

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



Zitting 2000-2001

6 december 2000

ONTWERP VAN DECREET

houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2001

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jul Van Aperen**

**(Hoofdstuk X – Groenestroomcertificaten ; Hoofdstuk XIV – DAB Loodswezen ;
Hoofdstuk XV – Heffing op de exploitatie van een distributienet voor elektriciteit
in het Vlaamse Gewest en Hoofdstuk XXI – VVM)**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren André Kenzeler, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Zie :

463 (2000-2001)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet
- Nr. 2 : Verslag van het Rekenhof
- Nr. 3 tot 6 : Amendementen
- Nr. 7 : Verslag namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
- Nr. 8 : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid
- Nr. 9 : Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport
- Nr. 10 : Verslag namens de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme
- Nr. 11 : Verslag namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken
- Nr. 12 : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening
- Nr. 13 : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

DAMES EN HEREN,

Aan de Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie werden vier hoofdstukken van het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2001 toegewezen :

Hoofdstuk X : Groenestroomcertificaten ;

Hoofdstuk XIV : DAB Loodswezen ;

Hoofdstuk XV : Heffing op de exploitatie van een distributienet voor elektriciteit in het Vlaams Gewest ;

Hoofdstuk XXI : VVM.

De commissie heeft deze bepalingen van dit ontwerp van decreet behandeld op 30 november 2000.

Het discussiepunt van deze besprekingen in commissie betrof Publiek-Private Samenwerking (PPS) waarvoor de regering in dit ontwerp van decreet de juridische grondslag inschrijft. Dit hoofdstuk is weliswaar toegewezen aan de Commissie voor Financiën en Begroting maar de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie vond het relevant daarover van gedachten te wisselen omdat de eerste PPS- projecten wellicht tot de sector van openbare werken behoren. Heel concreet ging de discussie over de op stapel staande PPS-projecten in het Antwerpse : de samenstelling van de constructie, de orde grootte van de inbreng van de privépartner(s) en de overheid en de wijze van financiering van de projecten (tol, schaduwtoel, ...).

I. ALGEMENE BESPREKING

1. Toelichting door de minister bij het Programmadecreet

Hoofdstuk XIII : Groenestroomcertificaten

Volgens het decreet houdende de organisatie van de elektriciteitsmarkt, zijn alle netbeheerders en houders van een leveringsvergunning verplicht jaarlijks een bepaald aantal groenestroomcertificaten voor te leggen.

Het elektriciteitsdecreet voorziet in artikel 21 dat vanaf 1 januari 2001 de eerste groenestroomcertificaten zullen toegekend worden. Volgens art. 23, § 1,

dienen de eerste certificaten op 31 december 2001 voorgelegd te worden.

Op korte termijn zal het voorontwerp van besluit dat de verdere toepassingsmodaliteiten vastlegt een volledig vrijwillige testfase invoeren waarbij testcertificaten zullen toegekend worden.

Aangezien het certificatenmechanisme als overheidssteun ten behoeve van de sector van de hernieuwbare energiebronnen zou kunnen beschouwd worden, werd deze regeling aangemeld bij de Europese Commissie met het verzoek hun goedkeuring voor deze regeling te verlenen. De Europese Commissie heeft nog tot einde december 2000 tijd om zich hierover uit te spreken. De definitieve inwerkingtreding van de certificatenverplichting en de toekenning van hiervoor geldige certificaten wordt voorzien vanaf de goedkeuring door de Europese Commissie.

Hierdoor kan de toekenning van certificaten vertraging oplopen. De elektriciteitsleveranciers zouden daardoor hun certificatenverplichting niet kunnen nakomen om redenen die zij niet kunnen verhelpen.

De artikels 51 en 52 voorzien daarom dat de Vlaamse regering de datum bepaalt wanneer het systeem werkzaam wordt.

Indien het certificatenstelsel in werking treedt tijdens de loop van een kalenderjaar wordt het aantal voor te leggen certificaten berekend in verhouding tot het nog resterende gedeelte van het kalenderjaar.

De minister verklaart dat deze bepalingen tegemoet komen aan de opmerkingen die de heer Johan De Roo daarover destijds geformuleerd heeft.

