

OVERHEIDSINTERVENTIES IN DE AUTO-INDUSTRIE

Doet Vlaanderen gekke dingen door Volvo Gent te steunen? Niet als je vergelijkt met wat er in het buitenland allemaal gebeurt om noodlijdende autofabrieken kunstmatig in leven te houden, vindt **JO VAN BIESEBROECK**.



Kris Peeters is niet gek

De Vlaamse regering verleende vorige week een waarborg die Volvo Gent toeliet een nieuwe lening voor 198 miljoen euro af te sluiten. Misschien niet de meest voor de hand liggende beslissing voor een overheid die zelf op zoek is naar 1 miljard euro besparingen op de begroting dit jaar en het dubbele volgend jaar, maar in vergelijking met de collectieve waanzin van overheden in andere landen helemaal niet zo 'over the top'. Een aantal voorbeelden. De Duitse regering heeft Opel al 1,5 miljard euro toegestopt alvorens er enige duidelijkheid was over de toekomst van de Europese dochter van GM. Een extra 3 miljard euro liggen klaar voor de hoogste bidder, maar de drie overblijvende herstructureringsplannen worden met groeiend scepticisme bekeken. Zelfs het beste bod is nog zeer problematisch: Magna zou in Rusland en misschien zelfs China of de VS met GM willen concurreren en niet bereid zijn de hoge licentieprijs te betalen voor de Opel-technologie die nu eigendom is van GM.

De Amerikaanse overheid heeft de Duitse generositeit natuurlijk al ruimschoots overtroffen door het Amerikaanse moederbedrijf, onder meer via de financieringsarm GMAC, meer dan 50 miljard dollar (35 miljard dollar) toe te steken. Ze heeft er wel, nog meer dan de bedrijfsleiding zelf, op aangedrongen om 13 fabrieken te sluiten, op zijn minst een kwart van het personeel af te danken en de lonen sterk omlaag te halen. Gerekend per gerode baan spant Canada de kroon. De Canadese steun voor het failliete GM komt neer op 835.000 euro per werknemer die het concern tegen eind 2010 nog zal tewerkstellen.

De reddingsactie voor de Audi-fabriek (destijds Volkswagen) in Vorst in 2006 lijkt ineens een koopje. Voor zover bekend heeft dit de Belgische staat slechts enkele tientallen miljoenen euro's gekost via creatieve toepassingen van de sociale wetgeving. Zeker nu de Duitse regering beslist heeft om 5 miljard euro te spenderen — dank u Duitse belastingbetaler — aan een schroothoutpremie die vooral ten goede komt van fabrieken die kleine wagens maken, zoals de VW Polo uit Vorst.

Ook de Franse fabrieken profiteerden ruimschoots van de Duitse schroothoutpremie, maar Sarkozy voelde zich minder Europees gezind toen hij Renault en Peugeot-Citroën elk een goedkope lening gaf ter waarde van 3 miljard euro. Als wederdienst moesten de bedrijven zorgen dat besparingsmaatregelen vooral vestigingen buiten Frankrijk troffen, zelfs in andere EU lidstaten. Spanje neemt ook een erg nationalistische houding in als het geld belooft voor Opel Zaragoza — waar bijna

een derde van alle Opels/Vauxhalls geproduceerd worden. De Britse regering is dan weer bezorgd dat het merendeel van de zachte leningen voor de auto-industrie opgesoupeerd werd door Tata Motors, eigenaar van Land Rover en Jaguar, dat in zijn Indiase thuisbasis de grootste moeite heeft om zijn leningen te herfinancieren.

De aandrang waarmee de Vlaamse minister-president Kris Peeters (CD&V) geregeld de niet-economische factoren hekelte in het hele Opel-verhaal, komt zowaar principiële over. Hij heeft natuurlijk gelijk, maar als de kaarten voor Opel Antwerpen iets beter zouden liggen, zou de Vlaamse regering zeker ook klaarstaan met handenvol geld.

