

C172 – ECO18

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

9 maart 2006

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ECONOMIE, WERK EN SOCIALE ECONOMIE



## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over het fiscaal statuut van de ondernemerschapsportefeuille en de diverse maatregelen rond innovatiesteun	1
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de automobielsector	2



**Voorzitter:** mevrouw Trees Merckx-Van Goey

**Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over het fiscaal statuut van de ondernemerschapportefeuille en de diverse maatregelen rond innovatiesteun**

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb over dit onderwerp al meermaals vragen gesteld. CD&V probeert dit dossier goed op te volgen en kort op de bal te spelen.

Ik heb in januari en februari vragen gesteld over de zogenaamde onzinbelastingen: de behandeling door de federale vennootschapsbelasting van de regionale steunmaatregelen. In januari hebt u bevestigd dat er geen enkel probleem was met betrekking tot de ecologie- en groeipremie omdat deze duidelijk waren opgenomen in het amendement dat in het kader van het Generatiepact door de Kamer is goedgekeurd. Er bestond meer onduidelijkheid over de subsidies in het kader van de ondernemerschapportefeuille, kleinere maatregelen over opleidings- en exportsteun en 90 miljoen aan steunmaatregelen van het Vlaamse Gewest voor onderzoek en ontwikkeling. In totaal gaat het over 160 miljoen euro. Als we de opbrengst van de defiscalisering voor de Vlaamse bedrijven schatten op 30 percent, dan komen we aan een extra bedrag van ongeveer 50 miljoen euro.

U hebt destijds geantwoord dat u dit op het Overlegcomité van 1 februari had aangekaart. Er is toen informeel een principeakkoord gesloten en op 15 februari zou in een nieuwe vergadering de zaak worden afgerond. Mevrouw de minister, is op die dag een definitief akkoord uit de bus gekomen over de volledige vrijstelling van alle steunmaatregelen? Indien dit niet het geval is, waar liggen dan de eventuele knelpunten? Tegen wanneer zal de vrijstelling van de federale vennootschapsbelasting voor de Vlaamse steunmaatregelen effectief van toepassing zijn?

**De voorzitter:** Minister Moerman heeft het woord.

**Minister Fientje Moerman:** Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik kan bevestigen dat in het Overlegcomité een principieel akkoord werd bereikt over de vrijstelling van de federale vennootschapsbelasting van volgende Vlaamse steunmaatregelen: de groeipremie voor kleine en middelgrote ondernemingen, de strategische steun voor grote ondernemingen in de regionale steungebieden, de ecologiepremie, de tewerkstellingspremies en de overstappremies, de ondernemerschapportefeuille en de innovatiesteun. De zogenaamde defiscalisering van de eerste vier steunmaatregelen werd reeds geformaliseerd in de wet op het Generatiepact. Aan de uitvoering van de laatste twee vrijstellingen wordt nog gewerkt. Op mijn initiatief werd ook de exportsteun toegevoegd aan de lijst van vrij te stellen steunmaatregelen.

Tijdens het overleg van half februari hebben de vertegenwoordigers van de federale minister van Financiën de verschillende aspecten van de problematiek omschreven die moeten worden ingevuld om de genomen beslissingen uit te voeren. De steun waar de fiscale vrijstelling kan op slaan en die in de vier generieke categorieën Investeringssteun, Tewerkstellingspremies, Opleidings- en Adviessteun en Innovatiesteun werd opgedeeld, werd door de drie gewesten in functie van de eigen beleidsprioriteiten naar verschillende instrumenten vertaald. Er wordt een sluitende inventaris gemaakt van alle gewestelijke steunmaatregelen en een coherente classificatie voor de vier categorieën.

Bij de inventarisatie is gebleken dat de gewesten bepaalde steunvormen niet alleen uitkeren aan rechtspersonen onderworpen aan de vennootschapsbelasting, maar ook aan rechtspersonen onderworpen aan de rechtspersonenbelasting en zelfs aan natuurlijke personen. Dit breidt de 'scope' van de discussie uit tot de vrijstelling van steun van andere belastingen dan de vennootschapsbelasting alleen. Die problematiek is door mij op tafel gelegd.

Aan de drie gewesten werd gevraagd de gegevens aan te leveren die nodig zijn om de budgettaire impact van de verschillende steunmaatregelen te kwantificeren en om een inschatting te maken van het volume

aan vennootschapsbelastingen die deze genereren, rekening houdend met het feit dat alleen winstgevendende bedrijven vennootschapsbelasting verschuldigd zijn.