Hoofdstuk XIV : DAB Loodswezen

De DAB Loodswezen werd opgericht in het decreet van 30 juni 2000 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2000. De uitgaven die ten laste van de DAB vallen evenals de hiervoor benodigde ontvangsten werden in de begroting 2000 nog ingeschreven op de gewone begroting en worden pas aan de DAB toegekend vanaf de begroting 2001. Hiervoor wordt in artikel 63 de inwerkingtreding van de bedoelde paragrafen 2 en 3 uitgesteld.

Hoofdstuk XVI : Heffing op de exploitatie van een distributienet voor electriciteit in het Vlaamse Gewest

Door artikel 64 worden de definities "heffingsjaar", "injecteren" en "transmissienet", die in de verdere artikelen worden gehanteerd, ingevoegd in artikel 2 van het Elektriciteitsdecreet.

Het decreet betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt voorziet voor het Vlaams Gewest o.m. in de oprichting van een reguleringsinstantie, zijnde een instelling van openbaar nut met rechtspersoonlijkheid belast met de regulering, de controle en de transparantie van de Vlaamse elektriciteitsmarkt. Deze reguleringsinstantie heeft een algemene taak van toezicht en controle op de toepassing van de betreffende decreten en reglementen. Het heeft daarenboven een regulerende en raadgevende taak ten behoeve van de Vlaamse regering inzake de organisatie en de werking van de Vlaamse elektriciteitsmarkt.

Deze reguleringsinstantie wordt gefinancierd vanuit de Vlaamse begroting.

De Vlaamse regering wenst een evenwicht na te streven tussen enerzijds de uitgaven voor de liberalisering van de elektriciteitsmarkt en anderzijds een financiële bijdrage afkomstig uit dezelfde sector. Hiertoe legt zij in artikel 65 aan het Vlaams Parlement deze heffing voor. Aangezien de uitgaven zijn opgenomen in de algemene uitgavenbegroting, komen deze nieuwe middelen ten goede aan de Vlaamse middelenbegroting.

Deze heffing wordt ingevoerd door de invoeging van een aantal artikelen in het Elektriciteitsdecreet.

Artikel 38 van het Elektriciteitsdecreet bepaalt de belastbare materie van de heffing, namelijk de exploitatie van een distributienet in het Vlaamse Gewest. Deze belastbare materie verschilt van de belastbare materie van de federale heffing ingesteld bij wet van 22 juli 1993 tot instelling van een bijdrage op de energie ter vrijwaring van het concurrentievermogen en de werkgelegenheid.

Artikel 38, 2de lid duidt de grondslag aan waarop de heffing wordt berekend, namelijk de hoeveelheid elektrische stroom uitgedrukt in gigawattuur die jaarlijks (netto) wordt geïnjecteerd op het distributienet. Deze stroom kan worden geïnjecteerd via een transmissienet, een ander distributienet, of eventueel rechtstreeks van een producent. De wijze waarop de stroom wordt geïnjecteerd, speelt derhalve geen rol. De hoeveelheid geïnjecteerde

stroom wordt verminderd met de hoeveelheid groene stroom. Om groene stroom te bevorderen, bepaalt het Elektriciteitsdecreet dat de netbeheerder alle taken die noodzakelijk zijn voor de distributie van groene stroom kosteloos dient uit te voeren. De groene stroom die op het distributienet wordt vervoerd, maakt derhalve ook geen deel uit van de heffingsgrondslag. Ook de stroom die door het distributienet wordt geïnjecteerd op een ander distributienet maakt geen deel uit van de heffingsgrondslag. Deze stroom zal worden belast in dit andere net.

Artikel 39 duidt de heffingsplichtigen aan, namelijk de netbeheerders zoals bepaald in het Elektriciteitsdecreet. Ook netbeheerders-intercommunales worden onderworpen aan de heffing. Met deze heffing op de exploitatie van het distributienet wordt bijgevolg afgeweken van de algemene belastingsvrijstelling die de intercommunales genieten op grond van artikel 26 van de wet van 22 december 1986. Het Vlaams Gewest is hiertoe bevoegd aangezien het Vlaams Gewest zelf de vrijstellingen bepaalt van de eigenlijke gewestbelastingen en daarboven bevoegd is voor de organieke regeling van de intercommunales.

In het geval dat de reguleringsinstantie voor een bepaald geografisch gebied nog geen netbeheerder heeft aangeduid, zal de huidige exploitant van het distributienet deze heffing dienen te betalen. Deze huidige exploitant kan CPTE zijn of een intercommunale, voor wie bijgevolg eveneens afgeweken wordt van de algemene belastingsvrijstelling die intercommunales genieten.

