

FINANCIEEL – ECONOMISCHE COMMENTAREN

Een uitgave van de Vlaams Blok Studiedienst

Jaargang 2 • nummer 1
februari 2004
Tweemaandelijks nieuwsbrief

Ver. Uitg.: Gerolf Annemans,
Madouplein 8 bus 9, 1210 Brussel.

1

• **Ulaanderen betaalt de rekening**

2

• **Ulaanderen betaalt de rekening: vervolg**
• **Anciaux vliegt blind**

3

• **Anciaux vliegt blind: vervolg**

4

• **Sociale zekerheid herbekeken**

Fiscale amnestie

Afgeleverde attesten door de grootbanken

KBC	22
Dexia	9
ING	5
Fortis	n.b.

Commentaar Fortis:
"Cijfers niet substantieel genoeg."

Bron: De Standaard, 25/02/2004.

Ulaanderen betaalt de rekening

In de FEC van december 2003 kwamen inhoud en vorm van de globale, federale schuld al uitvoerig aan bod. In de globale schuld spelen ook de schulden van de Gemeenschappen en de Gewesten een niet te onderschatten rol. De tekorten in de jaarlijkse regionale begrotingen en het netto te financieren saldo liggen aan de basis van de schulden van Gemeenschappen en Gewesten. Het netto te financieren saldo zou er vanzelfsprekend toe moeten leiden deze schulden af te bouwen. Indien de federale overheid erin slaagt de 'zuivere' federale schuld te verminderen, terwijl de schulden van de Gemeenschappen en Gewesten blijven stijgen, is de federale inspanning uiteraard een maat voor niets. De globale schuld zal dus niet verminderen, integendeel zelfs. Het Waalse Gewest en de Franstalige Gemeenschap tekenen in belangrijke mate verantwoordelijk voor de vruchteloze pogingen het federale tekort te dichten. Duistere boekhoudtechnieken - zoals de 'Centres Régionales d'Aide aux Communes' of CRAC - zorgen bovendien voor een onderschatting van de regionale tekorten. De regionale overheid besteedt haar schuld gedeeltelijk uit aan allerlei schimmige constructies, zoals deze CRAC. Deze schuld verschijnt dan niet langer meer in de officiële boekhouding van de Waalse overheid.

Het verschil tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Waalse Gewest en Franstalige Gemeenschap is indrukwekkend: terwijl Vlaanderen in 2001 een overschot heeft van 8,053 miljoen euro in 2003, tekent Wallonië een gezamenlijk tekort van 542,97 miljoen euro op. Vermits de rubrieken van de uitgaven verschillen is een vergelijking nagenoeg niet mogelijk. De inkomsten van belastingen daarentegen zijn wel vergelijkbaar. Hier vinden we enkele frappante verschillen. In 2003 bedroeg de opbrengst van de onroerende voorheffing in Wallonië 24,44 miljoen euro tegenover 113,93 miljoen euro in Vlaanderen. Walen betaalden in hetzelfde jaar 294,62 miljoen aan successierechten, terwijl Vlamingen niet minder dan 639,97 miljoen mochten ophoesten. De regionale diensten van de Federale Overheidsdienst Financiën leggen het kadastraal inkomen

Begroting en totale schuld van Gemeenschappen en Gewesten: 1997-2003 (in miljoen euro).

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Begroting Vl.	(286,42)	20,52	257,68	267,83	403,87	(94,33)	8,05
Schuld Vl.	8.768,98	8.097,39	7.252,58	6.154,92	5.790,09	n.b.	n.b.
Begroting W.	(528,37)	(462,75)	(367,80)	(421,65)	(291,81)	(674,06)	(542,97)
Schuld W.	7.560,29	7.836,27	7.556,72	8.098,30	8.463,43	n.b.	n.b.
Begroting Br.	(186,10)	(180,55)	(133,31)	(131,94)	(57,98)	(167,61)	(131,70)
Schuld Br.	1.774,46	1.657,39	1.561,90	1.591,35	1.451,72	n.b.	n.b.