We mogen niet vergeten dat de beslissing Opel Antwerpen te sluiten impliciet al in 2006 is genomen

De enige echt principiële regering, tot onlangs tenminste, was de Zweedse. Slechts enkele dagen nadat ze officieel aangekondigd had geen interesse te hebben om als nieuwe aandeelhouder vers kapitaal in Saab te steken, vroeg Saab het faillissement aan. De regering is gebleven bij haar standpunt dat geld steken in een bedrijf dat jarenlang verlieslatend is, niet de beste aanpak is van belastinggeld. Ze stond klaar om een nieuwe eigenaar bij te staan met kredietgaranties indien nodig, maar ze wil onder geen beding participeren in het kapitaal.

De Zweedse Eerste Minister Frederik Reinfeldt formuleerde het onlangs als volgt: 'Het probleem met de auto-industrie ligt in de overproductie van wagens die niemand wil kopen. Wel, ik kan u zeggen: wanneer een schip aan het zinken is, ben ik meer begaan met de redding van de bemanning, dan met het schip.' Een paar maanden later klonk het ineens anders. Toen werd een akkoord getekend waarbij Koenigsegg, een klein Zweedse bedrijf dat exclusieve wagens bouwt, Saab overneemt. De Zweedse overheid staat garant voor een 500 miljoen euro lening bij de Europese inves-

teringsbank. Zelf al geeft niemand het nieuwe bedrijf veel kans op slagen, het businessplan is blijkbaar realistisch genoeg.

Een goed businessplan lijkt een erg rekbaar begrip. Dit weekend verkondigde Neelie Kroes nog in een interview (*DS 25 juli*) dat het 'niet uit te leggen valt' als ook de auto-industrie staatssteun krijgt. Niet uit te leggen aan sceptische Poolse scheepswerfarbeiders, bedoelde ze. Een paar dagen later heeft ze als Europees commissaris de staatssteun aan de betrokken Poolse werf wel gewoon toegestaan, en niets staat haar nu nog in de weg om hetzelfde te doen voor Opel. Het plan dat een enkele dagen eerder nog onuitgebaar leek, is ineens een goede economische beslissing geworden — het criterium om steun toe te laten.

Al bij al moeten we ons nog niet te druk maken bij het handelen van de Vlaamse overheid. De tussenkomst bij Volvo is wel uitzonderlijk, maar in de huidige crisis zeker te verdedigen. Bovendien heeft de Vlaamse regering in het dossier Opel Antwerpen nog geen onredelijke beloftes gedaan om de fabriek koste wat het kost open te houden.

We mogen ook niet vergeten dat de beslissing om Opel Antwerpen te sluiten impliciet al in 2006 is genomen. Bovendien kunnen in het huidige economisch klimaat de betrokken werknemers mogelijke overheidssteun even goed gebruiken als GM. Toen Renault Vilvoorde dichtging was er een krapte op de Vlaamse arbeidsmarkt en heeft het merendeel van de werknemers enorm snel ander werk gevonden. Daar ziet het voor de Opel-arbeiders niet naar uit.

Het is een spijtige zaak dat de verschillende autobedrijven er keer op keer in slagen landen tegen elkaar uit te spelen om hun investeringen te laten subsidiëren door lokale overheden die lokale tewerkstelling willen behouden. Wat een verschil met investeringen in China, waar buitenlandse multinationals moeten betalen om te mogen investeren. Daar is het de overheid die de multinationals tegen mekaar uitspeelt.

Helaas kan de Vlaamse regering op haar eentje niets veranderen aan deze dynamiek. Zolang Volvo de nieuwe S60 en V30 op meer dan één plaats kan produceren, zal Vlaanderen moeten betalen voor het voorrecht om voor Volvo te werken. 'Gelukkig' zorgen onze torenhoge belastingen ervoor dat al dit geld meerdere keren zal worden teruggehaald.

Jo Van Biesebroeck is onderzoeker aan de KU Leuven.

