

## Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM nv) - Masterplan Mobiliteit Antwerpen

### Situering

Bij brief van 14 juli 2006 vroegen de 3 voogdijministers van Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv (BAM nv) om het principiële INR-advies inzake het statuut van BAM nv, de in het kader van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen te realiseren projecten en de door en met BAM nv af te sluiten overeenkomsten. Op vraag van het INR werden bijkomend de ontwerpen van kader-, subsidie- en stille maatschap-overeenkomst alsook documenten betreffende de risico-allocaties, de waarborgen en het financieel model door BAM nv ter beschikking gesteld in de loop van de maanden november/december 2006 respectievelijk maart/april 2007.

Mede op basis van die verstrekte informatie volgt hierna de interpretatie door het INR van het voorgelegde project waarop het zijn advies formuleert.

\* \* \*

Het Masterplan werd door de Vlaamse regering goedgekeurd op 15 december 2000 en laatst aangepast door de beslissingen van 15 februari 2007 en 2 maart 2007. Het belangrijkste onderdeel betreft de Oosterweelverbinding (het sluiten van de ring rond Antwerpen); daarnaast zijn er nog projecten inzake openbaar vervoer (tramlijnverlengingen, nieuwe tramstellen en tractiestation met als opdrachtgever De Lijn - partim<sup>1</sup>), waterwegen (renovatie van 2 sluizen en aanpassing Albertkanaal met als respectieve opdrachtgever het Havenbedrijf Antwerpen en De Scheepvaart), wegen (Singel, ...). De totale kosten worden geraamd op zowat 3,5 miljard euro, waarvan om en bij 2 miljard euro voor de Oosterweelverbinding .

Voor de realisatie, het beheer, de exploitatie en de financiering van het Masterplan werd bij Decreet van 13 december 2002 de oprichting van de BAM nv goedgekeurd. BAM nv is een nv van publiek recht waarin het Vlaams Gewest steeds over tenminste de helft plus 1 van de aandelen in het kapitaal dient te beschikken.

Omwille van een juridisch-technische optimalisatie van het project Oosterweelverbinding wordt de financiering en operationele werking van dat project afgezonderd binnen een 'Stille Maatschap'<sup>2</sup> die daartoe door BAM nv (als werkende vennoot) én het Vlaams Gewest (als stille vennoot) zal worden opgericht.

Voor de financiering van het Masterplan kan BAM nv een beroep doen op :

- haar eigen vermogen dat tegen eind 2010 door het Vlaams Gewest op 822 miljoen euro wordt gebracht;
- de dividenden en retributie-inkomsten van de nv Tunnel Liefkenshoek (een dochtervennootschap van BAM nv);
- de tolinkomsten vanwege de gebruikers van de Oosterweelverbinding;
- schuldfinanciering bij de Europese Investeringsbank (EIB) en een banken-consortium waarbij :
  - + tranche A uitsluitend dient ten behoeve van het project Oosterweelverbinding en
  - + tranche(s) B (en eventueel C) de overige projecten financieren (hierbij geldt gewestwaarborg).

Recent werd beslist - binnen eenzelfde financieringsbestek van algemene voorwaarden en garanties - het geheel van de investeringsprojecten op te delen in 2 fases en op korte termijn enkel het vreemd vermogen (1,7 miljard euro) nodig voor de investeringen van fase 1 (2,3 miljard euro, in

---

<sup>1</sup> Op 16 februari 2007 werd beslist de Openbaar Vervoer-projecten 1° fase (€ 300 miljoen) alternatief te financieren via De Lijn-Invest. Het INR heeft over deze nieuwe dochter van De Lijn reeds in oktober 2006 een preliminair advies verstrekt.

<sup>2</sup> Dergelijke stille handelsvennootschap (vroeger ook "vereniging bij wijze van deelneming" genoemd) heeft geen rechtspersoonlijkheid en heeft slechts uitwerking in de interne rechtsverhoudingen tussen de vennoten.

essentie m.b.t. de Oosterweelverbinding) op te nemen. Negen maanden na oplevering van de Oosterweelverbinding en na kennisname van de trafiekcijfers en tolinkomsten zal bepaald worden welke middelen aan vreemd vermogen nodig zijn voor de investeringen van fase 2.

De realisatie van de projecten zal als volgt gebeuren:

- a) Oosterweelverbinding: er zal een DBfM-contract<sup>3</sup> worden afgesloten tussen BAM nv en de private vennootschap DBfM Co waarbij deze laatste het bouw- en beschikbaarheidsrisico draagt. Die laatste draagt ook 20 % van de financiering; de rest (80 %) wordt door BAM nv gedragen via "mijlpaalvergoedingen" in functie van de gerealiseerde investeringen tijdens de bouwperiode (geraamd op 4 jaar). Tijdens de exploitatiefase (een periode van 35 jaar) zal BAM nv een beschikbaarheidsvergoeding aan DBfM Co betalen die naast een vergoeding voor het onderhoud eveneens de uitgestelde betaling van de 20% prefinanciering van de bouwkosten door DBfM Co zal bevatten.  
BAM nv financiert zich bij de EIB en de banken (de zg. tranche A) en zal de financiële lasten van deze financieringen vergoeden vanuit de tolinkomsten die zullen worden betaald door de gebruikers van de Oosterweelverbinding.
- b) overige projecten: BAM nv zal voor elk van die projecten een overeenkomst afsluiten met de respectieve verantwoordelijke entiteit (De Lijn, Havenbedrijf Antwerpen, De Scheepvaart) waarbij BAM nv instaat voor de bouw, de financiering, het onderhoud en de exploitatie van de infrastructuur tegen een terbeschikkingstellingsvergoeding<sup>4</sup>. BAM nv draagt hierbij het bouwen en het vraagrisko of - voor wat betreft het project Albertkanaal - het beschikbaarheidsrisico. De financiële dienst van de door BAM nv opgenomen tranche(s) B (en eventueel C) wordt vergoed door de schaduwtoel die De Lijn, het Havenbedrijf Antwerpen en De Scheepvaart aan BAM nv zullen betalen. Die entiteiten bekomen daartoe toelagen van het Vlaams Gewest overeenkomstig een subsidieovereenkomst; deze middelen zijn afkomstig van een Financieringsfonds<sup>5</sup> dat zal worden gestijfd met de dividendbetalingen<sup>6</sup> van de Stille Maatschap aan het Vlaams Gewest als rendement op het door dit laatste ter beschikking gestelde eigen vermogen.