Vl.: Vlaams Gewest en Vlaamse Gemeenschap, W.: Waals Gewest en Franstalige Gemeenschap, Br.: Brussels Hoofdstedelijk Gewest. n.b.: niet beschikbaar.

Bron: FOD Financiën, 2003.

vervolg op pagina 2

van onroerende goederen en de successierechten vast. Vlaamse belastingplichtigen betaalden in 2003 ongeveer 360% méér aan onroerende voorheffing en bijna 220% méér aan successierechten dan hun Waalse collega's (cijfers van de Studie- en Documentatiedienst FOD Financiën, 2003). Deze verschillen zijn onmogelijk te verklaren door het verschil in bevolkingsomvang, namelijk 6 miljoen Vlamingen en 3.300.000 Walen. Een bevredigende verklaring voor deze anomalie is er niet. Toch zou dit de belangrijkste reden zijn voor het begrotingstekort van het Waalse regionale overheden en bijgevolg voor de toestand van de Waalse openbare schuld, wat uiteindelijk terechtkomt in de totale Belgische schuld.

Een interregionale vergelijking van de schuld van de Gewesten en Gemeenschappen is zo goed als onmogelijk, omwille van onvergelijkbare statistische gegevens. Uit de cijfers van de Federale Overheidsdienst Financiën blijkt nochtans onloochenbaar dat alleen Vlaanderen een voortdurende bijdrage levert in de vertraging van de stijging van de globale, Belgische schuld. Het Waalse Gewest en de Franstalige Gemeenschap laten zowel hun korte- als hun langetermijnschuld op een onbehoorlijke wijze stijgen. Deze twee laatste blijven kampen met een negatief netto te financieren saldo of begrotingstekort. Uitzondering hierop was het begrotingsoverschot van het Waals Gewest in 1999, echter opgeslorpt door de schuld op korte termijn.

Sinds 1988 tot op heden komen de ministers van Financiën - namelijk Maystadt (cdH), Viseur (cdH) en Reynders (MR) - uit Wallonië. Nog steeds blijven het Waalse Gewest en de Franstalige Gemeenschap de budgettaire verplichtingen aan hun laars lappen. Ondanks de inspanningen van Vlaanderen stijgt de schuld van de Gemeenschappen en Gewesten met 5,6% in 2002. De federale schuld neemt met 2,2% toe. Het relatief grote aandeel van Waalse kortetermijnschulden is goed voor een hoge rentevoet van 6,4%. Deze toestand is volstrekt onaanvaardbaar. Bij de volgende federale regeringsonderhandelingen moeten de Vlaamse partijen - nog afgezien van het feit wie er aan tafel zal zitten - zorgen dat een Vlaming het departement Financiën zal leiden. Het kan niet langer zijn dat de Walen hun schulden blijvend afwentelen op Vlaanderen. We kunnen enkel hopen dat een standvastige Vlaming op Financiën deze situatie kan rechtekken.

**Volgend nummer:
uitgebreide analyse van de interregionale geldstromen.**

Actuele dossiers:

- Fiscale amnestie •
- Sociale zekerheid van migrerende werknemers •
- De werkgelegenheidsconferentie 2003 (twee delen) •
- De eenmalige bevrijdende aangifte (EBA) •

Ook een volledig en stevig dossier 'Staatsschuld: Uerhofstadts hypotheek' is nog steeds beschikbaar op de Studiedienst.

Anciaux vliegt blind

De transportsector is voor de Vlaamse economie van levensbelang. Onze zeehavens, de luchtvracht te Zaventem en Oostende en uiteraard de autosnelwegverbindingen met onze buurlanden Nederland, Duitsland en Frankrijk verschaffen onze nijverheid en diensten de broodnodige zuurstof.