Daarbij zijn meerdere methodologische klippen te nemen. Steun die de vorm aanneemt van terugvorderbare voorschotten kan niet in aanmerking worden genomen. Bepaalde steunmaatregelen zullen slechts in 2006 in werking treden en dus is hun reële budgettaire impact maar bij benadering te becijferen. Sommige steunmaatregelen voorzien in een tussenkomst in de bedrijfskosten en zijn fiscaal onmiddellijk belastbaar. Andere steunmaatregelen hebben betrekking op investeringen en worden belastbaar in functie van het afschrijvingsritme van de investering.

Voor de groeipremie voor kleine en middelgrote ondernemingen, de strategische steun voor grote ondernemingen in de regionale steungebieden, de ecologiepremie en de tewerkstellingspremies en de overstappremies, werd de vrijstelling van kracht op 1 januari 2006. Ondernemingen zullen dus geen vennootschapsbelasting verschuldigd zijn op de steun die hen na 1 januari 2006 via deze steuninstrumenten werd toegekend. Wat de overige maatregelen betreft, namelijk de ondernemerschapportefeuille en de innovatiesteun, wordt nog gewerkt aan de operationalisering van het in het Overlegcomité bereikte principeakkoord. Het vooropgestelde streefdoel is dat alle gewestelijke steunmaatregelen werkelijk vrijgesteld zijn van de federale vennootschapsbelasting tegen de begrotingsopmaak van 2007, zodat er rond deze problematiek ook duidelijkheid heerst bij de aanvang van het overleg dat moet leiden tot een nieuw interprofessioneel akkoord.

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb goed geluisterd en ik ben blij dat dit op schema zit en operationeel zal worden.

Mevrouw de minister, zit alles nog op schema om de ondernemerschapportefeuille tegen eind april rond te hebben?

**Minister Fientje Moerman:** Dat is een totaal andere vraag over een totaal ander onderwerp, maar ik zal er toch op antwoorden.

Voor de inwerkingtreding van de ondernemerschapportefeuille hangen we af van de privé-sector. We

hadden geen keuze over de partner waarmee we in zee gaan, omdat die moet passen in het raamcontract van de Vlaamse overheid. De desbetreffende firma die onder de bevoegdheid valt van minister Bourgeois, kan de operationalisering niet doen voor 22 mei 2006. We proberen daar stukjes vanaf te knijpen, maar helaas is de privé-sector zo snel als hij is, zeker als je hem niet zelf kiest. We plannen een testfase waarbij bepaalde modules operationeel worden vanaf eind april. Ik zal de organisaties van het middenveld die de toekomstige gebruikers vertegenwoordigen, uitnodigen om daaraan deel te nemen, om dan met hun suggesties rekening te kunnen houden vooraleer we de zaak voor iedereen openstellen.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de automobielsector**

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik heb toegejuicht dat u een rondetafelconferentie hebt georganiseerd. Nadien is daaruit een task force voortgekomen. Ik heb daarover op 16 februari 2005 en 29 juni 2005 actuele vragen gesteld, en ook een vraag om uitleg op 28 april 2005 ingediend. Op 28 juni 2005 maakte u de '12 acties voor de voertuigenindustrie' bekend, opgesteld op basis van een rapport van een task force. Er waren vier werkgroepen opgericht, en het rapport hebben we nadien ter inzage gekregen.

Volgens de task force moesten er dringend maatregelen worden genomen. Jammer genoeg vonden we over deze ambitieuze nota niks terug in uw beleidsbrief. Ik ondervroeg u hierover tijdens de bespreking van de beleidsbrief. U antwoordde het volgende: 'Zo is men via de rondetafel gekomen tot het optrekken van de defiscalisering voor de werkgever van de ploegenpremies vanaf juli 2005. Ook zijn er dankzij de rondetafel twee IWT-projecten toegekend aan een automobielconstructeur.' Dat laatste was een onderdeel van uw actieplan.

