnen uitbouwen. Dit overschot kunnen ze verkopen aan ondernemingen die hun uitstoot enkel tegen hoge kosten kunnen terugschroeven. Het gemeenschappelijk resultaat is hetzelfde. Aangezien de totale kosten lager liggen, is dit voor de bedrijven een kostenefficiënte wijze om de eigen CO₂-uitstoot naar beneden te krijgen. Bedrijven mogen immers niet meer CO₂ uitstoten dan ze emissierechten bezitten. Door middel van een emissierapport moet elk bedrijf jaarlijks aantonen dat het onder de limiet is gebleven.

Tijdens een vergadering van het Internationaal Energieagentschap op 20 oktober 2005 in Madrid heeft de Fortis Bank het verband tussen de schommeling van de elektriciteitsprijzen en de schommeling van de prijs van de emissierechten uiteengezet. Uit deze uiteenzetting is gebleken dat de grote energieproducenten de bijkomende kostprijs van hun emissierechten gewoon aan de consument doorrekenen. Momenteel kosten de emissierechten 28 euro per ton CO₂. Vorig jaar heeft deze prijs tussen 7 euro en 30 euro per ton CO₂ geschommeld.

De minister van Energie is onder meer bevoegd voor de toewijzing van de emissierechten aan de elektriciteitssector. Hij moet erop toezien dat de Europese richtlijn betreffende de emissiehandel goed functioneert en dat de sector de meerkost niet gewoon aan de consument doorrekent. Op die manier zou de maatregel zijn doel immers voorbijschieten.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de elektriciteitsprijzen van krachtcentrales die met fossiele brandstoffen werken aan de meerkost en de prijschommelingen van de emissierechten zijn verbonden? Kunt u hieruit afleiden dat de elektriciteitsproducenten deze meerkost en de reeds vermelde prijschommelingen gewoon aan de consument doorrekenen? Op welke manier zult u erop toezien dat de uitvoering van de Europese richtlijn betreffende de emissiehandel voor de elektriciteitsproductie daadwerkelijk in een verlaging van de CO₂-uitstoot en

niet in een verhoging van de elektriciteitsprijs voor de consument resulteert?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik moet eerlijk toegeven dat ik de vraag van de heer Glorieux niet goed begrijp.

Ik ga er steeds van uit dat 'De vervuiler betaalt' een van de leidende principes van het milieubeleid vormt. Tot op heden zijn de externe milieukosten steeds op het milieu of op de gemeenschap afgewenteld. De producenten die fossiele brandstoffen gebruiken, stoten meer CO₂ uit. Ze kunnen de hieraan verbonden kosten doorrekenen. Een producent met veel steenkoolcentrales zal meer rechten moeten aankopen dan een producent die met gascentrales of, nog beter, met warmtekoppeling of met hernieuwbare energiebronnen werkt. De producenten die hernieuwbare energiebronnen gebruiken, hebben steeds de volledige productiekost moeten dragen. Hun collega's hebben die productiekost op het milieu kunnen afwentelen. Dit concurrentienadeel wordt nu weggevoerd.

Onder invloed van de Europese richtlijn betreffende de emissiehandel zullen de producenten met meer vervuilende centrales meer kosten moeten betalen en meer rechten moeten aankopen dan de producenten die over een schoner productiepark beschikken. Op termijn moet dit uiteraard tot meer investeringen in schone energiecentrales, in hernieuwbare energiebronnen, in warmtekrachtkoppeling en in een verbetering van de energie-efficiëntie van de bestaande centrales leiden. Indien de reductiekosten voor het terugdringen van de CO₂-uitstoot lager liggen dan de kostprijs van de emissierechten voor dezelfde CO₂-uitstoot, zal de energie-efficiëntie van de bestaande centrales worden verbeterd.

De Europese richtlijn zal tot een verlaging van de CO₂-uitstoot leiden. Dit effect kan worden berekend. De nationale allocatieplannen kennen voor minder CO₂ emissierechten toe dan de betrokken centrales initieel uitstootten. Het nationaal allocatieplan zou de elektriciteitssector in ons land ertoe moeten aanzetten om miljoenen tonnen CO₂ minder uit te stoten of om de emissierechten te kopen van de bedrijven die de reducties in hun plek doorvoeren.

Ik begrijp de heer Glorieux dan ook niet goed. Mijns inziens is het net de bedoeling van een milieubeleid om de milieukosten door te rekenen. We beschikken

hiervoor slechts over twee denksporen. De eerste mogelijkheid is de invoering van een Europese CO₂-heffing. Indien ik me niet vergis, heeft Groen! dit standpunt altijd verdedigd. De tweede mogelijkheid is de invoering van de verhandelbare emissierechten.