De sector vervoer en communicatie kent in ons land de belangrijkste groei qua tewerkstelling (+9% jaarlijks). De bruto toegevoegde waarde van de transport- en communicatiesector groeit jaarlijks met 2,4% (verwerkende nijverheid: +1,8%; energiesector: +2,0%). Deze sector noteert de grootste investeringsquota in procent van de toegevoegde waarde: 31%, terwijl het nationaal gemiddelde maar 16,4% bedraagt. (Federaal Planbureau, 2003)

Elf september 2001 betekende een zware klap voor de luchtvaart in het algemeen, maar ook het luchtvrachtvervoer boerde sterk achteruit. In 2000 handelde Zaventem 623.365 ton af, in 2002 nog slechts 511.430 ton: 111.935 ton minder! De eerste acht eerste maanden van 2003 leverden opnieuw een ander beeld op: in vergelijking met de eerste acht maanden van 2002 steeg het luchtvrachtvervoer met 14,35%. Deze cijfers bevestigen opnieuw de stijgende trend 1997-2000. (NIS, 2003) Volgens het Federaal Planbureau (2003) zal het luchtvrachtvervoer tegen 2010 een stijging kennen van 3,7% tegenover de trend van 2000 - een recordjaar.

Deze stijgende cijfers leiden tot enkele eenvoudige conclusies:

- steeds méér vliegtuigen in Zaventem, méér nachtvluchten en méér nachtlawaai;
- toenemend gevaar voor een vliegtuigongeval in de omliggende agglomeraties;
- toenemende druk van actiegroepen om nachtvluchten te verbieden, waar een algemeen Europees verbod van nachtvluchten een utopie is en dit het gevaar voor ongevallen nauwelijks vermindert;
- verhuis naar het buitenland van de luchthavenbedrijvigheid zou Vlaanderen meer dan 12.000 jobs kosten en zou niet alleen het luchtvrachtvervoer treffen, maar evengoed de gehele transportsector.

Het onlangs overeengekomen spreidingsplan van de nachtvluchten (ultiem akkoord 03/12/2003) van federaal Mobiliteitsminister Bert Anciaux is kortzichtig en visieloos. De overheid dient immers het luchtvrachtbeleid in een globaal vervoerbeleid te integreren. Haven, luchtverkeer, spoorverkeer en wegvervoer verdienen onderlinge afstemming. Bovendien moet de transportkwestie een oplossing krijgen op lange termijn, vermits investeringen in transportinfrastructuur erg zwaar doorwegen. De broodnodige commercialisering van infrastructuur en dus de uitbouw van nieuwe transportstromen

werpen immers slechts langzaam hun vruchten af. Ondertussen vermindert het spoorvrachtvervoer met 10% op jaarbasis. In 2000 bedroeg het spoorvrachtvervoer 61.276 ton; in 2001 55.653 ton. In vergelijking met de vijf eerste maanden van 2002 verminderde het spoorvrachtvervoer in 2003 al van 24.462 ton tot 22.049 ton. Deze terugloop is het beste bewijs dat in dit land geen geïntegreerd vervoerbeleid mogelijk is. In elk geval komt het spoorvrachtvervoer in aanmerking voor privatisering. (NIS, 2003)

Het plan-de Donnea (toespraak op 08/05/2003 in het Brussels Parlement, zie ook 'De Tijd' een dag later) voor een nieuwe luchthaven in Noord-Frankrijk en het plan-Verhofstadt voor een luchthaven in het Waalse Chièvres zijn onwerkbaar. Beide plannen zouden Vlaanderen, de economische motor van België, bijzonder sterk benadelen. Het plan-Verhofstadt (september 2003) strookt bovendien niet met de principes van een geïntegreerd vervoerbeleid:

- minder dan 25% van het vrachtvervoer dat in Zaventem aankomt of vertrekt houdt verband met Wallonië;
- het plan betekent een enorme overbelasting van de autosnelwegen, o.a. voor de E-429;
- geschikte spoorweginfrastructuur Doornik-Bergen is onbestaande (of moet de HST in Ath stoppen?);
- goede verbindingen met de haveninfrastructuur bestaan niet.

Een moderne, doelmatige aanpak van de huidige vervoersproblemen vereist daarentegen volgende maatregelen.

- Nieuwe infrastructuur dient luchtpersonenvervoer en lucht-

vrachtvervoer te scheiden.

- De luchtvrachtfirma DHL moet in Zaventem behouden blijven. Parallel hiermee moet het Europese personenluchtvervoer in Zaventem nieuwe stimulansen krijgen. Deurne en Oostende dienen de chartervluchten voor hun rekening te nemen.
- Uitbouw van bijkomend luchtvrachtvervoer in een omgeving verwijderd van agglomeraties en in nauw contact met een belangrijke haven, in nabijheid van een autosnelweg (op het buitenland geïntegreerd) en verbonden met een uitgebreid spoorwegnet.

Niet langer het gepolitiseerde BIAC, maar een private holding zou een dussdanige vrachtluchthaven moeten beheren. De federale overheid zou haar 63,56% aandelen in BIAC kunnen verkopen en op een efficiënte manier beleggen. De chartervluchten over lange afstand kunnen worden ondergebracht op regionale luchthavens in privaat beheer.

De Europese Commissie zou dit globaal én geïntegreerd beleid moeten ondersteunen en co-financieren in het kader van haar relanceplan van de Europese economie. Een vrachtluchthaven komt als infrastructuurwerk van Europees belang in aanmerking:

- een Europese luchthaven op korte afstand van de zetel van de Europese Commissie;
- een Europese vrachtluchthaven verbonden met de tweede belangrijkste Europese zeehaven (Antwerpen), een spoorwegnet en een autosnelwegnet, gericht op het (uitbreidende) EU-hinterland.

Verschillende studies van de geldstromen van Vlaanderen naar Wallonië en Brussel (in miljard euro).

studie	jaar	SZ*	federale begroting	financiering deelstaten	interest overdrachten	interest staatsschuld	totaal
VBO	(2003)	2,78	?	0,60	?	?	3,38
KBC	(2000)	2,73	1,24	0,96	?	?	4,93
KBC	(2003)	2,91	1,23	1,29	?	?	5,43
AK-VSZ	(2002)	2,73	1,24	0,96	?	3,54	8,47
VEV	(2003)	2,91	1,23	1,29	?	4,57	10,00
VB	(2001)	2,73	1,24	0,96	1,56	4,72	11,21

Bronnen: Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO), KBC Groep, Aktiekomitee Vlaamse Sociale Zekerheid (AK-VSZ), Vlaams Economisch Verbond (VEV), Vlaams Blok (VB).

* : sociale zekerheid, SZ; ? : niet meegeteld.

Financiering van sociale zekerheid herbekeken

De inkomstenstructuur van delen van de sociale zekerheid en de gezondheidszorg in het bijzonder, zou in de toekomst kunnen evolueren naar een systeem van financiering uit algemene overheidsmiddelen. Dat zou een toenemende financiering uit belastingen betekenen en niet langer vanuit de parafiscaliteit of de loonlasten. Momenteel is de financiering van de sociale zekerheid immers in hoge mate zo een loonlast. Onze bedrijven gaan onder een in Europa ongeëvenaarde hoge parafiscale druk gebukt. Op de ranglijst van de landen met de hoogste belastingdruk steeg België in 2002 van de vierde naar de tweede plaats. Terwijl de meeste OESO-landen de fiscale en parafiscale druk verlaagden, verhoogde ons land in 2002 de fiscale en parafiscale druk van 45,8% naar 46,2% van het BBP. (cijfers OESO, 2003) De belasting van arbeid verstikt nieuwe jobcreatie. Om het met een boutade uit te drukken: de arbeid doodt in dit land de arbeid.