## **INR-advies**

### **1. Voorafgaande opmerking**

Dit advies heeft enkel betrekking op het project Oosterweelverbinding, en niet op de andere projecten. In tegenstelling tot het project Oosterweelverbinding, waarbij de gebruikers tolheffingen zullen betalen, zullen de overige projecten worden gefinancierd via (trafielgerelateerde) schaduwtoel. Aangezien die vergoeding wordt betaald met middelen die rechtstreeks afkomstig zijn van de Vlaamse overheid, nl. vanuit het nieuwe Financieringsfonds, en BAM volledig in handen is van de overheid, is in een dergelijk geval uit de Europese regelgeving niet eenduidig af te leiden in welke sector de desbetreffende activa geklasseerd moeten worden. Voor een gelijkaardig dossier heeft het INR recent aan Eurostat om advies en verduidelijking gevraagd. Het INR wacht op het advies van Eurostat alvorens een uitspraak te doen over de sectorclassificatie van de overige niet-Oosterweelprojecten.

---

3 DBfM : Design, Build, Finance and Maintain of Ontwerp, Bouw, Financiering en Onderhoud.

4 Het betreft een demand based Unitary Charge Payment of een soort schaduwtoel (in functie van de trafiek).

5 Begrotingsfonds opgericht bij art. 77 van het Decreet van 23 december 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2006.

6 Overeenkomstig de EU Tolrichtlijn mag de geheven tol (op de Oosterweelverbinding) slechts aangewend worden enerzijds voor de financiële dienst van het vreemd vermogen ter financiering van de Oosterweelverbinding en anderzijds voor de winstuitkering als rendement op het eigen vermogen benuttigd voor die Oosterweelverbinding.

## 2. Sectorclassificatie van BAM nv en van de Stille Maatschap

- a) BAM nv kan beschouwd worden als een institutionele eenheid: uit het decreet, haar statuten en oprichtingsakte blijkt dat ze over een volledige boekhouding en een zelfstandige operationele beslissingsbevoegdheid bij de uitoefening van haar hoofdfunctie beschikt.

BAM nv is een overheidsproducent aangezien het Vlaams Gewest momenteel alle aandelen bezit, behoudens 1 dat in handen is van de Participatiemaatschappij Vlaanderen, en steeds de meerderheid van de aandelen dient te bezitten.

BAM nv dient als marktproducent te worden gerangschikt aangezien - op basis van de door BAM nv verstrekte financiële tabellen - blijkt dat aan het 50%-kostendekkingscriterium zal worden voldaan. De tolinkomsten betaald door de gebruikers van de Oosterweelverbinding kunnen beschouwd worden als marktconforme verkopen volgens het ESR95.

Op basis van het voorgaande kan gesteld worden dat BAM nv tot de sector van de "niet-financiële vennootschappen in handen van de overheid" behoort en dus buiten de consolidatiekring van de overheid staat.

- b) De nog door BAM nv en het Vlaams Gewest op te richten "Stille Maatschap", waarin het project Oosterweelverbinding zal worden ondergebracht, heeft geen rechtspersoonlijkheid maar kan op basis van de ontwerpovereenkomst beschouwd worden als een institutionele eenheid en meer bepaald als een quasi-vennootschap. Aangezien het Vlaams Gewest ook hierin over de meerderheid van het kapitaal zou beschikken betreft het een overheidsproducent. Uit de financiële tabellen, verstrekt door BAM nv, blijkt dat de Stille Maatschap de 50%-kostendekkingsregel respecteert. Derhalve kan ze als een marktproducent beschouwd worden en wordt ze gerangschikt in de sector van de "niet-financiële vennootschappen in handen van de overheid".

## 3. Sectorclassificatie van de infrastructuuractiva

Aangezien het grootste deel van zowel het bouw- als van het beschikbaarheidsrisico met betrekking tot de activa van het project Oosterweelverbinding gedragen wordt door de projectvennootschap DBfM Co (zowel de mijlpaalvergoedingen tijdens de bouwfase als de beschikbaarheidsvergoedingen tijdens de exploitatiefase zijn afhankelijk van het voldoen aan een aantal vooraf vastgelegde normen en eisen en houden significante sancties in bij het niet bereiken/respecteren ervan) worden deze activa in de balans van de DBfM Co opgenomen.

## 4. Overige aspecten m.b.t. het project Oosterweelverbinding

Wat de risicospreiding betreft, kan gesteld worden dat de verbintenissen die het Vlaams Gewest in de kaderovereenkomst aangaat ter vrijwaring van BAM nv voor onvoorzienbare en onverzekerbare risico's of overmachtsituaties voldoende afgelijnd en conform zijn met de normen dienaangaande bepaald in de Eurostat Publiek Private Samenwerking-richtlijn van 11 februari 2004 en in het nieuwe hoofdstuk 4.2 van het ESR 1995 - Handboek Overheidstekort en Overheidsschuld.

18 april 2007