In artikel 40 en 41 wordt het tarief van de heffing bepaald, nl. 1.600 frank per gigawattuur (GWh) en de jaarlijkse indexatie. Het tarief is zo bepaald dat de kosten van de reguleringsinstantie worden terugverdiend.

De Raad van State heeft bedenkingen bij de heffing en suggereert dat het om een dubbele belasting met de BTW gaat. De arresten van het Arbitragehof waarnaar de Raad verwijst, geven een tegengestelde uitkomst, zodat de onduidelijkheid blijft. Voorlopig blijft de minister ervan overtuigd dat de belastbare basis niet identiek is.

Het behoud van de heffing is noodzakelijk daar de kostprijs door de sector kan gedragen worden en het bijgevolg niet wenselijk is dat deze ten laste valt van de belastingbetaler. Indien er echter een initiatief zou genomen worden om de heffing binnen deze context op een andere manier in te vullen die beter tegemoet komt aan de opmerkingen van

de Raad van State zal de minister zich daar niet tegen verzetten.

De artikels 42 en 43 regelen de aangifteplicht en de administratieve verwerking.

Artikel 44 verleent aan de belastingsheffende overheid de mogelijkheid om een heffing of een aanvullende heffing te vestigen gedurende drie jaar vanaf 1 januari van het heffingsjaar in de gevallen waarin de heffingsplichtige nagelaten heeft een geldige aangifte te doen of waarin bij voorbeeld na controle de verschuldigde heffing hoger ligt dan de heffing gesteund op de gegevens van het aanslagformulier.

Artikel 45 laat toe om in geval de aanslag werd nietig verklaard om één of andere reden, met uitzondering van de regels inzake verjaring, binnen 3 maanden vanaf de datum van de uitspraak een nieuwe heffing te vestigen. Een gelijkaardige bepaling vinden we onder meer in artikel 355 van het Wetboek op de Inkomstenbelasting 92.

Artikel 46 legt de betalingstermijn vast.

Artikel 47 bepaalt dat de Vlaamse regering de ambtenaren aanwijst belast met de controle en het onderzoek i.v.m. de toepassing van deze heffing. Aan deze ambtenaren wordt op een algemene wijze een onderzoeksopdracht toegewezen.

Op suggestie van de Raad van State wordt bepaald dat deze ambtenaren toegang hebben tot de bedrijfslokalen van de heffingsplichtige mits een voorafgaande rechterlijke machtiging van de politierechtbank.

Artikel 48 regelt de beroepsprocedure, die nader zal bepaald worden door de Vlaamse regering.

Artikel 49 verleent aan de Vlaamse regering de bevoegdheid om ten aanzien van een heffingsplichtige die nalaat tijdig een aangifte te doen, een aanslag van ambtswege te vestigen. Hiertoe is wel vereist dat de betrokken heffingsplichtige voorafgaand door middel van een aangetekende brief of een deurwaardersexploot in gebreke werd gesteld. Pas indien de heffingsplichtige hierop na 60 dagen niet heeft gereageerd, kan een ambtshalve aanslag worden gevestigd.

In artikel 50 wordt een administratieve geldboete opgelegd bij niet-betaling van de heffing op voorwaarde dat de heffingsplichtige werd gehoord of naar behoren werd opgeroepen. Dit laatste werd

toegevoegd in navolging van het advies van de Raad van State.

De administratieve geldboete is gelijk aan het ontrokken bedrag. Op die manier wordt de bijkomende administratieve kost die wordt veroorzaakt door deze overtreding, minstens gedeeltelijk bij de overtreder gelegd.

Artikel 51 voorziet in de gedwongen invordering van de heffing, de intresten en de administratieve geldboete door middel van een dwangbevel.

Artikel 52 voorziet in de mogelijkheid van verzet tegen de tenuitvoerlegging van het dwangbevel.

Deze wijze van gedwongen invordering is analoog aan andere belastingen en heffingen, onder meer bij de heffing op vaste afvalstoffen, bij de leegstandsheffing, en dergelijke meer.

Artikel 53 bepaalt dat de vorderingen tot voldoening van de heffing van de intresten en de administratieve geldboete verjaren na 5 jaar.