Een pleidooi voor een toenemende financiering uit algemene middelen is gebaseerd op de dwingende nood aan een fundamentele en structurele hervorming van de sociale zekerheid. Zo erkent iedereen weliswaar de noodzaak elke burger een gelijkaardige sociale bescherming aan te bieden: loontrekkenden, zelfstandigen, ambtenaren, werklozen, gepensioneerden, gehandicapten. Bovendien moet de openbare schuld naar beneden. De competitiviteit van de bedrijven verdient bescherming en onze samenleving is dringend toe aan een verhoging van de tewerkstellingsgraad. Fiscale autonomie

voor de gewesten en de gemeenschappen zou een einde kunnen stellen aan de geenszins objectief verklaarbare interregionale geldstromen, ten bedrage van 11,2 miljard euro. (zie o.a. tabel p. 3)

Een evolutie naar een financiering uit algemene fiscale middelen zou het beeld van de loonlasten sterk in gunstige zin kunnen beïnvloeden. Voor Vlaanderen, dat zeer sterk van zijn KMO's en een creatieve economie afhankelijk is, zou een feitelijke verlaging van de loonlasten een sterke stimulans betekenen. Natuurlijk zouden algemene middelen - althans aanvankelijk tot wanneer de positieve effecten ook voor de sociale zekerheid voelbaar worden - proportioneel moeten verhogen, maar het vergaren van algemene middelen is een heel ander debat, namelijk één over fiscaliteit en vooral over de rechtvaardige en evenwichtige verzameling van die algemene middelen. Bijvoorbeeld over de wijze waarop die fiscaliteit de stimulansen van de economie zo min mogelijk belast.

Dit debat en meer bepaald wie en welk deel van de bevolking de lasten moet dragen staat volledig los van de consequenties voor de lonen der weddetrekkenden. Er zal dan bovendien een helder inzicht ontstaan in de kostprijs van de sociale zekerheid en de geldstromen van Vlaanderen naar Wallonië, waar dit alles nu schuilgaat achter een historisch gegroeid gedeeltelijk zozegd 'verzekeringssysteem' en een bijpassing uit de algemene middelen. Ons uitgangspunt dat sociale zekerheid in essentie een overheidstaak is, zal met deze op fiscale inkomsten gebaseerde financiering veel beter tot uiting komen, maar tegelijk veel beter controleerbaar zijn dan de nu dikwijls in wezen weinig democratische besluitvorming. De invoering van een nieuwe financiering uit algemene middelen vraagt een stappenplan, waarbij men eerst een nieuwe financiering voor de kostendekkende uitkeringen - ziekteverzekering en kinderbijslag - invoert, vooraleer men het debat begint over een nieuwe financiering van de arbeidsgebonden uitkeringen: werkloosheidsuitkeringen en pensioenen.

SOCIALE ZEKERHEID: EEN TOEKOMSTMODEL

1. Beroepsverzekering.

- Arbeidsongeschiktheid (1e pijler, beperkt in de tijd).
- Werkloosheid (beperkt in de tijd).
- Pensioen voor weddetrekkenden (2e pijler).
- Vakantiegeld.

Financiering:
werkgevers bij private
verzekeringstellingen.

2. Algemeen welzijn.

- Kinderbijslagen.
- Gezondheidszorg (1e pijler).
- Pensioenen (1e pijler).
- Invaliditeit (1e pijler).
- Gehandicaptenzorg.
- Werklozensteun (2e pijler, beperkt in de tijd).

Financiering:
algemene overheidsmiddelen.

3. Vrije verzekering.

- Gezondheidszorg (2e pijler).
- Pensioenen (3e pijler).
- Afbetalingsverzekering voor hypothecaire leningen.
- Bijkomende studiebeurzen.

Financiering:
verzekeringnemers,
fiscaal aangemoedigd.

Contactadres Financieel-Economische Commentaren: Madouplein 8 bus 9, 1210 Brussel • Fax: 02.218.19.58
Abonneer via fec@vlaamsblok.be, ook voor tussentijdse nieuwsflitsen en deze nieuwsbrief in PDF-formaat.