WAARDE REDACTIE

Antibiotica

Huisartsen zijn Test-Aankoop beu (*DS 28 juli*), dat kan ik als neuroloog best begrijpen. Via neppatiënten die een keelontsteking simuleren, probeert de consumentenorganisatie te bewijzen dat huisartsen te veel antibiotica voorschrijven. Antibiotica voorschrijven bij een angina is inderdaad meestal niet nodig, maar als het een streptokokkenangina is, moet dit wel, anders bestaat er een risico op ontwikkeling van hartklepletsels. Antibiotica voorschrijven bij een griep helpt niet, maar voorkomt wel bacteriële surinfectie, vooral bij oudere patiënten. De artsen die antibiotica voorschrijven voor een angina of griep omdat ze twijfelen over een eventuele beginnende bacteriële infectie of surinfectie, begaan dus geen fout. Vroeger was het voorschrijven van antibiotica nog gebruikelijker, maar ik herinner mij

verschillende patiënten, die een griep leken te hebben, maar achteraf overleden aan een meningitis. Als de huisarts onmiddellijk een antibioticakuur had opgestart, leefden deze patiënten nog. De realiteit is dus veel complexer dan ze soms lijkt.

Roger Gielen (neuroloog)

Kamp

Vorige week mochten we onze dochter terughalen van een tiendaags kamp, net zoals zoveel ouders. Ze was heel gelukkig en haar ogen blonken enthousiast. Ook de monitoren vonden het een goed kamp en ja hoor, zij vonden ons Ann een heel lief en braaf meisje. Iedereen nam afscheid met een hoopvolle blicke: Tot volgend jaar! Niets bijzonders, ware het niet dat onze dochter Ann al 26 jaar is en een ernstige mentale handicap heeft.

Veel monitoren zijn jonger dan ons Anneke, sommigen studeren nog, anderen werken al. Maar stuk voor stuk kozen ze ervoor om een deel van hun vakantie te delen met jongeren met een mentale handicap.

Tien dagen en tien nachten leefden ze samen in Saffraanberg, de cadettenschool van de luchtmacht te Sint-Truiden, als één grote vriendengroep. Naar buiten toe hadden ze veel luidkeels plezier. Binnenskamers echter hielp de leiding onze zorgenkinderen discreet in alle stilte, ook bij hun intieme verzorging.

Verhalen van A tot Z horen we niet van onze dochter. Enkel wat fragmentarische dingen die soms moeilijk aan elkaar te knopen zijn. Ze was echter overduidelijk gelukkig en wil volgend jaar zeker opnieuw mee op kamp. Daarom waren we zo tevreden toen we van een kennis een mail

met foto's ontvingen. Zij was toevalig op Peer Populair en kwam Ann en haar groep tegen. Ze was behoorlijk onder de indruk van de monitoren: 'Ze waren constant met de gasten aan het swingen en hadden voor ieder van de groep alle aandacht.' Meer kunnen we als ouders niet wensen.

Na afloop van het kamp kreeg elke deelnemer een 'brevet' van de Militaire School, ondertekend door 'de kolonel'. Dat paste wel bij de militaire locatie.

Wanneer we dan in de krant (*DS 27 juli*) lezen hoe militairen in Noord-Korea chemische en biologische tests doen op kinderen met een handicap, staat ons hart stil. Hoe is het mogelijk dat vandaag zo iets met weerlozen gebeurt? Waar blijft de massale verontwaardiging? We hopen dat de VN hier even kordaat op zal reageren als tegen de nucleaire tests. Als ouders zijn we blij dat onze

kinderen in België leven en dat er duizenden vrijwilligers zijn die zich willen blijven inzetten voor onze kinderen met een handicap. Aan ieder van hen willen wij langs deze weg zeggen: 'Bedankt, en tot volgend jaar!'

Hilde en Marc Van Gestel (Overpeil)

Tertio

Bij het artikel *Tertio verliest ACW-steun (DS 24 juli)* toch één cruciale verduidelijking: als er één blad is dat het sociaal-christelijke gedachtegoed — inzake een rechtvaardige sociaal-economische ordening van de samenleving, respect voor arbeid, de juiste rol van financiële instellingen, migratie en globalisering, oorlog en vrede — genegen is, dan toch wel het christelijk opinie-weekblad *Tertio*.

Peter Vande Vyvere (hoofdredacteur Tertio)