In feite verschillen beide denksporen niet sterk van elkaar. Een CO₂-heffing legt op voorhand de prijs van de reductie met 1 ton CO₂ vast en laat het milieuresultaat door de markt bepalen. Een systeem van verhandelbare emissierechten legt op voorhand de milieuresultaten vast en laat de kostprijs van de reductie door de markt bepalen. Het milieuresultaat bestaat immers uit de emissies die in de nationale allocatieplannen worden toegekend. De tweede mogelijkheid heeft het voordeel dat we op voorhand perfect weten hoe groot de CO₂-reductie zal zijn.

Het is de verdienste van een aantal Vlaamse topambtenaren bij de Europese Commissie, waaronder de heer Delbeke, dat het systeem van de verhandelbare emissierechten er is gekomen. De Europese CO₂-heffing is er nooit gekomen omdat het hier een fiscale maatregel betreft. Om een fiscale maatregel in te voeren, moet de ECOFIN-raad een unanieme beslissing nemen. Die unanimititeit is nooit bereikt. Een systeem van verhandelbare emissierechten, dat uiteindelijk hetzelfde beoogt, kan met een gekwalificeerde meerderheid worden goedgekeurd. Het systeem van de verhandelbare emissierechten heeft zijn voordelen. Het lijkt me verkeerd aan het nut of de voordelen van dit systeem te twijfelen.

Indien we echt iets aan de elektriciteitsprijs willen doen, kunnen we beter een aantal niet-regulerende en niet-gedragssturende heffingen, zoals de Elia-heffing, door gedragssturende heffingen, zoals de heffing op verouderde en afgeschreven centrales die momenteel concurrentieverstorende windfall profits boeken, vervangen. Ik deel de bekommernis van de heer Glorieux. We moeten de stroomprijs onder controle houden. We mogen evenwel niet de aanval inzetten op de heffingen die gedragssturend werken en die milieuvoordelen opleveren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, de heer Martens heeft daarnet terecht naar de internalisering van de milieukosten verwezen. De vervuiler betaalt. Ik zal hier straks nog op terugkomen. Dit is immers inherent de bedoeling van het hele systeem van de emissierechten.

Eerst wil ik met betrekking tot twee zaken de puntjes op de i zetten. Als minister van Energie ben ik niet bevoegd om de emissierechten aan de elektriciteitssector toe te kennen. De Vlaamse Regering buigt zich over het Vlaams gedeelte van het Belgische toewijzingsplan. Hierbij horen onder meer de installaties voor de productie van elektriciteit uit fossiele brandstoffen.

Het opvolgen van de verhandelbare emissierechten behoort tot de taken van de minister van Leefmilieu en niet tot de taken van de minister van Energie. Volgens de heer Glorieux moet de minister van Energie erop toezien dat de Europese richtlijn goed functioneert en dat de meerprijs niet aan de consument wordt doorgerekend. Dit is een federale en zelfs een Europese bevoegdheid.

Vervolgens wil ik me over de grond van de vraag buigen. De heer Glorieux heeft daarnet naar een onderzoek van de Fortis Bank verwezen. Op Europees niveau zijn ook al een aantal studies en rapporten over dit onderwerp verricht en geschreven. Hieruit komt geen eenduidig beeld over het doorrekenen van de kostprijs van de emissierechten in de elektriciteitsprijs naar voren. De elektriciteitsprijs is op diverse elementen, zoals de productiekost, de eventuele heffingen, de CO₂-emissierechten op korte of lange termijn en een winstmarge, gebaseerd. De relatie tussen de evolutie van de emissierechtenprijs en de marktprijs van onze elektriciteit is niet voor 100 procent oorzakelijk van aard.

De elektriciteitssector heeft de emissierechten voor de lopende handelsperiode in het emissiehandelssysteem kosteloos gekregen. Ik ga er dan ook van uit dat de sector geen bijkomende kosten heeft doorgerekend. De sector heeft ook geen bijkomende kosten moeten betalen.

De elektriciteitssector heeft het in principe iets gemakkelijker dan andere sectoren om bijkomende kosten aan de consumenten door te rekenen. Uit de analyses door de Vlaamse administratie Energie blijkt dat de impact van het doorrekenen van aan te kopen emissierechten op de elektriciteitsprijs voor de consumenten nihil of zeer beperkt is. Aangezien de tarieven tot de federale bevoegdheden behoren, behoort de opvolging van de impact van de emissierechten op de tarieven tot de opdrachten van de federale overheid. De algemene raad van de CREG heeft de directie van de CREG vorig jaar de opdracht gegeven deze problematiek op te volgen. Eind januari

heeft minister Verwilghen een studie over de impact van het CO₂-emissiesysteem op de energieprijzen besteld. Mijn administratie heeft de vraag gekregen hiervoor de nodige expertise ter beschikking te stellen. We zijn op deze vraag ingegaan.

Het systeem is bedoeld om de externe milieukosten in de kostprijs van de elektriciteit op te nemen. Dat is het principe. Afhankelijk van de prijs van de emissierechten kan dit verschuivingen in de merit order teweegbrengen. De merit order is de volgorde waarin elektriciteitscentrales worden ingezet. Zo is er een verschuiving van steenkoolcentrales naar STEG-centrales. Het is de bedoeling zo weinig mogelijk steenkoolcentrales te gebruiken en naar STEG-centrales over te schakelen. Deze omschakeling heeft een positief effect op de emissie van broeikasgassen.

Indien de emissiehandel zou leiden tot een verhoging van de elektriciteitsprijs die meer bedraagt dan wat nodig is om de ontbrekende emissierechten aan te kopen, zou de consument een negatieve impact ondervinden. Dit noemen we windfall profits. Hier situeert zich het gevaar. Naar aanleiding van de allocatie van de emissierechten voor de periode 2005-2007 is onderzocht of in de Vlaamse of de Belgische context van windfall profits sprake kan zijn. Tot op heden heeft de Vlaamse overheid geen aanwijzingen dat op de Belgische markt ten gevolge van de emissiehandel significante windfall profits zouden worden gemaakt. Dit wordt eveneens in andere Europese landen opgevolgd. Op initiatief van Nederland voeren een aantal EU-lidstaten, met name Nederland, België, Duitsland, Denemarken, Finland, Oostenrijk en Groot-Brittannië, sinds enkele maanden overleg om, indien nodig, een passende gezamenlijke reactie op deze problematiek te kunnen bieden. De Vlaamse administratie zal dit uiteraard nauwgezet blijven opvolgen.

Indien bijkomende maatregelen zich opdringen, zullen we ze nemen. Er kan een effect op de prijs voor de consument zijn. Dit effect is in feite inherent aan het systeem. De elektriciteitssector wordt door de handel in emissierechten aangemoedigd om zo weinig mogelijk CO₂ uit te stoten. De merit order stimuleert de sector om zoveel mogelijk andere centrales te gebruiken. Indien de elektriciteitsprijzen meer zouden stijgen dan de aankoop van de ontbrekende emissierechten, zouden we met windfall profits worden geconfronteerd. De Vlaamse administratie volgt dit op. De Europese overheid heeft reeds maatregelen genomen om dit verder op te volgen. Indien dit tot

aberraties zou leiden, zullen we bijkomende initiatieven nemen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik denk, in tegenstelling tot wat de heer Martens daarnet heeft verklaard, dat het doorrekenen van de emissierechten niet sturend werkt. Indien de uitbaters de meerprijs gewoon kunnen doorrekenen in plaats van zelf te moeten betalen, zal er weinig ecologische bijsturing komen. Pas als de aandeelhouders van de vuile centrales zich verplicht zien zelf te betalen, zullen ze de vuile centrales afbouwen en meer in hernieuwbare energie investeren.

Tot dan zitten we met een markt waarop de echte concurrentie slechts een minimale rol speelt. De dominante speler kan het zich permitteren de meerprijs gewoon aan de consument door te rekenen. Aangezien de consument gewoon betaalt, heeft dit geen ecologisch effect. De aandeelhouders wrijven zich in de handen. De dominante speler beschikt trouwens over veel kerncentrales. Aangezien hiervoor geen emissierechten moeten worden betaald, kan de dominante speler op deze manier een groot gedeelte van de meerkost recupereren. Dit heeft geen enkel bijsturend effect op onze ecologie.

Ik kan me dus zeker vinden in het argument dat de vervuiler betaalt, maar dat is nu net het probleem. In dit geval is het eens te meer de consument die de meerprijs betaalt, terwijl eigenlijk de aandeelhouder de dans ontspringt en zeker niet wordt aangezet tot investeringen in hernieuwbare energie in plaats van in met fossiele brandstoffen gestookte centrales.

Minister Kris Peeters: We krijgen hiermee natuurlijk weer het debat over de monopoliepositie van Electrabel en dergelijke, waar we het al over gehad hebben. Het concept is echter duidelijk: de vervuiler betaalt door de internalisering van de milieukost, in dit geval als gevolg van de broeikasgassen. Het probleem van de monopoliepositie is een ander probleem dat niet gereduceerd kan worden tot het probleem van de emissierechten.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: We mogen die twee zaken niet vermengen. Het probleem van de monopoliesituatie en het risico van prijsmanipulatie dat daar van uitgaat is niet hetzelfde als dat van het systeem van de

CO2-emissiehandel. Dat laatste systeem zal er hoe dan ook, en zelfs voor een monopolist, toe leiden dat de reductiemaatregelen die per ton vermeden CO2 minder kosten dan een emissierecht, toch zullen doorgaan. Waarom zouden de aandeelhouders van een monopolist de verdere kansen op winstmaximalisatie niet grijpen?

Naarmate er nieuwe spelers investeringskansen krijgen op onze markt, zullen zij onder invloed van het systeem van emissiehandel meer kiezen voor milieuvriendelijke centrales, en zullen ze zeker niet beginnen met de bouw van een oud type steenkoolcentrale.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