Artikel 66 van het Programmadecreet voert het bestaande hoofdstuk XI van het Elektriciteitsdecreet opnieuw in, maar dan als hoofdstuk XII. Op deze manier wordt vermeden dat een hoofdstuk XI-bis diende te worden ingevoegd, met een gelijkaardige nummering van de artikelen (bis, ter, quarter, ...).

In feite komt dit neer op een hernummering van het hoofdstuk en de artikelen.

Hoofdstuk XXII : VVM

De VVM sloot begin 2000 een mandaatovereenkomst af met een instelling die is gespecialiseerd in het opzetten van financiële constructies, met als doel een bijzondere financiële transactie (op basis van leasing) uit te werken voor de 45 nieuwe trams die in 2000 en 2001 zullen worden geleverd en ingezet in de steden Antwerpen en Gent. Dergelijke financiële constructies dragen bij tot een verbetering van de financiële situatie van de maatschappij, en dus impliciet tot een verhoging van de mogelijkheden inzake eigen investeringen.

In haar verslag van het onderzoek van de ontwerpen van begrotingsdecreten met betrekking tot de aanpassing van de begroting voor het begrotingsjaar 2000 merkte het Rekenhof op dat bij de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) een machtiging ontbreekt die dergelijke bijzondere financiële constructies mogelijk maakt.

Het Rekenhof erkent dat de VVM het instrument financiële leasing kan gebruiken voor het financieren van materiële investeringen, zoals in art. 9 1^e alinea van het oprichtingsdecreet vermeld staat. Zij merkt echter op dat voor de aankoop van de trams het instrument financiële leasing niet werd gebruikt als financieringsinstrument maar enkel om een financiële opbrengst te genereren. Hiervoor heeft de VVM op dit ogenblik geen expliciete decretale machtiging volgens de interpretatie van het Rekenhof.

Artikel 73 voegt dergelijke nieuwe bepaling in in het oprichtingsdecreet waarbij de VVM expliciet wordt gemachtigd om bovenstaande financiële constructies te gebruiken om een financiële meerwaarde te genereren, ter verduidelijking van de bestaande decretale toestand. Deze beslissing volstaat voor het Rekenhof om de in het verleden afgesloten leasingovereenkomsten te aanvaarden in die context.

2. Bespreking

Hoofdstuk XIII : Groenestroomcertificaten

Wat de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt betreft en meer concreet de aanpassing van het decreet om de inwerkingtreding van de groenestroomcertificatensysteem uit te stellen, pleit de heer Eloi Glorieux ervoor om alles in het werk stellen om de timing van 1 januari 2001 te respecteren. Wat als er 6 maand uitstel komt ? Komt de 3 % dan in gevaar of moet er dan tussen 2000-2004 een inhaaloperatie plaatsvinden ?

De minister verduidelijkt dat het in geen geval zo is dat bij vertraging de percentages zullen verlaagd worden. Wel zal er in dat scenario bij vertraging geen financiële sanctie volgen.

De heer Carl Decaluwe vraagt verduidelijking over de heffing op het distributienet ter financiering van de reguleringsinstantie. Er is sprake van een financiering van 1.600 frank per gigawattuur die uiteindelijk 60 miljoen frank moet opbrengen. Is deze schatting realistisch en wat indien de dotatie moet stijgen als aardgas wordt meegenomen. Is dit scenario ingecalculeerd ?

Minister Steve Stevaert verklaart dat de uitgetrokken 60 miljoen frank voldoende moet zijn om de reguleringsinstantie op te starten.

Hoofdstuk XIV : DAB Loodswezen

De heer Jan Penris vermeldt dat minister Stevaert tesamen met minister Sauwens recent een onderhoud had met de betrokken diensten. Er was een aantal weken terug een staking met vertragingen voor een veertigtal schepen. Hij vraagt naar een stand van zaken van dit overleg.

De minister antwoordt dat dit een reeds lang aanslepend dossier is. Er zijn goede contacten maar men kan niet spreken van een doorbraak, ook al omdat het niet enkel over loodsen gaat (personeelsproblematiek), maar ook over contacten met Nederland en de concurrentie tussen verschillende havens. Het resultaat van het recente gesprek is dat het overleg hervat is.

De heer Carl Decaluwe vraagt naar het standpunt van de minister omtrent het ongenoegen van het personeel : het lid vindt daarover weinig terug in de voorliggende begroting 2001.