En verder zei u volgens het verslag ook nog dit: 'Over de opvolging van de beslissingen van de rondetafel-

conferentie in de automobielsector zegt de minister dat de twaalf afgesproken maatregelen zijn vertaald in een monitoringtabel. Er is een opvolging in werkgroepen, die regelmatig samenkomen. De heer Geysen blijft verantwoordelijk en er is een maandelijkse terugkoppeling en overleg met het beleid om een en ander verder op te volgen. Er is een betrokkenheid van de vakbonden in alle vier de werkgroepen.'

Ik ondervroeg u ook op 9 november 2005, met een actuele vraag over eventuele bezwaren van mevrouw Kroes van de Europese Commissie tegen de opleidingssteun voor Ford Genk. De Europese Commissie wilde onderzoeken of de 12,28 miljoen euro opleidingssteun die de Vlaamse Regering voor Ford wilde vrijmaken, wel kon. Dat bedrag had minister Ceysens al in een persmededeling van 6 november 2003 beloofd. Weet Ford ondertussen al hoe het zit? Die steun zou in strijd zijn met het EG-verdrag. Minister Keulen antwoordde toen in uw plaats het volgende: 'Op basis van de procedure verwachten wij, als het advies van de Europese Commissie positief is, de eerste uitkeringen van de opleidingssteun te kunnen doen in de tweede helft van 2006.' Aangezien het al enkele maanden stil is in dit dossier, wilden we graag vernemen wat de stand van zaken is.

Ondertussen verschijnen er verontrustende krantentitels, zoals 'Zwaard van Damocles boven VW Vorst'. Eergisteren nog verscheen er in De Tijd, een krant waarvan ik een trouwe lezer ben, dat VW blijft besparen en dat in zijn vestigingen in Europa nog arbeidsplaatsen zullen verdwijnen.

Volgende vragen dringen zich dan ook op. Kunt u ons een overzicht geven van de zaken die al zijn gerealiseerd in het kader van de '12 acties voor de voertuigenindustrie'? Welke initiatieven mogen we binnenkort verwachten? Wat is de rol van de Vlaamse Regering en van de andere actoren? Als ik het goed heb, behoren, afgezien van de defiscalisering van de ploegenarbeid, de meeste acties tot de bevoegdheid van de Vlaamse Regering.

Kunnen wij periodiek inzage krijgen in de monitoringtabel, waarin de realisaties van die acties strikt wordt gevolgd? U hebt dat indertijd aangekondigd. Het lijkt me nuttig dat we dat op de ene of andere wijze kunnen volgen.

Wat is de stand van zaken in het dossier over de eventuele bezwaren van de Europese Commissie tegen de opleidingssteun voor Ford Genk? Ik verwijs terzake

naar de persmededeling van mevrouw Kroes, Europees commissaris voor Mededinging.

Welke rol kan de Vlaamse Regering spelen om de productie en de werkgelegenheid van VW Vorst te handhaven? Als men al die artikels en nota's bekijkt, dan lijkt het me immers dat er een aantal dingen gaande zijn waarvan we ons kunnen afvragen of ze geen invloed zullen hebben op die tewerkstelling bij VW Vorst.

**De voorzitter:** De heer Vrancken heeft het woord.

**De heer John Vrancken:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, ik wil me graag aansluiten bij de vraag van de heer Peumans, vooral dan wat Ford Genk betreft. Ik deel zijn bezorgdheid terzake.

Wat de laatste vraag van de heer Peumans betreft, betwijfel ik of de Vlaamse Regering daadwerkelijk iets kan doen. Een en ander heeft immers veeleer te maken met een mentaliteit die we niet terugvinden in andere autoassemblagebedrijven in Vlaanderen. U leest De Tijd. U zult aan de hand daarvan ook wel merken dat het personeel in dat bedrijf om de haverklap stakingen uitroept, omdat het stevast ontevreden is over om het even welke maatregel die de directie neemt. Het is dus veeleer een probleem van werknemersmentaliteit dan een economisch probleem. Als die werknemers de directie in Duitsland nog lang blijven jennen, dan zou die directie wel eens de zaak in Vorst kunnen sluiten.

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Ik wil me aansluiten bij de twee voorgaande vraagstellers.

Ik dacht dat een van de twaalf actiepunten het aanduiden van account managers voor de autobedrijven was, in het kader van het nieuwe VLAO. Het VLAO is ondertussen operationeel geworden, vanaf 1 januari 2006. Mevrouw de minister, is dat actiepunt al uitgevoerd? Hoe evalueert u het opstarten van het VLAO?

**De voorzitter:** Minister Moerman heeft het woord.

**Minister Fientje Moerman:** Mevrouw de voorzitter, een overzicht van de stand van zaken betreffende de twaalf actiepunten wordt gerealiseerd via de moni-

toringtabel of boordtabel, die maandelijks onder het voorzitterschap van de heer Geysen in overleg met de beleidsverantwoordelijken wordt geactualiseerd, in functie van de evoluties binnen de verschillende werkgroepen. Deze tabel geeft per actiepunt de beleidsverantwoordelijke, de deadlines en de stand van zaken op een bepaald moment.

Uit deze monitoringtabel valt ook af te leiden welk beleidsniveau verantwoordelijk is. Voor het gros van de actiepunten ben ik, samen met enkele andere Vlaamse ministers, verantwoordelijk. Enkel de actiepunten gekoppeld aan fiscaliteit vallen onder de bevoegdheid van de federale regering. Ook de overige actoren worden per actiepunt steeds vernoemd in de monitoringtabel.

Ik zal even de belangrijkste realisaties en verwachtingen overlopen. Zo wordt tevens duidelijk welke partners er bij elk actiepunt betrokken zijn. Daarbij maak ik een onderscheid tussen volgende drie onderdelen: loonkosten en flexibiliteit; innovatie; logistiek, ondersteuning en energie.

Het eerste onderdeel is dat van de loonkosten en de flexibiliteit. Van actiepunt 1 – de lastenverlaging op ploegenarbeid – is fase 1 gerealiseerd. Sectoren – niet alleen in de auto-industrie, maar horizontaal – die een intensief beroep doen op nacht- en/of ploegenarbeid zijn inderdaad bijzonder kwetsbaar, omwille van de hoge loonkost in vergelijking met de andere landen. In ons land betaalt de werkgever immers sociale bijdragen op de premies voor dergelijke ploegenarbeid. In Duitsland, bijvoorbeeld, is dat niet het geval. Zonder ingrijpen stijgt de loonhandicap tegenover Duitsland in 2006 voor de auto-industrie met 1,39 percent.

De federale regering werkte die handicap gedeeltelijk weg door in artikel 108 van het Generatiepact de lastenverlaging op ploegen- en nachtarbeid op te trekken van 2,5 percent tot 5,63 percent, wat dus neerkomt op een reductie op de bedrijfsvoorheffing. Deze verdere lastenverlaging geldt vanaf 1 januari 2006. In dezelfde filosofie zal die inspanning in 2007 kunnen worden opgevoerd tot maximaal 10,7 percent. Dat is dan fase 2.

Actiepunt 2, de permanente monitoring van de loonkost, is gerealiseerd. In de concurrentiestrijd met onze rechtstreekse buurlanden is het van groot belang de ontwikkeling van de verhoudingen qua loonkosten permanent in de gaten te houden. Binnen

de task force is er een methodiek uitgewerkt om deze monitoring te kunnen uitvoeren. Daarbij wordt de loonkost onderverdeeld in de volgende componenten: het basisbrutoloon, de bruto, niet-uurgebonden verdiensten, de sociale zekerheidsbijdragen en diverse sociale lasten voor de werkgever, zoals bijvoorbeeld verzekeringen. Deze monitoring wordt elke 6 maanden geactualiseerd.

We kampen duidelijk met een loonhandicap. Stel dat het bruto basisloon in België en Duitsland wordt gelijkgesteld aan 100, dan bedraagt de totale loonkost per uur als gevolg van andere loonelementen en sociale bijdragen in België 207,2 versus 176,48 in Duitsland. Uit de simulaties blijkt duidelijk dat, dankzij de lastenverlaging op ploegenarbeid, onze loonhandicap ten aanzien van Duitsland significant afneemt. Mocht in 2006 de lastenverlaging reeds worden opgetrokken tot 10,7 percent, dan zou de loonhandicap kunnen dalen met 2,20 percent in plaats van toe te nemen met 1,36 percent.

Actiepunt 9 betreft onderwijs en de arbeidsmarkt. De voertuigenindustrie kampt met heel wat knelpuntvacatures, zoals voor lassers-monteerders en mecaniciens. In de task force wordt samen met de constructeurs intensief gezocht naar oplossingen voor dit probleem, namelijk in de werkgroep Loonkost en Flexibiliteit. Daarbij werd voor elke constructeur een VDAB-accountmanager aangeduid, die hem moet helpen bij de rekrutering, de begeleiding en het volgen van personeel. Deze oefening werd ook uitgebreid tot de toeleveranciers. Ook wordt er gedacht aan netwerken tussen scholen, bedrijven en de VDAB op regionaal niveau. Deze netwerken kunnen de noodzakelijke naadloze aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt mee helpen verwezenlijken. Ook de uitbreiding van het stageaanbod komt daarbij aan bod.

Loonkost is één kant van het verhaal. Het is een te beperkte en niet dynamische zijde. Innovatie, daarentegen, is hét middel bij uitstek om de industrie en dus ook de voertuigindustrie steviger – namelijk met duurzame arbeidsplaatsen – te verankeren in Vlaanderen. Binnen het onderdeel van de innovatie maak ik een onderscheid tussen de korte en de langere termijn.

Een belangrijke verwezenlijking binnen het onderdeel van innovatie is de extra steun van 10 percent voor O&O-projecten in de voertuigindustrie. Dat is actiepunt 6. De maatregel werkt met terugwer-



kende kracht tot 28 juni 2005, de datum van de rondetafelconferentie. Dit heeft tot gevolg dat de twee O&O-projecten die sindsdien door het IWT zijn goedgekeurd, al van die 10 percent extra steun genieten.

Het eerste innovatieproject komt van Volvo Cars Gent. Dat sluit aan bij het actiepunt 5. Het werd goedgekeurd door het IWT op 14 juli 2005. Volvo werkt samen met Metris, een bedrijf gespecialiseerd in totaaloplossingen voor optische dimensionale kwaliteitscontrole voor de voertuigindustrie. Eén van de belangrijkste elementen in de kwaliteit van een auto is de geometrische precisie van de verschillende onderdelen. Deze matching wordt momenteel nog gecontroleerd door de onderdelen fysisch samen te bouwen in verschillende complexe verificatiemallen, wat omslachtig, tijdsrovend en duur uitvalt. Via het project zoeken Volvo Cars Gent en Metris naar een mogelijkheid om de onderdelen virtueel samen te bouwen, om zo de geometrie en het passen te verifiëren.

Volvo Cars Gent zal de nieuwe, mobiele en virtuele meettechniek al toepassen voor de introductie van de nieuwe Volvo C30 die eind 2006 in productie wordt genomen. Het project kost 1,7 miljoen euro, met een IWT-subsidie van 500.000 euro.

Ook Ford heeft een innovatieproject ontwikkeld. Dat is actiepunt 5. Dat project is goedgekeurd door het IWT op 22 december 2005 voor een totaalbedrag van 1,6 miljoen euro, waarvan 400.000 euro IWT-subsidie. Het gaat hier over – en ik citeer: ‘de ontwikkeling en implementatie van de parameterset voor de totale procesketting ten behoeve van het optimaal laserbraseren van het dakpaneel met de zijwand subassembly bij het nieuwe model Ford Mondeo DC345’.

Door het implementeren van deze nieuwe verbindingstechniek ambieert Ford de nieuwe Mondeo op te tillen tot het premium klasse segment of hoger kwaliteitsniveau. Ford Genk is de eerste vestiging binnen de Ford Motor Company die deze nieuwe technologie toepast. Hierdoor krijgt Ford Genk een extra troef in handen om ook in de toekomst nieuwe modellen naar de Vlaamse vestiging te halen.

Verder begeleidt Flanders Drive ook innovatiedossiers bij GM Belgium en Volvo Truck. Op de langere termijn werken we aan een aantal toekomstverkennde studies. Sommige economen zijn ervan overtuigd dat de industrie geen toekomst meer heeft

in onze regio. Het hangt ervan af wat we verstaan onder de industrie in de toekomst. Een industrie die niet innovatief is, verliest inderdaad het pleit met de lage loonlanden. Het is dus van belang dat we nadenken over de industrie en het industriële beleid van de toekomst om tewerkstelling te garanderen en te creëren. Dat geldt ook voor de auto-industrie. Er worden dan ook een aantal verkennende studies uitgevoerd.

