



MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

Advies

van 26 juni 2000

**over het Ontwerp van
samenwerkingsakkoord betreffende
de uitvoering en financiering van
de bodemsanering van tankstations**

2000 | 20

D/2000/7080/A20

Overname wordt verwelkomd, mits bronvermelding

© 2000 Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
Kliniekstraat 25, 4de verdieping
1070 Brussel
tel. 02-558 01 30
fax 02-558 01 31

Mevrouw Vera Dua
Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw
Alhambra
E. Jacqueminaan 20
1000 Brussel

Datum: dinsdag 27 juni 2000
Uw ref: MLL/D3/D8/2000/5-07701
Ref: 3.04./L2/00/638
Betreft: adviesvraag ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende de uitvoering en financiering van de bodemsanering van tankstations

Mevrouw de minister,

Op 5 juni 2000 ontving de MiNa-Raad een adviesvraag betreffende het Ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende de uitvoering en financiering van de bodemsanering van tankstations. De adviestertermijn bedraagt 15 dagen.

Het Waalse en Brusselse gewest hebben dit dossier reeds begin mei principieel goedgekeurd. Dit betekent dat de teksten reeds begin mei 2000 beschikbaar waren. De MiNa-Raad is dan ook verwonderd over de late adviesvraag en de korte adviestertermijn.

De ervaring leert dat advisering over een ontwerp van samenwerkingsakkoord in dergelijk late fase weinig zinvol is. Bijsturing van een ontwerp ligt politiek en praktisch moeilijk. Ook op parlementair niveau is de ruimte voor bijsturing nagenoeg onbestaande. Dit creëert een democratisch deficit. De Raad betreurt dat niet alle relevante doelgroepen en adviesraden in een vroege fase werden geconsulteerd. Dit geldt te meer voor dit dossier aangezien hier het solidariteitsprincipe tussen sector en consumenten sterk speelt.

De MiNa-Raad meent dat er bij samenwerkingsakkoorden (en gelijkaardige dossiers) nood is aan een formele regeling om de inspraak van relevante doelgroepen, adviesraden en het parlement in een vroege fase te garanderen. Inspraak door de Raad bij dergelijke dossiers zou eventueel kunnen gebeuren via een adviesvraag over de algemene lijnen of principes.

De Raad erkent dat de sanering van tankstations van bijzonder belang is en vindt het – zonder zich hiermee uit te spreken over de inhoud van het voorstel – dan ook positief dat er initiatieven worden genomen om dit saneringsproces te versnellen.

Centraal in voorliggend dossier is de vorming van een saneringsfonds dat gefinancierd wordt op basis van een even grote bijdrage van de sector en de consument. De instrumentkeuze (saneringsfonds), de concrete invulling ervan en de conformiteit ervan met de algemene beginselen en principes (zoals de vervuiler betaalt) zijn voor de MiNa-Raad niet vanzelfsprekend. De MiNa-Raad kan binnen deze beperkte adviestermijn onmogelijk grondig ingaan op het voorliggend dossier. De Raad neemt zich voor om op termijn een visie m.b.t. financieringsfondsen te ontwikkelen.

Zonder de volledigheid na te streven heeft de MiNa-Raad nog een aantal vragen:

- De Raad merkt op dat de bodemsaneringsnormen in de drie verschillende Gewesten verschillend zijn. Het is niet duidelijk of de milieu- en economische gevolgen hiervan onderzocht werden.
- Enkel tankstations die minstens tot 31 december 1992 werden uitgerust, komen in aanmerking voor tussenkomst van het fonds. Deze datum lijkt arbitrair gekozen en het is bovendien onduidelijk hoeveel tankstations er niet door het fonds gedekt worden.
- Tankstations waarvan de bodem reeds gesaneerd was voor de inwerkingtreding van het fonds kunnen geen beroep doen op het saneringsfonds. Volgens de sector liggen de moeilijke controleerbaarheid van de werkelijke saneringskosten en de kans op fraude hier aan de basis.