Minister Steve Stevaert verklaart dat een aantal aspecten ressorteren onder de bevoegdheid van minister van Ambtenarenzaken, Johan Sauwens. Hij zou het onverstandig vinden daarover nu uitspraken te doen en het overleg te hypothekeer. De interne verzelfstandiging heeft tijd nodig maar is noodzakelijk voor de transparantie van de kostenstructuur.

Hoofdstuk XVI : Heffing op de exploitatie van een distributienet voor electriciteit in het Vlaamse Gewest

Door de meerderheid (de heren Robert Voorhamme, Jul Van Aperen, Johan Malcorps, Jan Loones, Eloi Glorieux en Marc Cordeel) werd een amendement ingediend bij artikel 40. Dit amendement nr. 6 (Stuk 463 (2000-2001) – Nr. 4) strekt ertoe de bestaande tekst te vervangen en het tarief van de heffing anders te bepalen, rekening houdend met het advies van de Raad van State.

De minister verklaart dat hij dit amendement steunt.

Op de vraag van de heer Ludwig Caluwé naar het tijdstip van inwerkingtreding van deze heffing, antwoordt de minister dat het de bedoeling is dit volgend jaar te laten ingang vinden. De minister verduidelijkt dat ervoor geopteerd wordt dat niet de belastingbetaler maar de sector zelf middelen inbrengt.

Hoofdstuk XXII : VVM

Bij dit hoofdstuk werden geen opmerkingen geformuleerd.

Hoofdstuk XIX : Publiek Private Samenwerking

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer uit haar bekommernis omtrent de op te zetten PPS-constructies. De minister van Financiën en Begroting zet twee vehikels op poten. Enerzijds een vehikel dat de financieel-technische elementen gaat uitwerken en anderzijds een vehikel voor de praktische organisatie. Zij ziet onvoldoende hoe de verschillende partners die erbij betrokken worden van bij de aanvang zullen geëngageerd worden. Een privépartner stapt pas in als hij ziet dat er een frank winst kan worden gemaakt. Welke garanties zijn er daarvoor. Hoe gaat men dat concreet doen ? Zij is van oordeel dat er geen fundamenteel meningsverschil is over PPS : er zal moeten voor betaald worden welk systeem men ook gebruikt.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar het persbericht van een tijd geleden waarin werd aangekondigd dat grote Amerikaanse pensioenfondsen gingen participeren in deze PPS-constructie. Het lid vraagt met welke partners men gaat onderhandelen nu PPS decretaal in de steigers staat. Zijn er contacten met deze Amerikaanse pensioenfondsen ?

De heer Johan Malcorps vraagt verduidelijking over de relatie tussen het studiesyndicaat en de investeringsmaatschappij (in Antwerpen) en het PPS- kenniscentrum dat wordt opgezet. Is de dynamiek op mekaar af te stellen ?

De heer Jean Geraerts vraagt zich af of men door de grootse constructie tussen overheid en privé de concurrentie gaat uitschakelen omdat daardoor de vrije markteconomie buiten spel wordt gezet.

Minister Steve Stevaert verduidelijkt dat er nogal wat verwarring is. Er zijn inderdaad twee vehikels nodig. In Antwerpen zijn dat WINA en MIA.

Langs de ene kant heeft men een financiële bovenbouw die ressorteert bij de minister-president en een luik bij de minister bevoegd voor de Economie omdat er link is met de GIMV-middelen die vrijkomen in de toekomst. De toekomst is het tijdstip wanneer deze aandelen het meest rendabel zijn. Hij wenst daarover geen verdere uitspraken te doen.

De interesse van Amerikaanse pensioenfondsen kan verklaard worden door de andere fiscale regels die gelden wanneer zij investeren in Europese landen. Daardoor kunnen zij interessante voorstellen lanceren. Maar de minister verklaart dat er geen gesprekken zijn met deze fondsen, de markt moet kunnen spelen.

De minister verklaart dat hij inderdaad de markt wil laten spelen maar uit studies blijkt dat wil PPS slagen een aantal randvoorwaarden moeten vervuld zijn. Zo moet er sprake zijn van een geïntegreerd systeem wat de kostprijs kan drukken met 15 % in vergelijking met een klassieke benaderingswijze. Tweede randvoorwaarde is dat de privésector zeker moet zijn van zijn ontvangsten. Deze ontvangsten kunnen meervoudig zijn : dit kan gaan van schaduwtoelating die uitsluitend door de overheid en dus de belastingbetaler betaald wordt, het kan gaan om een klassiek toelatingssysteem dat de gebruiker betaalt. Het zou om een gemengd systeem kunnen gaan ; er zou ook kunnen overwogen worden dat de regering éénmalig middelen als startbonus ter beschikking stelt.

