

Advies aan de Vlaamse Gemeenschap met betrekking tot de alternatieve financiering van de vergroening van het buspark van De Lijn

Op 21 december 2018 heeft het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) een adviesaanvraag ontvangen van de Vlaamse Vervoersmaatschappij “De Lijn” met betrekking tot de statistische behandeling van een project om in de 13 Vlaamse centrumsteden elektrische bussen (E-bussen) in te zetten. Op 22 januari 2019 werden nog aanvullingen bij het dossier overgemaakt aan het INR.

De Lijn wenst een systeem van E-bussen in te voeren in de Vlaamse centrumsteden, wat een aanzienlijke impact zal hebben op de benodigde infrastructuur (laadinfrastructuur, aansluitingen hoogspanningsnetwerk...), rollend materieel en organisatie. Ze zou voor de realisatie van het E-bus project een beroep doen op een private partner via een DBFM-contract (Design, Build, Finance and Maintain). Aangezien de technische keuze van de benodigde infrastructuur en de E-bussen sterk verweven is, zou er één globale aanbesteding voor beide worden uitgeschreven.

De Lijn heeft een beschrijving van het project overgemaakt. Er zou een private partner worden geselecteerd voor het ontwerp en de bouw van de infrastructuur en bouw of aankoop van de bussen. Voor een deel van het regulier onderhoud zou De Lijn zelf diensten aanbieden en als genomineerd onderaannemer optreden onder het toezicht en de verantwoordelijkheid van de private onderhoudspartner. De private partner zal hiervoor een service level agreement afsluiten met De Lijn. Indien De Lijn geen marktconforme prijzen kan bieden kan de private partner iemand anders selecteren, maar De Lijn heeft wel het “right to match”, d.w.z. om de aanbidding van de andere onderhoudspartner te evenaren.

Een E-bussysteem heeft een verwachte technische levensduur van minstens 15 jaar, wat ook de termijn van het DBFM-contract zou worden.

Advies INR

Dit advies is gebaseerd op het ESR 2010 en de *Guide to the statistical Treatment of PPPs* (PPP-Guide).

Het project impliceert dat een vennootschap aanzienlijke kapitaaluitgaven verricht om vaste activa te creëren (infrastructuur en de levering (bouw of aankoop) van de bussen), die vervolgens door die vennootschap zullen worden aangewend om diensten te verlenen aan de gebruikers van die infrastructuur. De vennootschap zal een inkomen ontvangen in de vorm van door de overheidssector verstrekte beschikbaarheidsvergoedingen. Daarom beschouwt het INR dit project als een publiek-privaat partnerschap (PPP), zoals gedefinieerd in het ESR 2010 (paragraaf 20.276).

De beschikbare documenten betreffen een algemene beschrijving van een DBFM-overeenkomst waardoor het INR geen grondige analyse kan uitvoeren met betrekking tot de statistische behandeling.

Het INR kan wel reeds medelen dat alvast de hierna beschreven elementen van de DBFM-overeenkomst een impact hebben op de statistische behandeling, conform de PPP-Guide.

- De inkomsten uit de exploitatie bedragen voor De Lijn op basis van de inschattingen minder dan 20% van de verwachte, te betalen, beschikbaarheidsvergoedingen. Deze extra inkomsten hebben, op basis van de PPP-guide, een gemiddelde invloed op de statistische behandeling.
- Het feit dat de aanbestedende overheid zelf optreedt als onderaannemer voor het onderhoud wordt beschouwd als een punt dat een hoge invloed heeft op de statistische behandeling. Dit is gebaseerd op hoofdstuk 3.1 van de PPP-Guide:
“Eurostat’s view is that the fact that the Authority takes responsibility for maintaining and/or replacing any component of the asset does influence the statistical treatment and is an issue of HIGH importance to the statistical treatment”

Naast de identificatie van elementen die een invloed hebben op de statistische behandeling, schrijft de PPP-guide in hoofdstuk 4 (*step 2*) echter ook voor dat er een analyse gebeurt van de omvang en het belang van de geïdentificeerde elementen. Concreet dient het INR te beoordelen of de omvang van de onderhoudstaken die De Lijn overneemt binnen dit contract niet van die orde zijn dat er een andere statistische kwalificatie dan “hoge invloed” aan dit element dient te worden toegekend.

De Lijn heeft aangegeven dat de precieze omvang van de eventuele rol van De Lijn als onderhoudspartner niet gekend is omdat die het voorwerp zal zijn van de aanbestedingsprocedure en de onderhandelingen. Dit maakt dat het INR zich nog niet kan uitspreken over dit specifieke element. Het INR kan wel aangeven dat als het regulier onderhoud dat wordt uitgevoerd door De Lijn te ruim wordt ingevuld en bijvoorbeeld ook het onderhoud van de motor inhoudt, dit element zou worden beschouwd als een element dat op zichzelf voldoende is om de activa op de balans van De Lijn te registreren.

Dit advies is gebaseerd op de momenteel beschikbare informatie. Het INR heeft onder meer de aard van de private partner (waaronder de aandeelhoudersstructuur) of de werkelijke hoogte van de beschikbaarheidskortingen nog niet kunnen analyseren. De uiteindelijke analyse van het INR zal gebeuren op basis van de definitieve contracten.

22/02/2019