Binnen het kader van de technologische innovatiestimulering, afgekort de TIS, loopt er een toekomstverkennde studie ‘Voertuig en industrieel bedrijf van de toekomst’. Dat is actiepunt 4. Om de Vlaamse voertuigindustrie voor de toekomst te wapenen en zich verder te kunnen onderscheiden is het van cruciaal belang dat ze zicht heeft op de evoluties op middellange termijn, meer bepaald op 10 à 12 jaar. Deze informatie moet de Vlaamse voertuigindustrie toelaten een duidelijke differentiatiestrategie voor de toekomst uit te werken, om op basis daarvan de innovatietrajecten voor de middellange termijn uit te stippen.

De toekomstverkennde studie moet een antwoord geven op een aantal vragen. Wat is een succesvolle innovatiestrategie voor de Vlaamse voertuigindustrie om er ook na 2015 nog te staan? Welke innovatietrajecten moeten hiervoor genomen worden? De studie startte begin maart, en wordt uitgevoerd door zeer ervaren internationale experts. De sturing gebeurt door een high-leveldenkgroep waarin de OEM's en de toeleveranciers vertegenwoordigd zijn. Het project wordt gesubsidieerd door het IWT, Agoria Vlaanderen en Flanders Drive.

Eind september 2005 werd een TIS-studie afgerond binnen actiepunt 5, met als titel ‘Technologische innovatie in de voertuigelektronica: vraag, aanbod en samenwerkingsmogelijkheden in de voertuigindustrie’. In totaal hebben honderd unieke bedrijven en/of instellingen actief deelgenomen aan de studie. Er is heel wat potentieel voor samenwerking in de waardeketen. Een van de thema's waar veel vraag naar was voor technische innovatie en samenwerking is communicatienetwerken. Flanders Drive heeft dan ook samen met Agoria Vlaanderen en IMEC een nieuw TIS- dossier ingediend om een zogenaamd kennisplatform voertuigcommunicatienetwerken op te richten.

Het derde onderdeel betreft ondersteuning, logistiek en energie. Actiepunt 8 betreft de ondersteuning door een VLAO-accountmanager voor de voertuigindu-

strie. Binnen het VLAO werd een accountmanager aangeduid, de heer Koen Ruiters, om de assemblagebedrijven te begeleiden in de contacten met de overheid. De accountmanager zal zijn kennis ook ter beschikking stellen van toeleveranciers. Begin april 2006 zal de accountmanager operationeel zijn.

Actiepunt 10 betreft de samenwerking op vlak van logistiek. De autoassemblagebedrijven hebben een aantal uitdagingen of pijnpunten opgelijst, zoals multimodaal vervoer, de inzet van lange vrachtwagens en de verbetering van infrastructuur rond supplierparken. Elke constructeur zal een pijnpunt uitwerken met de ondersteuning van het Vlaams Instituut voor de Logistiek, afgekort het VIL.

Actiepunt 12 betreft de accijnsverlaging of -vrijstelling op energieproducten voor ondernemingen die een milieuconvenant afsluiten. Dit actiepunt is gerealiseerd. Het werd uitgevoerd via het KB van 3 juli 2005 en gepubliceerd in het Staatsblad op 7 juli 2005.

U vraagt of het Vlaams Parlement periodiek inzage kan krijgen in de monitoringtabel die de realisaties van de acties strikt opvolgt. Momenteel ontvangen alle leden van de task force de geactualiseerde monitoringtabel op periodieke basis, zoals die wordt vastgelegd in overleg met het beleid en Eddy Geysen. Ik zal vragen dat deze tabel ook steeds elektronisch wordt overgemaakt aan de voorzitter van deze commissie, mevrouw Merckx. Zij kan die dan verspreiden onder de leden van de commissie en andere geïnteresseerde parlementsleden.

De administratie Economie maakte op 22 juni 2005 melding van de voorgenomen opleidingssteun voor Ford Genk, in de vorm van een kapitaalpremie van 12,28 miljoen euro. Daarbij had de Commissie nog een aantal bijkomende vragen, die door de administratie werden beantwoord op 15 september 2005. Op 9 november 2005 meldde de Commissie dat zij de procedure van artikel 88, tweede lid van het EG-verdrag inleidde. Zij vond het nodig om een verder onderzoek in te lassen om uit te maken of de geplande staatssteun al dan niet in strijd is met de Europese concurrentieregels.

De bijkomende informatie voor dit verder onderzoek werd door de administratie overgemaakt op 11 januari 2006. Binnen de procedure onder artikel 88, tweede lid, wordt de zaak openbaar gemaakt om zoveel mogelijk informatie te verzamelen. Dat wil zeggen dat derden hun opmerkingen en vragen over

het dossier aan de Commissie kunnen overmaken tot april 2006. Deze opmerkingen worden door de Commissie bezorgd aan de Vlaamse overheid voor commentaar. Pas bij ontvangst van onze commentaren zal de Commissie haar intern beslissingsproces opstarten. Dit betekent dat de Commissie pas ten vroegste een beslissing kan nemen tegen begin juni 2006. Het gevolg kan zijn dat het dossier volledig wordt aangenomen, volledig wordt verworpen of gedeeltelijk wordt aangenomen.

In het concrete geval van het opleidingsdossier Ford Genk zal het aangemelde programma waarschijnlijk gedeeltelijk worden aangenomen. Momenteel valt niet uit te maken hoe groot het aangenomen deel zal zijn. De Commissie twijfelt er immers aan of de voorgenomen steun voldoet aan de voorwaarden van de verordening Opleidingssteun op de volgende twee punten. Het eerste punt betreft het in aanmerking nemen van een aantal kosten zoals 'training enablers' of infrastructuur voor lectuur en sociale contacten, personeelskosten van de dienst opleiding, 'cascading' of de tenuitvoerlegging van het lean-organisatiesysteem van Ford Genk, kosten resulterend uit herstructurering, opstartkosten voor nieuwe modellen en uitgaven in verband met de periode voor de aanmelding. Het tweede punt van twijfel betreft de indeling als algemene dan wel specifieke opleiding van de opleidingsonderdelen consultancykosten en off-linepersoneelskosten.

VW Vorst was van meet af aan een belangrijke partner binnen de rondetafel. Ook bij de opstart van de task force en de activiteiten van de verschillende werkgroepen werd deze constructeur stevast betrokken. Zo is VW Vorst lid van de werkgroep Loonkost en Flexibiliteit waarin gestreefd wordt naar een betere afstemming tussen vraag en aanbod van arbeidskrachten. Concreet betekent dit onder andere dat er voor VW Vorst een VDAB-accountmanager is aangesteld die het bedrijf moet begeleiden bij het realiseren van deze betere afstemming.

Het dient echter gezegd dat VW Vorst in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest ligt. Daardoor kan de Vlaamse Regering niet dezelfde middelen voor een flankerend beleid inzetten als voor de constructeurs in het Vlaamse Gewest. De Vlaamse Regering is evenwel sterk bekommerd om de toekomst van alle voertuigconstructeurs, ook VW Vorst.

De Vlaamse Regering beschikt over twee belangrijke instrumenten om de werkgelegenheid in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest mee te ondersteunen.

Een: Vlaanderen heeft in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een opleidingsbevoegdheid tegenover werkzoekenden, want dat is een gemeenschapsmaterie. Twee: de Vlaamse Regering keurde op 25 november 2005 een samenwerkingsakkoord goed tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap over de afstemming van het arbeidsmarktbeleid en de bevordering van de mobiliteit van werkzoekenden. Het betreft de afstemming tussen de VDAB en de Brusselse Gewestelijke Dienst voor Arbeidsbemiddeling of de BGDA. Het lijkt me van belang om VW Vorst in het licht van dit samenwerkingsakkoord te bespreken.

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Ik dank de minister voor haar imponerend antwoord. Getrouw aan haar reputatie, rijdt ze ervoor. Het is indrukwekkend: van de 12 actiepunten worden de meeste uitgevoerd. Het verheugt me ook dat we via de monitoring de hele zaak in het oog houden. Het sterkt mijn vertrouwen dat deze Vlaamse Regering inspanningen levert om de automobielsector te versterken.

**Mevrouw Trees Merckx-Van Goey:** Het samenwerkingsakkoord zal vroeg of laat ter goedkeuring aan het parlement worden voorgelegd. Naar aanleiding van de bespreking van een verzoekschrift is hier gesteld dat we bekommerd zijn over de goede afstemming ervan. Als het samenwerkingsakkoord hier wordt besproken, zullen we onze verantwoordelijkheid kunnen opnemen.

**Minister Fientje Moerman:** VW Vorst verdient onze bijzondere aandacht. De overgrote meerderheid van de werknemers wonen in het Vlaamse Gewest.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