De minister verklaart dat in zijn optiek een goede PPS wel vereist dat er een vorm van risico (ook voor de private partners) moet zijn en dat bij eventueel succes de privésector er beter van wordt. Hij kant zich wel tegen een achteruitkijkspiegelsyndroom dat er zou in bestaan dat bij succes achteraf men jammerd dat de overheid het zelf beter in eigen handen had gehouden.

De functioneel bevoegde minister zal wel in de toekomst erg betrokken worden bij de dossiers.

De minister verdedigt PPS ook in het belang van de Vlaamse bedrijven.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vindt het noodzakelijk dat het departement Openbare Werken voor alle plannen die in de pipeline zitten, een idee heeft van de verhouding van de middelen die rechtsreeks of onrechtstreeks (schaduwtoelating) uit de begroting komen en de middelen die vanuit de privésector verwacht worden. Dit is belangrijk met het oog op een planning van de werken die kunnen opgezet worden.

Het lid deelt de mening van de minister dat het risico door beide partijen moeten worden gedragen, maar men moet ongeveer de risico's kennen (de juiste verhouding van wel of niet uit de begroting moet komen). Zij verwijst naar het dossier van de Liefkenshoek-tunnel waar de overheid alle risico's gedragen en opgevangen heeft. Wellicht had het

consortium van de banken met de gegevens van nu en de rentestand en gegeven dat de Liefkenshoek-tunnel rendabel wordt, het risico genomen. Had men van bij de aanvang echter dit kunnen inschatten, was het project anders aangepakt geweest.

Zij vernam graag de visie van de minister over projecten met schaduwtol. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer is immers van oordeel dat een project met volledige schaduwtol geen omweg via PPS behoeft, ook al omdat er geen risico voor de privé-sector is.

Minister Steve Stevaert verklaart dat hij geen gedetailleerd antwoord kan geven omtrent de bedragen en de verdeling van de middelen. Voor het op stapel staande project in Antwerpen denkt de minister aan een bedrag in de ordegrootte van 60 tot 65 miljard frank. Maar dit bedrag is ook sterk gereleerd met het Masterplan.

Wat het facet "schaduwtol" betreft, repliceert de minister dat hij steeds een grote tegenstander is geweest van "rekeningrijden". Hij stelt vast dat men nu zelfs in Nederland terugkomt op deze formule. De minister vindt het geen goede zaak om rekeningrijden te linken aan PPS; Een "sturende heffing" als rekeningrijden is trouwens zeer moeilijk werkbaar en invoerbaar in een complex land als het onze waarbij men bijkomend geconfronteerd wordt met een moeilijke ruimtelijke ordening en een ontbreken van een hiërarchie van de wegen. Concluderend staat de minister open voor alle formules, rekeningrijden uitgezonderd.

Schaduwtol lijkt de minister een zeer goed instrument voor het openbaar vervoer. Er zal een bijdrage zijn hetzij van een derdebetalen, hetzij van bepaalde gebruikers. Er kunnen afspraken worden gemaakt dat de overheid via schaduwtol bijlegt.

Andere toepassingen van schaduwtol zijn mogelijk op de waterwegen en gewone wegen. Men kan een aantal gebruikers (omwille van sociale of andere redenen) vrijstellen van tol, wat impliceert dat andere gebruikers meer zou moeten betalen. Hij acht het denkbaar dat voor bepaalde groepen die vrijgesteld worden van tol, schaduwtol wordt betaald.

Op waterwegen kan overwogen worden dat de overheid om bv. sluizen aan te passen om het vervoer te stimuleren, betaalt aan de privésector per tonnage wat de privé aanzet tot meer gebruik van de waterwegen.

Uiteindelijk zal in elke constructie de privépartner moeten beloofd worden. De minister houdt alle mogelijkheden open.