Bij de bepaling van de bijdrage door de sector wordt rekening gehouden met de saneringskosten die reeds gebeurd zijn. Uit de bijlage "financiering bodemsaneringsfonds (uiteindelijke berekening)" valt af te leiden dat 1050 stations reeds gesaneerd zijn en dat de saneringskosten 3,65 miljard bedragen. Deze cijfers zijn mede afkomstig van de sector.

Eenzijds wordt dus aangegeven dat reeds gedane saneringskosten moeilijk controleerbaar zijn en dat de kans op fraude groot is maar anderzijds worden door de sector gelijkaardige gegevens aangeleverd zonder dat deze in de toelichting onderbouwd worden.

Gezien het belang van dit cijfermateriaal is het noodzakelijk aan te geven hoe deze gegevens tot stand gekomen zijn en of en hoe de gegevens door de overheid geverifieerd werden. Voor de MiNa-Raad is het bijvoorbeeld niet duidelijk hoe de saneringskostprijs vastgesteld werd en waarom de saneringskostprijs verschilt van stations die respectievelijk gesaneerd en gesloten werden (5 miljoen/station) en gesaneerd en gesloten worden (4 miljoen/station).

- Andere onduidelijkheden bij de berekening van de uiteindelijke kostprijs per liter brandstof zijn: (1) de berekening van de kostprijs per liter gaat uit van het huidige verbruik van 8,8 miljoen m³ brandstof en houdt geen rekening met de prognose dat het verbruik in 2008 zal oplopen tot meer dan 10,0 miljoen m³. (2) Het fonds voorziet momenteel in een even grote bijdrage van benzine als diesel (elk ongeveer 700 miljoen/jaar). De relatieve bijdrage van benzine is echter veel groter daar benzine slechts 37,5 % van het volume uitmaakt, terwijl het voor 50 % aan het fonds moet bijdragen.

Dit betekent dat de bijdrage van benzine tot het fonds 50 % hoger is dan wat verantwoord zou zijn op basis van het volume. Uit de toelichting valt af te leiden dat dit op vraag van het Bestuur Energie van de federale overheid gebeurd is en dit om de impact voor de transportsector te beperken. De voorgestelde maatregel is niet selectief waardoor de verminderde bijdrage ook geldt voor de andere dieselryders. De MiNa-Raad meent dat de internalisering van de saneringskost centraal moet staan in de berekening van de uiteindelijke kostprijs per liter. Eventuele flankerende socio-economische maatregelen zouden beter op een hoger niveau geregeld worden.

- Het Belgische fonds is geïnspireerd op de Nederlandse SUBAT-formule. In tegenstelling tot het Belgische fonds voorzag het Nederlandse fonds enkel tussenkomsten voor tankstations die sluiten. Daarnaast werden de totale kosten van sanering gehaald uit de marge tussen kost- en verkoopprijs van motorbrandstof. Een formele verhoging van de brandstofprijs voor de consument werd niet doorgevoerd. De lagere marge voor de sector werd namelijk gecompenseerd door een sterk verhoogde omzet per tankstation. Het Belgische fonds voorziet tussenkomsten voor alle openbare tankstations. De financiering van de kosten gebeurt voor 50 % door de consument en voor 50 % door de sector. In tegenstelling tot Nederland dragen particulieren dus ook 50 % bij voor de sanering van tankstations die gesloten worden/zijn (totale geschatte kostprijs 9,250 miljard frank).
- Tenslotte heeft de MiNa-Raad vragen bij de argumentatie die aangehaald wordt om de eindconsument te laten bijdragen tot de financiering van de sanering van de tankstations, nl. incidentele verontreiniging veroorzaakt door self-service. De evolutie naar self-service was ingegeven door economische motieven (kostenbesparingen).

Met de meeste hoogachting,

Prof. dr. R.F. Verheyen
Voorzitter MiNa-Raad