

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1164
van **PETER VAN ROMPUY**
datum: 24 augustus 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Deconsolidatie

In het regeerakkoord formuleerde de Vlaamse Regering volgende ambitie: "De mogelijkheid tot deconsolidatie van De Lijn wordt nadrukkelijk onderzocht. Het opereren buiten de consolidatiekring laat creatieve(re) investeringsimpulsen toe." De conceptnota 'deconsolidatie en externe financiering De Lijn', die uitvoering moet geven aan deze ambitie, stond op de agenda van de ministerraad van 10 juli 2020.

Om een overheidsonderneming buiten de overheidssector te klasseren, moet minstens 50% van de productiekosten worden gedekt door inkomsten gegenereerd via de verkoop van producten. Overheidsdotaties die direct gekoppeld zijn aan het volume of de waarde van de output (bijvoorbeeld aan het aantal verkochte vervoersbewijzen) mogen als verkoopinkomsten worden beschouwd.

Volgens de conceptnota kan De Lijn aan de minimaal benodigde 50% voldoen door een deel van de huidige vaste compensatie te vervangen door een variabele vergoeding (prijssubsidie). Vandaag is de kostendeckingsgraad van De Lijn ongeveer 20% en worden 80% van de productiekosten gedekt door exploitatiesubsidies.

Het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) gaat over tot beslissing van deconsolidatie op basis van feitelijkheid. Dit betekent dat het postfactum de situatie beoordeelt en dan overgaat tot de beslissing of een entiteit gedeconsolideerd is. Indien een entiteit voldoet aan de vereisten om als marktproducent te worden beschouwd, en dus over datzelfde jaar meer dan 50% van de productiekosten afdekt met marktinkomsten, wordt zij statistisch buiten de sector overheid S.13 ondergebracht.

Deze analyse gebeurt dus over een heel boekjaar. Concreet betekent dit dat de deconsolidatie zou kunnen ingaan vanaf 1 januari 2022, wat samenvalt met de ingang van een nieuw openbaredienstencontract (zie verder). De analyse over het boekjaar 2022 gebeurt vervolgens begin 2023.

In het handbook van Eurostat staat hierover het volgende: "The market/non-market test should be applied by looking over a range of years on an individual institutional unit basis (even when entities are part of a group). In general, only when the market/nonmarket test holds above 50 % for several years (at least 3 years) or if, in some cases where the unit had passed the market/non-market test in year t-1 and it is strongly expected to hold it for near future, then the unit could be classified outside government."

Het opzet van deze conceptnota is vooraf voldoende zekerheid te verkrijgen door het nieuwe financieringsmechanisme voorafgaand voor te leggen aan het INR.

1. In het verleden werden reeds adviezen van het INR overruled door Eurostat. Ik verwijs hiervoor naar de maatregel om de investeringen in woonzorgcentra te deconsolideren via een jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding gedurende 20 jaar gekoppeld aan de bezetting.

Is het in functie van de zekerheid van dit proces bijgevolg niet noodzakelijk om het dossier voor te leggen aan Eurostat?

2. Op basis van welke argumenten gaat de Vlaamse Regering ervan uit dat de deconsolidatie reeds kan starten op 1 januari 2022 terwijl het handboek van Eurostat in normale omstandigheden over een termijn van drie jaar spreekt?
3. Hoe zal men er met zekerheid voor zorgen dat de noodzakelijke vraaggestuurde subsidie 50% bedraagt, rekening houdend met onverwachte schokken zoals op vandaag naar aanleiding van COVID-19.

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Matthias Diependaele (454), Lydia Peeters (1164).

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 1164 van 24 augustus 2020

van **PETER VAN ROMPUY**

1. De Vlaamse overheid zal het aangepaste financieringsmodel voor de Lijn voorleggen aan het INR voor advies.

Het INR kan er vervolgens al dan niet voor opteren om het dossier voor te leggen aan Eurostat. Of het daarvoor opteert hangt af van de mate waarin de voorgestelde systematiek duidelijk past binnen het ESR2010-raamwerk.

Indien het INR niet 100% zeker is dat het nieuwe financieringsmodel zou resulteren in een wijziging van de statische kwalificatie van De Lijn (naar de sector S11: ondernemingen) zal ze het dossier voorleggen aan Eurostat alvorens een definitief standpunt in te nemen.

2. Wat het temporeel beoordelingskader betreft, stelt de Eurostat Manual 2019 het volgende: *"The market/non-market test should be applied by looking over a range of years on an individual institutional unit basis (even when entities are part of a group). In general, only when the market/nonmarket test holds above 50% for several years (at least 3 years) or if, in some cases where the unit had passed the market/non-market test in year t-1 and it is strongly expected to hold it for near future, then the unit could be classified outside government."*

Op basis van de laatste zinssnede van deze bepaling volgt dat, om te kunnen overgaan tot een deconsolidatie van De Lijn op basis van het 50%-criterium, het niet vereist is dat reeds gedurende een bepaalde periode (bv 3 jaar) voorafgaand aan de deconsolidatie kan worden aangetoond dat voldaan is aan het 50%-criterium. Voor de deconsolidatie volstaat het aldus dat De Lijn op omstandige en geloofwaardige wijze aannemelijk maakt dat De Lijn in de toekomst (en gedurende minimaal 3 jaar) de vereiste kostendekkingsgraad zal halen.

Dit betekent dat – indien het marktcriterium voldoende kan worden aangetoond – de deconsolidatie in principe op korte termijn kan worden gerealiseerd.

3. De impact van de COVID-crisis op de huidige reizigersaantallen van De Lijn en de onzekerheid over de toekomstige reizigersaantallen zullen het inderdaad moeilijker, maar niet onoplosbaar, maken om accurate inschattingen te maken voor het gedeelte van de variabele vergoeding dat reizigersafhankelijk is.

De variabele vergoeding dient echter niet enkel te bestaan uit reizigersafhankelijke parameters maar kan ook bestaan uit prestatieparameters zoals bijvoorbeeld beladen aantal kilometers.

Daarnaast kan er ook gekozen worden om de totale variabele vergoeding te verhogen zodat deze robuuster is eer de grens van de 50%-marktcriterium bereikt wordt. Dit betekent evenwel dat de financiële risico's voor de overheid zelf stijgen. Immers hoe beter de werking hoe hoger de dotatie.

Momenteel is de inschatting dat in worst case scenario er sprake is van 22% minder reizigers wat wil zeggen dat er 78% zekerheid is over het variabel gedeelte dat

reizigersafhankelijk is. Ook het tijds kader is belangrijk gezien deconsolidatie in gaat in 2022 waarbij nu de verwachting is dat in het voorjaar 2021 een werkzaam vaccin voor handen is waardoor er een positieve impact zal optreden op de 22% terug te winnen reizigers en de uitdaging dus veel minder zwaar zal zijn.