De minister is van oordeel dat een PPS waarbij alles op voorhand vastligt, geen PPS is, maar eerder een vorm van alternatieve financiering. Zelfs met 100% schaduwtol kan men echter wel van PPS spreken. De minister verwijst even naar de problematiek van het tolvrijmaken van de Liefkenshoek-tunnel bij calamiteiten (zie begrotingsbesprekingen). Dat is een vorm van schaduwtol.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer onthoudt uit deze discussie dat het geen zin heeft PPS op te zetten wanneer er permanent voor éénieder een schaduwtol is. Dan kan de overheid dit beter zelf doen zonder omweg via PPS. Een overheid leent trouwens nog steeds tegen veel betere voorwaarden dan de privésector. Zij is niet overtuigd van een PPS-constructie waarbij sprake is van 100% schaduwtol.

Minister Steve Stevaert repliceert dat hij het niet eens is met de visie van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer over de constructie 100% schaduwtol. Bij een dossier aanbesteding in PPS-verband is er sprake van 15% reductie omdat men in een geïntegreerd systeem werkt. Hij verwijst naar Engelse voorbeelden in die zin. Dan moet men de variabele parameter "intrestvoeten" kunnen inschatten. Een andere belangrijke parameter is dat éénieder er vanuit gaat dat de trafiek zal stijgen – dat is de basis voor de PPS. Misschien is die veronderstelling onjuist. Dat zou kunnen blijken in de parkeersector. De minister handhaaft zijn visie dat bv. op de waterwegen een PPS-formule met 100% schaduwtol voordelig is. Zo kan men een snellere trafiek genereren: de transportsector moet niet met een tol worden belast.

De heer Jul Van Aperen suggereert dat indien de verkeersbelasting wordt overgeheveld naar de gewesten, vanuit deze middelen misschien de schaduwtol (sociale correcties) kan gefinancierd worden. De filosofie is dat de voertuiggebruikers kunnen bijpassen in PPS-werking.

De minister stelt dat de verkeersbelasting een nuttig instrument kan zijn, maar het belangrijkste instrument dat de Vlaamse overheid niet in handen heeft, is de heffing op de brandstoffen. Eigenlijk is de brandstofprijs een vorm van rekeningrijden. In relatie daarmee is het volgens de minister niet aangewezen het bezit van een voertuig zwaar te belasten. Het belasten van het gebruik van een voertuig moet onderzocht worden. Het piekpuntgebruik –

gebruik op bepaalde tijdstippen – zou kunnen belast worden en zo komt men dan tot een bepaalde vorm van rekeningrijden. Deze piste is voorlopig ondenkbaar dat in een federaal land.

De heer Johan Malcorps is voorstander van een variabilisering. Hij is voorstander van piekbelastingen als een variante van rekeningrijden. Vaste kosten verlagen, maar variabele kosten (het gebruik van de wagen) zelf verhogen en bijkomend rekening houden met piekmomenten.

De minister verklaart dat men deze zaken niet kan linken in een federaal land als het onze. De opbrengsten van de benzineprijzen zijn voor de federale overheid.

De heer Jul Van Aperen is het eens met de minister. Ook zijn fractie is voor een formule waarbij het autorijden duurder wordt gemaakt. De verkeersbelasting zelf zou verminderd worden maar deze vermindering moet bij meer verbruik dan het normale gemiddelde, gecompenseerd worden in de accijnzen. Hij die zeer veel de wagen beroepsmatig gebruikt, kan deze meerkost inbrengen bij zijn belastingaangifte. Iemand die minder gebruik maakt van de wagen, zal dus minder betalen. Het beste systeem is effectief het bezit van een wagen minder te belasten maar het meer gebruik meer te belasten.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer hoopt dat deze maatregel dan niet alleen zou gelden voor het personenvervoer maar ook voor het vrachtvervoer omdat deze laatste categorie meer en meer zorgt voor mobiliteitsproblemen.

De heer Jul Van Aperen ontkent dat door te verwijzen naar studies waaruit blijkt dat slechts 9% van voertuigen tijdens het spitsverkeer uit vrachtwagens bestaat.

II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Er werden geen opmerkingen geformuleerd.

Het amendement nr. 6 (Stuk 463 (2000-2001) nr. 4) tot vervanging van artikel 40 (bepalen van het tarief van de heffing) – Hoofdstuk "Heffing op de exploitatie van een distributienet voor elektriciteit in het Vlaams Gewest" werd met 8 stemmen, bij 6 onthoudingen aangenomen.

Het toegewezen gedeelte van het Programmadecreet aan de Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie werd aangenomen met 8 stemmen voor en 6 tegen.

De verslaggever,

Jul
VAN APEREN

De voorzitter,

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER