



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Regulering, deregulering en privatisering

De Baere, P.; Polak, J.B.; Van de Voorde, E.

Publication date

1990

Document Version

Final published version

Published in

De juiste weg? Essays over mobiliteit en beleid

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

De Baere, P., Polak, J. B., & Van de Voorde, E. (1990). Regulering, deregulering en privatisering. In G. Blauwens, G. De Brabander, & E. Van de Voorde (Eds.), *De juiste weg? Essays over mobiliteit en beleid* (pp. 35-70). Van de Wiele.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

Regulering, deregulering en privatisering

P. De Baere, J.B. Polak en E. Van de Voorde ()*

Inleiding

Het is gemeengoed dat een groot deel van het economisch gebeuren onderworpen is aan vele restricties van allerlei aard. Dat geldt van oudsher ook voor de Belgische en Nederlandse economie, niet in het minst voor de vervoerssector, met zeer veel restricties inzake marktorganisatie en veiligheid. Daarbij komen bovendien aan regulering verwante zaken zoals taxatie en subsidiëring.

In recente jaren is over verschillende landen, ook voor het vervoer, een golf van vermindering van de overheidsbemoeienis met de economie gegaan. In België en in Nederland zijn de ontwikkelingen in dit opzicht niet parallel verlopen. Deregulering van het vervoer lijkt in Nederland tot dusver meer beleidslijn te zijn geworden dan in België.

Naar bekend leidt de (Paretiaanse) welvaartstheorie een reeks voorwaarden af, waaronder een optimale allocatie van produktiefactoren wordt bereikt. De theorie kan daardoor dienen als toetssteen om na te gaan of in de concrete werkelijkheid al dan niet de welvaart kan worden vergroot.

De meest bekende voorwaarde waaraan binnen de Pareto-theorie dient te zijn voldaan is dat de markten perfect competitief zijn. In de praktijk zal hieraan zelden of nooit zijn voldaan. Om deze reden en ook omdat de Paretiaanse welvaartstheorie zich alleen bezig houdt met de allocatieve efficiëntie, mag nimmer aan de toetsing van de overheidsbemoeienis met de vervoermarkt een absolute, d.i. strikt normatieve betekenis worden toegekend¹.

De bedoeling van deze bijdrage is meervoudig². Eerst en vooral wordt een vergelijking gemaakt van de regulering in de verschillende onderdelen van de transportsector, zowel wat betreft personen- als goederenvervoer. Vervolgens worden de mogelijke argumenten ter verantwoording van de diverse vormen van regulering economisch geanalyseerd. Er wordt ook ingegaan op de mogelijke gevolgen van dit reguleringsproces, met speciale aandacht voor de kosten en baten van dit proces. Indien regulering gepaard gaat met hoge kosten vormt dit mogelijk een incentive voor een alternatieve vervoerpolitiek in de

richting van deregulering en privatisering. Tenslotte worden een aantal mogelijke stappen op hun haalbaarheid onderzocht.

De vraag kan gesteld worden of een beschouwing op dit moment over interventie in de vervoersector door de nationale overheden in België en Nederland niet als een "gepasseerd station" dient te worden beschouwd. Het magische jaar 1992 staat immers voor de deur, jaar waarin de belemmeringen voor het intra-EG-vervoer dienen te sneuvelen. Dit brengt onvermijdelijk een terugdringing mee van de macht die de nationale overheden thans nog kunnen uitoefenen over het vervoer binnen hun eigen grenzen.

Een kritische bestudering van de Belgische en Nederlandse vervoerregulering lijkt desalniettemin beslist geen tijdsverspilling:

- het inzicht in de concrete "liberaliserende" maatregelen die "1992" zal meebrengen is nog beperkt – ook in de te verwachten dynamiek in latere jaren;
- regulering zal stellig ook in een geliberaliseerde (en geharmoniseerde) EG blijven bestaan;
- ontwikkelingen zoals die in Nederland m.b.t. het personenvervoer kunnen worden gezien als indicatie voor de richting waarin het beleid in andere landen – al dan niet via een supranationale regeling – zich zal kunnen ontwikkelen;
- de hier voorgenomen vergelijking van de Belgische en de Nederlandse stelsels van regulering kan het inzicht in de overwegingen voor verschillende vormen van (de)regulering van de vervoersmarkt helpen vergroten.

1

Overzicht van de bestaande economische regulering

Regulering is vaak historisch gegroeid. Dit maakt dat men zich zelden vragen stelt waartoe de regulering in feite dient en of de situatie die geleid heeft tot de regulering inmiddels niet hopeloos achterhaald is.

Qua vervoerpolitiek zijn er twee grote denkrichtingen, met name de "gemeinwirtschaftliche" transportpolitiek en de politiek die een zelfstandige efficiency vooropstelt³. Regulering is vooral verbonden met de gemeinwirtschaftliche politiek die stelt dat vervoer een middel is om andere (politieke) doelstellingen te verwezenlijken. Enkele voorbeelden: werkgelegenheidspolitiek (via aanleg van grote infrastructuurprojecten); regionale politiek (bv. Albertkanaal, ter bevordering van de ontwikkeling van Belgisch Limburg); inkomensherverdeling (bv. via sociale abonnementen).

Dit verklaart waarom aan sommige modi voorwaarden worden opgelegd om redenen die niet gebaseerd zijn op de beginselen van een goed bedrijfsbeheer. Typisch voorbeeld hiervan is de aan openbare vervoerbedrijven opgelegde openbare dienstverplichting, vaak dan nog opgelegd zonder een overeenkomstige (en dus voldoende) financiële compensatie.

Tabel 1 geeft een bondig overzicht van de bestaande regulering in de transportsector van België en die van Nederland. Daarbij wordt abstractie gemaakt

van de factoren die vooral politiek gebonden zijn. We concentreren ons op de belangrijkste reguleringsinstrumenten van economische aard:

- prijsregulering;
- intrederegulering (d.i. capaciteitsregulering via de toegang tot het beroep, de toegang tot de markt, vervoersvoorwaarden,...);
- opgelegde openbare dienstverplichtingen;
- subsidies en fiscale maatregelen (infrastructuurheffingen, rijtuigbelasting, brandstofaccijns,...);

Er wordt dus ook niet verder ingegaan op ondermeer technische en administratieve voorschriften zoals daar zijn de afmetingen en gewichten van het vervoermateriaal, de rij- en rusttijden van de chauffeurs,...

1.1 Spoorwegen

Zoals in de meeste Europese landen het geval is, wordt het spoorvervoer zowel in België als in Nederland verzorgd door één enkele (nationale) maatschappij. In tegenstelling tot de concurrerende modi wordt zowel aan personen- als aan goederenvervoer gedaan.

Inzake personenvervoer legt de overheid belangrijke verplichtingen op aan de spoorwegmaatschappij, met name een exploitatie, vervoer- en tariefplicht. Ook minder rendabele lijnen dienen geëxploiteerd te worden. Algemeen gezegd geldt voorts, dat wordt vervoerd aan vooraf vastgestelde en gepubliceerde tarieven, iedereen die het tarief betaalt moet vervoerd worden⁴. De openbare dienstverplichting houdt in dat zeer dikwijls niet kostendekkend wordt vervoerd. Vermits in België anders dan in Nederland de overheid slechts gedeeltelijk compenseert voor de door haar opgelegde verplichtingen leidt dit tot negatieve exploitatieresultaten waarvoor subsidies worden verstrekt.

In de beide landen is de verplichting tot compensatie gebaseerd op een regeling door de EG (Verordening nr. 1191/69). In Nederland is aan deze regeling een "deregulerende" uitwerking gegeven. Zo draagt de toe te kennen vergoeding het karakter van taakstellend budget.

Wat het goederenvervoer betreft mogen in bepaalde gevallen particuliere contracten worden afgesloten en kan zelfs vervoer worden geweigerd⁵. In België worden drie tariefklassen onderscheiden: gepubliceerde algemene tarieven, gepubliceerde speciale tarieven, bijzondere tariefovereenkomsten. In Nederland bestaat een landelijk wagenladingstarief (stukgoederenvervoer door de spoorwegen vindt niet meer plaats) en daarnaast de bij contract vastgestelde tarieven.

In 1988 werd amper 1 % van het NMBS-goederenvervoer (uitgedrukt in tkm) tegen algemene tarieven verricht. Officieel worden in België voor het goederenvervoer geen overheidssubsidies verstrekt. In Nederland dient – anders dan aanvankelijk het geval was – het goederenvervoer per spoor thans "op eigen benen te staan". Zolang echter een ongelijkheid in de infrastructuurlasten ten opzichte van weg en water bestaat, en met het doel van verzekering van de

Tabel 1

Regulering: een overzichtstabel

Modus	Prijsregulering	intrederegulering	openbare dienstverplichting	subsidies en fiscale maatregelen
Spoorwegen personenvervoer	vooraf vastgestelde en gepubliceerde tarieven (goedkeuring door Min. Verkeerswezen) (B/Nl)	slechts 1 nationale maatschappij, geen capaciteitsregeling Nl: toegang tot beroep: betrouwbaarheid	exploitatie-, vervoer- en tariefplicht (B/Nl)	compensaties voor openbare dienstverplichting en infrastructuur, subsidies; Nl: idem, geen subsidies
goederenvervoer	sinds 1965 drie tariefklassen: gepubliceerde algemene tarieven, gepubliceerde speciale tarieven, niet-gepubliceerde bijzondere contracten Nl: gepubliceerde tarieven (sinds 1934); contracten	idem, geen capaciteitsregeling (B/Nl)	particuliere contracten toegelaten, vervoer kan geweid worden (B/Nl)	officieel geen subsidies Nl: tijdelijke regeling bijdrage in de tekorten
Binnenvaart binnenlands	(verplichte) vrachtprijzen en bevrachtingsvoorwaarden (na advies), afwijkingen mogelijk (B/Nl)	beurtrol- of toerbeurtsysteem (evenredige vrachtverdeling) Nl: voor droge lading: zoals B overig ongeregeld vervoer: alleen vergunningenplicht eigen vervoer: inschrijving	– Nl: vervoerplicht voor beurtvaartdiensten en afhaal- en besteldiensten	infrastructuurheffingen Nl: alle Rijksvaarwegen vrij van infrastructuurheffingen
internat. -Noord-Zuid (uitz. Rijn) -overig (incl. doorvoer)	bodentarieven geen	beurtrol (al dan niet officieel) Rijn: strenge technische eisen voor schip en bemanning	– –	infrastructuurheffingen op Rijn en bijrivieren geen capaciteits-, tarief- of infrastructuurheffingen

Wegvervoer				
Eigen vervoer	geen (B/Nl)	geen (B) inschrijving (Nl)	- (B/Nl)	- (B/Nl)
beroepsgoederenvervoer	geen	- toegang tot beroep: 3 voorwaarden (B/Nl) - toegang tot de markt: 3 soorten vergunningen, plus contingenten (B) - verlening van de vergunning: fysieke toetsing; omzetting (voor onbepaalde tijd) (Nl)	-	-
Zeevervoer	geen (B/Nl)	geen (uitz.: lijnvaartconferenties en Code of Conduct) (B/Nl)	- (B/Nl)	- cfr. problematiek "flags of convenience" (B) - maatregelen in voorbereiding (Nl)
Zeehavens	- voor gemeentelijke havens tarieven beïnvloed door gemeentebelangen (B) - vaststelling tarieven, commerciële exploitatie (Nl)	uitsluitend vorm van lokale capaciteitsbeheersing, via havengebonden gronden (B/Nl)	- (B/Nl)	subsidiering infrastructuur (B: tot 60 %, Nl: Rijk draagt 80 % bij)
Luchtvaart	IATA-tarieven, goedkeuring door de nationale overheid (B/Nl)	capaciteitsbeheersing door overheid (bescherming flag carriers, poolovereenkomsten) (richtlijn bij vergunningverlening :Nl)	-	infrastructuurvoorziening door overheid (B: via R.L.W.; Nl: zoals B, echter nationale luchthaven indirect door overheid)
Openbaar vervoer	vooraf vastgestelde en gepubliceerde tarieven (B/Nl)	strikte regulering (zelfs van de lijnen der diverse maatschappijen) (B/Nl)	exploitatie, vervoer- en tariefplicht (B/Nl)	compensaties voor openbare dienstverplichting, subsidies (alleen B)

continuïteit van dit vervoer, verleent de rijksoverheid de NS jaarlijks een bijdrage in de tekorten (tot eind 1993). Het goederenvervoer per spoor is niet onderworpen aan een capaciteitsregeling, in tegenstelling tot de concurrerende modi binnenvaart en wegvervoer.

Typisch voor de spoorwegmaatschappij is dat ze zelf moet instaan voor haar infrastructuur, waarvoor ze wel middelen van de staat krijgt. In Nederland draagt de overheid uitsluitend bij aan de financiering van nieuwe lijnen en de opheffing van knelpunten in het net (aanvankelijk door storting van aandelenkapitaal, sinds 1978 door stortingen à fonds perdu). Wat vervoermateriaal betreft ligt in België de beslissing theoretisch wel bij de NMBS, maar men kan zich afvragen in welke mate materiaalbeslissingen geen functie zijn van het al dan niet gevuld zijn van de orderboeken van bedrijven zoals BN (spoorwegmateriaal) en ACEC (elektrische uitrusting).

1.2 Binnenvaart

Het internationale vervoer in de binnenvaart is quasi volledig vrij. Hoofdrede hiervoor is de Herziene Akte van Mannheim van 1868 die een volledige vrije vaart garandeert op de Rijn en haar natuurlijke bijrivieren. Hier is dus absoluut geen sprake van capaciteits-, tarief- of infrastructuurheffingen. Er worden wel strenge technische vereisten opgelegd aan schip en bemanning.

Anders dan de internationale vaart is het nationale (d.i. binnenlandse) vervoer onderworpen aan een marktreglementering waar elementen van prijs- en intrederegulering door elkaar spelen. Daarbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen het geregelde vervoer (beurtvaart), het ongeregelde vervoer (wilde vaart) en andere vormen van binnenvaart (o.m. tankvaart). De beurtvaart speelt thans nagenoeg geen rol meer. In de wilde vaart dienen vervoercontracten te worden afgesloten op basis van een stelsel van vergunningverlening. Hierbij wordt het vervoeraanbod over de beschikbare scheepscapaciteit verdeeld in functie van de inschrijving van de schepen op de beurtrol. Deze vrachtverdeling wordt gekoppeld aan een systeem van (verplichte) vrachtprijzen en bodemtarieven die evenals de bevrachtingsvoorwaarden door de overheid worden vastgesteld na advies van zowel vervoerders als bevrachters⁶. Er kunnen wel afwijkingen worden toegestaan op de officieel vastgestelde vrachtprijs. Voor het eigen vervoer bestaat in Nederland een inschrijvingsplicht.

Te vermelden is, dat in Nederland een heftige strijd plaats heeft gevonden ten aanzien van de handhaving van de evenredige vrachtverdeling (E.V.). De overheid wilde in 1975 overgaan tot afschaffing van de E.V, met de bedoeling de mededinging in de binnenvaart te bevorderen. De schippers vreesden echter, dat zonder het toerbeurtsysteem een ruïneuze prijsconcurrentie zou ontstaan. O.m. door blokkades op de waterwegen hebben zij de afschaffing van de E.V. weten tegen te houden. Bij verladers leeft juist de wens tot een geringere mate van regulering (Plasse, 1988). Hierdoor zou een grotere vrijheid t.a.v. het sluiten van de contracten mogelijk worden.

In Nederland zijn herhaaldelijk maatregelen tot sanering van de binnenvloot genomen, met financiële steun van de overheid. Inmiddels heeft de EG een ontwerp voor een communautaire sloopregeling opgesteld. Dit ontwerp – waarover nog geen overeenstemming kon worden bereikt – bevat de bepaling, dat de financiering van de sloopfondsen voortaan volledig door de bedrijfstakgenoten zelf zal dienen te gebeuren.

1.3 Wegvervoer

Een belangrijk onderscheid moet hier gemaakt worden tussen het eigen vervoer en het beroepsgoederenvervoer. Een bedrijf dat het eigen vervoer verzorgt is in die mate gereguleerd dat slechts eigen produkten (en de grondstoffen voor de aanmaak) vervoerd mogen worden. Er mag geen terugvracht voor derden aanvaard worden. Voor België geldt dat, economisch gezien de toegang tot de markt volledig vrij is en er geen sprake is van prijsregulering.

In Nederland is voor het eigen vervoer een “inschrijving” verplicht. Uitgangspunt voor deze maatregel is, dat de keuze tussen eigen vervoer en beroepsvervoer aan de verlader wordt overgelaten. Dit brengt mee, dat het eigen vervoer een “zeer ruime mogelijkheid van ontplooiing wordt gelaten. Deze kan evenwel niet zo groot zijn, dat het eigen vervoer het algemeen vervoersbelang in gevaar zou brengen”⁷. In bijzondere gevallen kan ook grensoverschrijdend eigen vervoer plaats vinden. Hiervoor is dan een tijdelijke inschrijving verplicht (maximum één jaar).

Het beroepsgoederenvervoer is zowel nationaal als internationaal sterk gereguleerd. Wat de capaciteitsbeheersing betreft dient daarbij onderscheid gemaakt te worden tussen de toegang tot het beroep van goederenvervoerder en de toegang tot de markt. De toegang tot het beroep wordt geregeld door een E.E.G.-richtlijn met als basisprincipes vakbekwaamheid, financiële draagkracht, betrouwbaarheid⁸.

Belangrijker zijn echter de maatregelen op het gebied van de toegang tot de markt. In België heeft een nieuwe wegvervoerder eerst een beperkte actieradius (75 km, vervoerbewijs). Na ervaring te hebben opgedaan krijgt hij toegang tot het gehele nationale wegvervoer (vergunning voor nationaal vervoer) en pas na het behalen van een bekwaamheidsattest en de nodige ervaring kan hij toegang krijgen tot het grensoverschrijdend vervoer (vergunning voor internationaal vervoer). De toegang tot die internationale markt wordt echter wel bemoeilijkt door kwantitatieve beperkingen (bv. bilaterale contingenten). In de praktijk wordt hier wel met overname van vergunningen gewerkt.

Nederland verkeert wat de regulering van het wegvervoer betreft op het ogenblik in een overgangssituatie. Sinds de jaren vijftig heeft een systeem van capaciteitsregulering gegolden. Dit systeem werd echter in toenemende mate als ineffectief ervaren. Als treffende illustratie hiervan kan worden gezien, dat het op een gegeven moment (in 1975) nodig werd geacht een algehele “tonnagestop” in te stellen.

Het ligt in de bedoeling te komen tot een regeling, waarin het zwaartepunt komt te liggen in kwalitatieve voorwaarden voor vestiging. Vooruitlopend op deze vrijere situatie is, voor de duur van vier jaar, een regeling ingevoerd die beoogt zoveel mogelijk de bestaande overcapaciteit uit de markt te doen verdwijnen. Wat het grensoverschrijdende vervoer betreft: dit mag alleen worden uitgevoerd door een onderneming die al in het bezit is van een vergunning voor binnenlands vervoer.

Wat de prijsvorming betreft is in 1988 in de EG de keuzemogelijkheid tussen referentie- en verplichte tarieven vervangend een systeem van referentietarieven. Referentietarieven zijn bedoeld om bij te dragen tot een grotere doorzichtigheid van de markt, ze hebben slechts een informatieve waarde voor de partijen en zijn dus niet verplicht. In Nederland hebben tot voor enkele jaren voor het wegvervoer maximumtarieven gegolden. Sinds 1985 bestaat – zoals in België – een referentietarief. Aan dit tarief ligt een kostprijsbasis ten grondslag (“de gemiddeld waargenomen kosten”).

1.4 Zeevervoer en zeehavens

De internationale zeevaart wordt gekenmerkt door een zeer grote vrijheid. Dit houdt in dat noch prijsregels noch capaciteitsregels van toepassing zijn.

Binnen de lijnvaart bestaan echter wel regulerende tendenzen. Deze gaan deels uit van de bedrijfsgenoten zelf. We verwijzen daarbij naar de invoering van de lijnvaartconferenties, een vorm van kartelvorming met de bedoeling de potentiële concurrentie van buitenstaanders te beperken. Verder werd onder druk van de ontwikkelingslanden onder auspiciën van de Verenigde Naties (met name de UNCTAD) de zgn. Code of Conduct voor de lijnvaartconferenties ingevoerd. Daarbij wordt een bepaald deel van het goederenvervoer van en naar ontwikkelingslanden gegarandeerd voor schepen onder de vlag van die landen (de zogeheten “40-40-20”-regel). Het effect hiervan is mogelijk een daling van de concurrentie, gekoppeld aan hogere zeevrachten en gemiddeld lagere beladingsgraden.

Voor zeehavens moet men onderscheid maken in functie van het type haven (zie hierover Suykens, 1982, p. 77 e.v.). Gemeentelijke zeehavens zoals in België Antwerpen en Gent en de meeste havens (waaronder Rotterdam en Amsterdam) in Nederland zijn gereguleerd in die zin dat ze onderworpen zijn aan de gemeentewet. Vermelden we ook dat in Nederland een aantal kleinere havens onder het beheer van zogeheten havenschappen vallen. Hierin participeren verschillende overheidsniveau's (Rijk, provincie, gemeenten).

Dit alles heeft consequenties op het vlak van prijs- en capaciteitsregulering. Enkele jaren terug werd door de Antwerpse gemeenteraad beslist, met het oog op de sanering van de gemeentefinanciën, de haventarieven jaarlijks gemiddeld met 7% te verhogen. Deze beslissing had niets vandoen met kostenoverwegingen en stond haaks op concurrentiële overwegingen.

In Nederland heeft in 1986 de Nationale Havenraad een Modelverordening Zeehavengeld opgesteld. Deze dient niet te worden opgevat als een keurslijf, waarbinnen geen enkele speelruimte mogelijk is. Het staat de havenbeheerders nl. vrij de modelverordening al dan niet over te nemen of aan te passen aan hun lokale omstandigheden. Voordeel voor de havens van het zich richten naar de verordening is, dat zij op deze wijze gemakkelijker de toetsing door de rijksoverheid zullen doorstaan (Nationale Havenraad, 1986).

We kunnen moeilijk in het geval van zeehavens spreken van intrederegulering. In de praktijk gebeurt er wel een onrechtstreekse capaciteitsbeïnvloeding via het systeem van toewijzing van beschikbare havengronden. Typisch (Antwerps) voorbeeld vormt hier de controverse rond de toewijzing van de eerste containerterminal voor de sluizen aan één enkele operator, in casu Hessenatie.

Inzake zeehaveninfrastructuur komt in België de overheid voor goedgekeurde projecten tussen tot een maximaal percentage van 60 %. Dit betekent dat in tegenstelling tot vroeger een grotere inbreng van de privé-sector vereist wordt. In Nederland draagt de overheid alleen bij in de kosten van de zg. externe haveninfrastructuur (de maritieme toegangswegen). Het aandeel van de overheid wordt per project bepaald (eerder bestond een vaste verdeelsleutel, t.w. 1/3 voor het rijk en 2/3 voor de havenbeheerder).

In het vlak van de steunmaatregelen is voor de zeescheepvaart in Nederland sprake van een tweetal regelingen die tot doel hebben schepen die zijn "uitgevlagd" (naar landen waar tegen lagere kosten kan worden gevaren) weer naar Nederland terug te halen. Het betreft een investeringspremieregeling (Investeringsregeling Zeescheepvaart, IPZ) en een fiscale faciliteit, welke laatste neerkomt op een verlaging van de loonkosten voor de reders.

1.5 Luchtvaart

De Westeuropese luchtvaart wordt in het algemeen gekenmerkt door een zeer grote overheidstussenkomst. Deze tussenkomst uit zich zowel in de eigendomsverhoudingen als in maatregelen inzake capaciteit en tarieven. Typisch voorbeeld vormen hier de vele steunmaatregelen die de diverse nationale overheden aan hun zgn. "flag carriers" bieden. Dit wordt nog versterkt door zaken zoals de capaciteitsregelingen via poolovereenkomsten (bv. 50-50 verdeling), infrastructuurvoorziening op luchthavens en maatregelen inzake luchtveiligheid.

De Staat beschikte in Nederland aanvankelijk over een meerderheidsbelang in de nationale luchtvaartmaatschappij (KLM). Enkele jaren geleden (1986) werd dit teruggebracht tot een minderheidsbelang (ca. 40 %). Van "steunmaatregelen" kan voor Nederland alleen in die zin worden gesproken, dat de Staat voor een periode van tien jaar (1975-1985) bevoegd was tot een bepaald maximum garanties te verstrekken voor door de KLM op te nemen leningen. De maatschappij heeft overigens van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt.

Wat betreft de capaciteit geldt algemeen, dat internationale luchtdiensten alleen kunnen worden uitgevoerd op basis van vergunningen, die bij overeenkomst

tussen de verschillende nationale overheden worden vastgesteld. In dit verband heeft in Nederland sinds 1970 een strikte regelgeving bestaan. Kort weergegeven komt deze erop neer, dat nieuw te verlenen capaciteit niet ten koste van bestaande capaciteit mag gaan. In een belangwekkende analyse van het gevoerde vergunningenbeleid heeft De Wit (1987) erop gewezen, dat de Nederlandse overheid zich de laatste jaren niet meer aan deze bepaling heeft gehouden. Zijn conclusie luidde dan ook: "Het vergunningenbeleid moet op de helling". Voor het interregionale luchtverkeer tussen de lidstaten vond in 1983 een zekere mate van liberalisering plaats.

Nederland heeft een zekere liberalisering van zijn luchtvervoer tot stand gebracht, eerst met de V.S., later (1984) ook met het Verenigd Koninkrijk. Op grond hiervan werd een grotere vrijheid ten aanzien van tarieven en aan te vliegen bestemmingen mogelijk.

Gezien het vergaand internationale karakter van de luchtvaart kunnen de ontwikkelingen binnen de EG moeilijk buiten beschouwing worden gelaten (Wassenbergh (1987), Simons (1987)). Voor het "grote" lijndienstverkeer werd, nadat langdurig geen overeenstemming kon worden bereikt, in 1987 een pakket maatregelen aangenomen m.b.t. de tarieven, de capaciteit en de toegang tot de markt. De maatregelen zullen in principe gelden tot eind 1990.

De investeringen in de infrastructuur komen alleen in het geval van de regionale luchtvaartterreinen ten laste van de rijksbegroting. De nationale luchthaven Schiphol – een N.V. waarvan de aandelen in handen van de overheid zijn (rijk, provincie, gemeenten) – wordt op commerciële basis geëxploiteerd en dient derhalve zelf voor de financiering van haar infrastructuur zorg te dragen.

1.6 Openbaar vervoer

In België wordt het openbaar vervoer geleverd door de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen (N.M.V.B.) en de zes maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer (M.I.V.'s) onderworpen aan een regulering die vergelijkbaar is met die van het reizigersvervoer van de spoorwegen.

Er is sprake van een exploitatie-, vervoer- en tariefplicht. Er wordt vervoerd aan vooraf vastgestelde en gepubliceerde tarieven, vastgelegd na goedkeuring door de Gewestminister van Verkeer. De maatschappijen krijgen compensaties voor de openbare dienstverplichting. Deze compensaties volstaan echter niet om kostendekkend te werken zodat aanvullende subsidies noodzakelijk blijken te zijn ter dekking van het exploitatiedeficit.

In Nederland is de regulering van het beroepspersonenvervoer recent (1988) aan een belangrijke herziening onderworpen geweest. Hieraan werd al gerefereerd m.b.t. de spoorwegen (in 1.1). Essentieel voor de nieuwe situatie is, dat drie deelmarkten worden onderscheiden: het openbaar vervoer (spoorwegen, stads- en streekvervoer), het besloten busvervoer en het taxivervoer.

Hier zullen voor de andere vervoersectoren dan de spoorwegen in het kort de belangrijkste bepalingen worden aangegeven resp. m.b.t. de toegang tot het beroep, de toegang tot de markt, de vaststelling van de tarieven en financiële compensaties. De toegang tot het beroep is gebonden aan de bekende eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid (de eis van kredietwaardigheid geldt niet voor het taxivervoer, “omdat deze eis weinig praktische betekenis heeft”).

Zowel voor lokaal als voor interlokaal openbaar vervoer is de toegang tot de markt gebonden aan een vergunning. Voor de vergunningverlening bestaan twee criteria: de wenselijkheid van het vervoer en de financiële situatie van het bestuurlijk niveau (gemeente, rijk) waarbij de bevoegdheid tot vergunningverlening berust.

Over het voorzieningenniveau, zoals dat bepaald wordt door de dienstregeling, wordt eveneens door de overheid beslist. Voor het streekvervoer geldt hiertoe een normeringssysteem. Het voorzieningenniveau wordt hierbij op basis van objectieve criteria (naar plaats en tijd gedifferentieerde reizigerstellingen) gerelateerd aan het gebruik van het vervoer.

De tarieven voor het stads- en streekvervoer en voor het taxivervoer worden door de respectieve overheden vastgesteld (voor het taxivervoer uitsluitend voor het zgn. straattaxivervoer – d.i. niet voor “contractvervoer”). Het besloten busvervoer is geheel vrij van prijsregulering. Voor alle openbaar vervoer is sprake van een exploitatieplicht en een vervoerplicht.

Tenslotte de financiële verhoudingen. Zowel het lokale openbaar vervoer als het streekvervoer komen in aanmerking voor een financiële bijdrage van de overheid als hun exploitatie met een tekort gepaard gaat (de sinds jaren bestaande feitelijke toestand). Van veel belang – en voortvloeiend uit het dereguleringsstreven – is, dat de financiële bijdrage, evenals voor de spoorwegen, de vorm heeft van een taakstellend budget.

1.7 Tussenbalans

De overzichtstabel en de daarbij aansluitende toelichting laten op een aantal deelgebieden van het vervoer meer deregulerende maatregelen zien in Nederland dan in België.

Bij deze constatering kunnen nog enkele kanttekeningen worden gemaakt. Ten eerste: er is geen sprake van twee volstrekt tegenovergestelde gradaties van regulering. Ter illustratie: in de discussies in Nederland rondom de tot stand koming van de Wet Personenvervoer is van verschillende kanten de opvatting geuit, dat de overheid, ondanks haar voornemen tot deregulering, nog vrij grote bevoegdheden aan zichzelf voorbehield.

Ten tweede: het constateren van een verschil in mate van regulering tussen België en Nederland mag niet worden gezien als een waarderingsoordeel – dat dan in dit geval ten gunste van Nederland zou luiden. Een toetsing van de overheidsinterventie in het vervoer komt eerst aan de orde in de secties 3 en 4.

Ongeacht hoe die toetsing zal uitvallen moet haar uit normatief oogpunt beperkte karakter in aanmerking worden genomen (cfr. de uiteenzetting omtrent het welvaartsbegrip in de inleiding).

1.8 Staatstussenkomsten ten voordele van de vervoersector

Jaarlijks trekt de overheid heel wat financiële middelen uit ten voordele van de vervoersector. Voor België wordt, ter afronding van dit inleidend overzicht, op basis van de begrotingen van het Ministerie van Verkeerswezen en van het Ministerie van Openbare Werken voor de centrale overheid en op basis van gegevens uit het jaarverslag van het Gemeentekrediet voor de lokale besturen, berekend hoeveel overheidsgeld in 1988 naar deze sector is toegevoerd. Alle bedragen zijn uitgedrukt in Belgische francs.

In de analyse werd rekening gehouden met de tegemoetkomingen van de Staat aan het openbaar vervoer als compensatie voor de opgelegde openbare dienstverlening en dekking van de exploitatietekorten. Bovendien werd ook rekening gehouden met de investeringsuitgaven, zowel voor de openbare vervoersondernemingen als voor de infrastructuur die ter beschikking gesteld wordt van de vrije vervoermarkt. Deze laatste uitgaven zijn gebaseerd op de ordonnanceringskredieten. Er wordt rekening gehouden met de bijkredieten van vorige jaren. De luchtvaartsector is in deze analyse niet opgenomen.

In 1988 heeft de Staat 94,8 miljard besteed aan het openbaar vervoer, waarvan 20 % voor nieuwe investeringen in infrastructuur en rollend materiaal. Van deze 19 miljard waren er 9,9 miljard bestemd voor de spoorwegen, 0,3 miljard voor de buurtspoorwegen en 8,8 miljard voor de zes stedelijke vervoersmaatschappijen.

Tabel 2:

Staatstussenkomsten ten voordele van het openbaar vervoer (miljoen Bfr.) (1988)

	NMBS	NMVB	MIV's	TOTAAL
Compensaties openbare dienst	29364,5	8973,9	9707,0	48045,4
tussenkomst intrestlasten	349,3	—	416,8	766,1
tussenkomst afschrijving van leningen	4740,0	346,1	478,1	5564,2
pensioenstelsel	19041,5	—	—	19041,5
geneeskundige verzorging	2504,3	—	—	2504,3
	55999,6	9320,0	10601,9	75921,5
tussenkomst investering (*)	9936,0	254,0	8755,4	18945,4
Totaal	65935,6	9574,0	19357,3	94866,9

(*) ordonnanceringskrediet

Als compensaties voor de openbare dienstverlening en als tussenkomst in de exploitatiekosten betaalde de Staat 34,5 miljard aan de NMBS, 9,3 miljard aan de NMVB en 10,6 miljard aan de MIV's. Daarbovenop ontving de NMBS nog 21,5 miljard voor de financiering van haar pensioenstelsel en haar stelsel van geneeskundige verzorging. Van de totale staatstussenkomsten ten voordele van het openbaar vervoer ontvingen de spoorwegen dus 65,9 miljard of 69,5 %.

Voor de waterwegen bedroeg de investeringsmassa in 1988 door de globale overheid 18,5 miljard. De centrale overheid nam hiervan het overgrote deel (90 %) voor haar rekening, het saldo van 10 % of 1,8 miljard werd verwezenlijkt door de provincies en de gemeenten. De 16,7 miljard van de Staat kunnen als volgt verdeeld worden: 6,7 miljard (40 %) voor de kust, havens (inclusief Rijkstegemoetkoming) en hun toegangswegen, 5,4 miljard (32 %) voor de modernisering van de waterlopen, 2 miljard (9,6 %) voor de aanpassing van het Albertkanaal, het kanaal Gent-Terneuzen en het Zeekanaal Brussel-Rupel. Het resterende saldo was o.a. bestemd voor de installatie van de radarketen (1,1 miljard), dijk- en waterbeheersing (0,8 miljard) en het buitengewoon onderhoud (0,8 miljard).

Voor het gewone onderhoud werd door de centrale overheid 2,8 miljard uitgegeven in 1988. Voor de lokale besturen zijn deze gegevens niet beschikbaar. Ook over de intrestlasten, zowel op het nationale niveau als op de lagere bestuursniveaus, is geen cijfermateriaal voorhanden. Vermits de investeringen in de waterwegen rechtstreeks gebeuren vanuit de algemene middelen van de overheid valt het onmogelijk te achterhalen welke financiële lasten uit de totale renteschuld specifiek veroorzaakt werden door vroeger aangegane investeringen in de waterwegen. Enkel voor het NV Zeekanaal konden 731 miljoen intrestlasten rechtstreeks toegewezen worden.

Op basis van bovenvermelde cijfergegevens en rekening houdende met de aangehaalde beperkingen werd door de overheid in 1988 voor minstens 20 miljard uitgegeven ten voordele van de uitbouw en het onderhoud van de waterwegeninfrastructuur.

Naast deze tussenkomsten verstrekte de Staat in 1988 ook nog voor een 0,5 miljard subsidies aan de Dienst voor Scheepvaart en de Office de la Navigation ter dekking van hun exploitatietekort en werden er 363 miljoen intrestsubsidies en 100 miljoen slooppremies betaald resp. ten voordele van de koopvaardijvloot en de binnenvaart.

Om de overheidstussenkomsten ten voordele van het vervoer over de weg te bepalen werd gebruik gemaakt van gegevens uit het Wegenfonds en het jaarverslag van het Gemeentekrediet. Voor de wegeninfrastructuur bedroeg de investeringsenveloppe 33,4 miljard in 1988. Voor de aanleg, inrichting en uitrusting van autosnelwegen en rijkswegen werd 17 miljard ter beschikking gesteld. Iets minder, 16,5 miljard, werd door de provincies en de gemeenten uitgegeven voor de bouw en de modernisering van de wegen die onder hun beheer vallen.

Tabel 3:

Overheidstussenkomsten ten voordele van de uitbouw van de water- en weginfrastructuur (in mln Bfr.) (1988)

	investeringen (*)	intrestlasten	onderhoud	totale
Waterwegen	18504,3			
Centrale overheid	16720,0	731,0	2827,1	20278,1
modernisering waterlopen kust, zeehavens en toegangswegen	5392,0			
uitbreiding Zeebrugge	3314,0			
rijkstegemoetkoming havens	2716,0			
kanaal Gent-Terneuzen	657,0			
kanaal Brussel-Rupel	332,0			
Albertkanaal	591,0	731,0		
Prioritair investeringsprogramma	678,0			
Dijk-waterbeheersing	176,7			
buitengewoon onderhoud	815,0			
aankoop gronden	843,0			
radarketen, bebakening	150,0			
toegangswegen	1055,3			
provincies en gemeenten	1784,3	nb	nb	nb
waterkering en waterbeheersing	648,9			
waterwegen	1135,4			
Wegen	33430,9	nb	nb	nb
autosnelwegen, rijkswegen	16983,0	56044,1	7200,7	80227,8
provincie- en gemeentewegen	16447,9	nb	nb	nb

(*) ordonnanceringskredieten
nb niet beschikbaar

Voor de uitgaven van onderhoud en de intrestlasten zijn enkel cijfergegevens beschikbaar voor de wegen die onder de controle vallen van het Wegenfonds. Voor 1988 bedroegen ze resp. 7,2 en 56 miljard. Voor de autosnelwegen en de rijkswegen beliep het totale uitgavenpakket vorig jaar dus ruim 80 miljard. Om dubbeltellingen te vermijden werd met de aflossingslasten geen rekening gehouden. In de bovenstaande methode werd gekozen voor een analyse langs de uitgavenzijde. Dit betekent dat dus geen rekening werd gehouden met de bijdragen door het wegverkeer (voor 1988 bedroegen deze voor verkeersbelasting: 22,3 miljard, accijnzen op minerale oliën: 58,9 miljard) voor het gebruik van de door de overheid ter beschikking gestelde infrastructuur.

De totale staatstussenkomsten voor de drie subsectoren nl. wegen, waterwegen en openbaar vervoer beliepen in 1988, volgens de bovenstaande benaderingswijze, dus minstens 215 miljard. Dit is een onderschatting aangezien de intrestlasten van de kredietverleningen aan de NMBS en van de investeringen in de waterwegen niet in de berekening zijn opgenomen. Deze intrestlasten zitten immers versmolten in de rentelasten van de directe overheidsschuld. Een analoge bedenking geldt voor de wegeninvesteringen van provincies en gemeenten.

2 Regulering: economische noodzaak?

Uit bovenstaand overzicht blijkt de enorme impact van de overheid op de transportsector. Welke redenen bestaan hiertoe? Is de regulering puur historisch gegroeid of liggen economische motieven aan de basis?

In de literatuur wordt vaak verwezen naar een aantal (economische) voorwaarden voor succesvolle regulering (o.a. Wilson (1980), Blauwens en Van de Voorde (1989). In wat volgt worden deze voorwaarden geanalyseerd en empirisch toegelicht. Vervolgens wordt dieper ingegaan op een aantal andere overwegingen die mee de sterke regulering van de transportsector in stand helpen houden.

2.1 Succesvol reguleren

Men kan van succesvol reguleren gewagen indien men een verbetering van de economische prestaties (stijgende output per eenheid input) bekomt tegen efficiënte prijzen, vergeleken met een toestand zonder regulering. Daarbij mogen andere belangrijke sociale doeleinden niet verkeerd beïnvloed worden.

Het sociale aspect mag echter niet misbruikt worden om te verhinderen dat de transportsector op een economisch zinvolle manier benaderd wordt. De toepassing van een peak-load prijszetting werd in het Belgisch openbaar vervoer vaak afgewezen omwille van billijkheidsredenen. Nochtans slaagt men erin met ditzelfde principe bv. in een zeehaven congestie aan de sluizen op bepaalde ogenblikken van de dag weg te werken. Indien men peak-load prijszetting niet

toepast leidt een stijgende vraag op termijn tot de bouw van nieuwe sluisen. Hetzelfde geldt echter voor het openbaar vervoer waar onvermijdelijk een deel van de dag niet-gebruikte capaciteit zal bestaan.

Sociale consideraties hebben hun rechten. Indien ze echter neerkomen op hogere prijzen voor alle gebruikers, hogere kosten voor de producenten en overcapaciteit moet men zich echter durven afvragen of bv. rechtstreekse subsidiëring niet goedkoper en efficiënter zou zijn om de sociale ongelijkheden weg te werken.

Wilson (1980, p. 173-176) laat succesvolle regulering afhangen van vier voorwaarden: hoge externe kosten en baten, hoge niet direct toewijsbare kosten, "monopolistische" industrieën, lage reguleringskosten. Indien slechts enkele van deze voorwaarden vervuld zijn, wordt de kans op succesvolle regulering natuurlijk kleiner.

In wat volgt wordt nagegaan in welke mate de Belgische en Nederlandse transportsector de karakteristieken bezitten die het wenselijk maken te reguleren puur op gronden van allocatieve efficiëntie. Daarbij wordt vertrokken van een vroegere studie van Blauwens en Van de Voorde (1989) over de Belgische goederenvervoersector en wordt gebruik gemaakt van de bestaande empirische literatuur.

2.1.1 Hoge externe kosten en baten

De transportvoorziening gaat onvermijdelijk gepaard met externe effecten, zowel positieve (landsverdediging, ontsluiting van regio's, ...) als negatieve (luchtpollutie, lawaaihinder, waterverontreiniging,...). Dit geeft aanleiding tot een kloof tussen de private en sociale kosten, een kloof die men via een efficiënte prijszetting of taxatie moet trachten te dichten. Indien men de externe kost niet internaliseert produceert een competitieve industrie te veel, een monopolist te weinig. In beide gevallen heeft men een welvaartverlies. In de praktijk worden fiscale maatregelen meestal niet gebruikt, en wordt via regulering een bepaalde prijs opgelegd als een partieel substituuat.

Het is de vraag, of de externe effecten binnen de transportsector belangrijk genoeg zijn om prijsregulering noodzakelijk te maken. Daar waar negatieve externe effecten bestaan kan in principe via een efficiënte belasting de kloof tussen de marginale sociale kosten en de marginale private kosten gedicht worden. Het lijkt zeer waarschijnlijk, dat daarvoor als dusdanig geen economische regulering nodig is.

Enkele recente voorbeelden gaan ook de richting uit van een internalisering van luchtverontreiniging en lawaaihinder bij middel van een fiscale maatregel. In België werd een relatief sterkere verhoging van de accijns op dieselbrandstof (begroting 1990) verantwoord omwille van de sterkere negatieve effecten op het milieu. De Minister van Verkeerswezen kondigde een aantal maatregelen aan om de lawaaihinder veroorzaakt door nachtvluchten en koerierdiensten af te remmen

zonder de verdere groei van de vrachtactiviteiten op de luchthaven van Zaventem in het gedrang te brengen. Lawaaierige toestellen kan landingsverbod of een fiscale bestraffing worden opgelegd. Vanaf januari 1990 zullen stille vliegtuigen financieel beloofd worden onder de vorm van een gedeeltelijke terugbetaling van de landingsgelden.

In Nederland bestaat, naast de gewone accijns, een milieuheffing op benzine. Daarnaast is een differentiatie ingevoerd in het tarief van beide heffingen ten gunste van loodvrije benzine. Voorts wou men op 1 februari 1989 een nieuwe wet van kracht maken waardoor fiscale stimuli voor zuivere wagens werden toegekend. Wagens met katalyzator zouden op deze manier in verhouding even duur worden als wagens zonder katalyzator. De toepassing van de wet werd echter door de Europese Commissie opgeschort. De Commissie wil nagaan of de Nederlandse wet niet in strijd is met het Verdrag van Rome dat het toekennen van overheidshulp verbiedt indien de handel en concurrentie binnen de gemeenschappelijke markt hierdoor verstoord wordt.

2.1.2 Hoge vaste en/of gemeenschappelijke kosten

Hoge vaste en/of gemeenschappelijke kosten zijn vaak niet direct toewijsbaar aan afzonderlijke prestaties. Wilson (1980) ziet dit als een mogelijke reden voor regulering, aangezien een prijszetting op basis van de marginale kosten niet toelaat de totale kosten te recupereren en dus een deficit zal geven.

Blauwens en Van de Voorde (1989, p. 4) stellen echter dat deze argumentatie niet volledig correct is. Prijszetting op basis van marginale kosten leidt slechts tot een deficit wanneer er schaalvoordelen zijn. Het is best mogelijk een industrie te hebben met hoge vaste kosten en schaalnadelen, een andere met lage vaste kosten gecombineerd met schaalvoordelen. Het correcte te onderzoeken probleem is daarom niet het aandeel van de vaste kosten, wel het effect van de output op de gemiddelde kosten.

2.1.3 "Monopolistische" industrieën

Een traditionele verantwoording voor het opleggen van prijsregulering ligt in het bestaan van een industrie met een monopolistisch karakter. De meeste spoorwegmaatschappijen bijvoorbeeld zijn reeds sinds de 19^e eeuw gereguleerd. Belangrijke reden was het feit dat ze zich in een quasi machtspositie bevonden: er was helemaal geen concurrentie vanwege de overige vervoerstakken. Er waren wel verschillende spoorwegmaatschappijen, maar ook daar was er vaak geen sprake van noemenswaardige concurrentie.

In Nederland is de situatie in dit opzicht enigermate anders geweest. Zo heeft de aanwezigheid van een uitgebreid net van waterwegen ertoe geleid, dat de spoorwegen wel in het personenvervoer maar slechts zeer ten dele in het goederenvervoer, een monopoliepositie hadden verworven (Tissot van Patot (1952), Van den Broeke (1989b)). Overigens werden ook in Nederland de spoorwegen

reeds in de 19^e eeuw (1875) aan regulering onderworpen (Van den Broeke (1989a)). Ook is na 1880 sprake geweest van een – dikwijls hevige – concurrentie tussen de toen meer dan tien bestaande spoorwegmaatschappijen.

Wanneer een bepaalde industrie uit slechts één winstmaximerend bedrijf bestaat, of uit een beperkt aantal bedrijven die samenwerken en handelen als één enkele aanbieder, zal in vergelijking met een competitieve situatie de output kleiner zijn gekoppeld aan een prijs die boven de marginale kosten ligt. Dit is welvaartseconomisch inefficiënt en het beperken van de economische macht van de monopolist is als dusdanig één van de meest voorkomende rechtvaardigingen van overheidsinterventie.

Regulering komt in zulke situatie neer op het doen verhogen van de output, gekoppeld aan een lagere prijs en een minimum service-niveau, met een compensatie voor de bezitter van het monopolie⁹.

Monopolies en kartels kunnen bestaan omwille van diverse redenen. Een zeer belangrijke reden vormen schaalvoordelen, d.w.z. de marginale kosten liggen beneden de gemiddelde kosten in het gebied waar de kostencurves gesneden worden door de vraagcurve. Dit betekent dat de gemiddelde kosten dalen met de output, zodat één grote organisatie grotere winsten genereert dan de samengetelde winsten van twee afzonderlijke (en dus kleinere) organisaties. In zulke situatie spreekt men van een natuurlijk monopolie: produceren tegen de laagst mogelijke kosten vereist immers de aanwezigheid van één enkele producent.

Een prijszetting op basis van de marginale kosten leidt in deze situatie tot verliezen. Trouwens, een monopolist tracht te produceren op het punt waar de marginale ontvangsten gelijk zijn aan de marginale kosten, met een prijszetting boven marginale kosten. Interventie, o.a. in de vorm van subsidies aldan niet gecombineerd met de specificering van prijszettingsregels, lijkt in dit geval noodzakelijk om de markt beter te laten functioneren.

In welke mate zijn de diverse modi onderhevig aan schaalearde effecten? Indien schaalvoordelen bestaan is er inderdaad een tendens tot natuurlijk monopolie. Overheidstussenkomst kan dan noodzakelijk gedacht worden om monopolistisch prijsgedrag tegen te gaan.

Voor de Belgische binnenvaartsector wezen de geschatte coëfficiënten voor de outputvariabele op significante schaalnadelen (Van de Voorde, 1985, p. 166). Dit resultaat staat in tegenstelling met studies van Case & Lave (1970) en Polak & Koshal (1976), die voor de Amerikaanse binnenvaart tot schaalvoordelen kwamen.

Zowel inzake de Belgische als de Nederlandse wegvervoersector beschikt men tot dusver nog niet over betrouwbare en significante schattingen van de schaal- en/of densiteitsopbrengsten. Wel geeft de marktstructuur van de sector reeds een belangrijke indicatie. Inderdaad, tabel 4 toont aan dat het beroepsgoederenvervoer over de weg bestaat uit duizenden bedrijven van verschillende grootte. De markt beweegt zich dus niet naar een structuur met één bedrijf, wat het geval zou zijn indien er schaalvoordelen zouden zijn. Vertrekkend van de relatief lage kapitaalbehoeften kan men verwachten dat de wegvervoersector gekenmerkt wordt door constante kosten en vele kleine firma's die opereren op het minimumgedeelte van hun gemiddelde kostencurve.

Tabel 4:

**Aantal ondernemingen beroepsgoederenvervoer
over de weg in België en Nederland (1987)**

Type	België		Nederland	
	aantal	%	aantal	%
Kleine ondernemingen (1-4 voertuigen)	5369	68,8	5019	67,2
Middelgrote ondernemingen: (B: 5-20; Nl: 5-19)	1728	22,1	1936	25,9
Grote ondernemingen (B: + 21 voertuigen; Nl: + 19)	711	9,1	514	6,9
Totaal	7808	100,0	7469	100,0

Bron: I.W.T., Ondernemingen van beroepsgoederenvervoer over de weg in België sinds 1965, 1987, p.12; CBS (1989)

Voor het spoorvervoer is de toestand iets ingewikkelder omdat we daar te maken hebben met meerdere outputs, in casu reizigers- en goederenvervoer. We beschikken hier wel over empirisch materiaal, zowel voor België als voor Nederland. In beide gevallen werd gewerkt met een (econometrisch te schatten) translog kostenfunctie. Voor de Nederlandse Spoorwegen (N.S.) bekwamen Van Oostroom en Van der Donk (1989) een gemiddelde output-elasticiteit voor reizigersvervoer van 0.22, voor goederenvervoer van 0.29. Deze elasticiteiten geven aan dat gemiddeld in grote mate is geprofiteerd van schaafeffecten: een toename van zowel de reizigers- als de goederenproductie met 1 % leidt gemiddeld tot een toename van de exploitatiekosten met minder dan 1 %. Verder vonden de auteurs ook een indicatie voor gezamenlijke schaalvoordelen, d.i. bij produktie van beide outputs samen.

Voor de Belgische spoorwegmaatschappij (N.M.B.S.) wijzen de econometrische schattingen op uitgesproken densiteitsvoordelen, d.i. het equivalent op korte termijn van schaalvoordelen: voor goederenvervoer over de hele beschouwde range, voor reizigersvervoer bij hogere outputwaarden. Ook hier kan gesteld worden dat een verhoging van de output goederenvervoer, bij een constant niveau van de overige variabelen, de variabele kosten dus minder dan proportioneel zal doen stijgen.

Wat het intercommunaal ("stedelijk") en regionaal openbaar vervoer betreft zijn er kostenfuncties geschat voor het intercommunaal vervoer te Antwerpen (M.I.V.A.) (De Borger en Deloddere, 1980) en voor het regionaal busvervoer verzorgd door de N.M.V.B., de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen (De Borger, 1984). Voor het Antwerps intercommunaal vervoer berekenden de auteurs op basis van de empirische resultaten vertrekkend van een Cobb-Douglas produktiefunctie zeer matige en statistisch niet erg beduidende densiteitsvoordelen voor het busvervoer,

wat trouwens typisch is voor maatschappijen welke opereren in stedelijke agglomeraties met belangrijke congestieverschijnselen (De Borger en Deloddere, 1980, p. 14). Voor het busvervoer en nog meer voor het tramvervoer bleken er lange termijn schaalvoordelen voor de exploitatie te bestaan, d.w.z. de lange termijn gemiddelde kosten nemen af bij een stijgende output. Aanvullend onderzoek lijkt hier echter wel noodzakelijk, temeer daar De Borger (1984, p. 46) elders aantoonde dat het gebruik van een Cobb-Douglas kostenfunctie als aanvaardbare beschrijving van de N.M.V.B. ook moest uitgesloten worden.

Wat dat regionaal busvervoer van de N.M.V.B. zelf betreft werd de kostenstructuur geschat op basis van een translog kostenfunctie. Belangrijke conclusie was hier zeer zeker de eigenaardige evolutie van zowel de parameter inzake densiteitsvoordelen als de hiermee geassocieerde marginale kosten. De auteur verklaarde deze resultaten in functie van de N.M.V.B.-politiek uit de periode 1951-65 naar een éénmansexploitatie (sterke densiteitsvoordelen), en de sterk stijgende factorprijzen voor arbeid en energie in de daaropvolgende periode.

Op basis van bovenstaand overzicht kunnen we besluiten dat bij wegvervoer en binnenvaart van schaalvoordelen geen sprake is.

Bij de spoorwegen treden densiteits- en/of schaalvoordelen op wanneer men een stijging van de afzonderlijke outputs beschouwt. Voor de rest van het openbaar vervoer wijzen de empirische resultaten eveneens op densiteitsvoordelen, zij het in mindere mate voor het regionale busvervoer.

Op korte termijn beschouwd kan het concept schaalvoordelen dus niet als verantwoording worden ingeroepen van regulering in de binnenvaart of het wegvervoer, misschien wel in het spoorvervoer en in het openbaar vervoer. Voor het zeevervoer en het luchtvervoer beschikken we op dit ogenblik nog niet over significante empirische resultaten, maar ook daar wijst de marktstructuur niet op het bestaan van schaalvoordelen.

Bij afwezigheid van schaalvoordelen moet het bestaan van een monopolie of kartel berusten op een bepaalde vorm van "barrier to entry" voor potentiële nieuwkomers in de markt, bv. de dure kost voor een nieuwkomer om zijn diensten kenbaar te maken aan het publiek. Soms wordt een monopolie zelf gecreëerd door de reguleerder zelf. Typisch voorbeeld vormen hier de posterijen die door een wet tegen competitie van buitenstaanders beschermd worden¹⁰.

2.1.4 Lage directe reguleringskosten

Lage kosten van regulering, inbegrepen de impact van regulering op efficiënte en technologische veranderingen binnen de gereguleerde bedrijven, verhogen de kansen op een succesvolle regulering. Het kwantificeren van deze kosten blijkt echter een uitermate complexe zaak te zijn.

Technologische wijzigingen leiden tot produktiviteitsstijgingen (d.i. stijging van de output per eenheid input). Ter analyse van het effect van regulering op de technologische evolutie kunnen we ons concentreren op de produktiviteit.

Zulke gegevens leiden echter vaak ook tot misleidende conclusies. Het heeft immers geen zin te werken met indicatoren zoals het aantal tonkilometer per manuur, of het aantal passagierskilometer per manuur. Zo zijn voor de N.M.B.S. deze indicatoren over de tijd heen sterk gestegen, nochtans geraakte de maatschappij steeds dieper in de problemen.

De oplossing van deze schijnbare tegenstelling ligt in de meting van de produktiviteit, meer bepaald in de meting van de output en de input. De wijzigende samenstelling van zowel output als input leidt systematisch tot een overschatting van de ratio tussen de twee. Produktiviteitsmeting noodzaakt nieuwe (economische) onderzoekstechnieken, pas dan zal men de impact van regulering op de technologische evolutie effectief kunnen vaststellen.

Voor het budget van de regulerende instellingen (bv. de personeelskosten, de werkingskosten,...) wordt verder in deze paper een schatting gemaakt.

2.1.5 Succesvol reguleren: stand van zaken

Zijn binnen de Belgische en Nederlandse vervoersector de (economische) voorwaarden voor succesvolle regulering aanwezig?

Op deze vraag kan zeker niet eensluidend positief geantwoord worden. Voor de externe effecten, die ongetwijfeld aanwezig zijn, lijkt een efficiënte belasting meer aangewezen dan economische regulering. De sectoren van het wegvervoer en de binnenvaart worden duidelijk niet gekenmerkt door een kostenstructuur die schaalvoordelen aangeeft. Bij het spoorvervoer en het openbaar vervoer zijn er daarentegen wel schaal- en/of densiteitsvoordelen. Wat de reguleringskosten betreft hebben we op dit moment weinig zicht op bv. het effect van regulering op de technologische evolutie.

De beschikbare empirische informatie laat slechts toe een onzeker antwoord te geven. Verder onderzoek is een absolute noodzaak, in eerste instantie zeker voor sectoren zoals zeevervoer en luchtvervoer.

Indien het antwoord naar de economische voorwaarden voor succesvol reguleren dan toch onzeker is kan men zich enerzijds afvragen welke andere overwegingen meespelen bij het in stand houden – in Nederland in mindere mate dan in België – van heel het reguleringsmechanisme.

2.2 Andere overwegingen richting regulering

Uit wat voorafgaat blijkt duidelijk dat externe effecten, monopolies en lage reguleringskosten alleen het in stand houden van de huidige regulering niet kunnen onderbouwen. Andere overwegingen spelen ontegensprekelijk een rol. In wat volgt wordt ingegaan op een aantal van deze elementen: nationalistische overwegingen, het algemeen belang, het vermijden van concurrentievervalsing, veiligheidsoverwegingen.

2.2.1 Nationalistische overwegingen

Transport is altijd een instrument van nationale politiek geweest: als prijscontroleerend element in een inflatieafremmend programma, als middel tot welvaartsherverdeling,...

Daarnaast gebeurt regulering van bepaalde sectoren in de transportwereld vaak om puur nationalistische overwegingen met al zijn afgeleide effecten op bv. tewerkstelling en deviezenopbrengst, denken we maar aan het bestaan van zgn. "flag carriers" in de luchtvaart. De luchtvaartmaatschappij Sabena werd jarenlang onrechtstreeks door de overheid bestuurd. Slechts recent werd een bedrijfseconomisch gezond beheer doorgedrukt (cfr. o.a. de politiek van filialisering), met o.a. financiële verantwoordelijkheid en beperkte overheidsinmenging. In Nederland heeft de overheid jarenlang een meerderheidsdeelneming in KLM gehad. Eerst sinds kort is dit teruggebracht tot een, zij het nog aanzienlijk, minderheidsbelang.

Een ander voorbeeld vormt de mogelijke uitvlagging van de schepen. Omwille van vooral de hogere loonkosten hebben zowel Belgische als Nederlandse reders de intentie kenbaar gemaakt hun schepen onder een andere vlag onder te brengen. Slechts een substantiële tussenkomst van de overheid zal hen hiervan afbrengen. Hier is dus de vervoersector zelf vragende partij voor regulering.

Ook in de toeleveringsindustrie van transportmateriaal kunnen die nationalistische overwegingen een rol spelen. We schreven reeds eerder dat de vraag naar spoorwegmateriaal in België niet altijd een functie is van de nood aan dat materiaal, wel van het al dan niet gevuld zijn van de orderboeken van toeleveringsbedrijven als ACEC en BN. Inderdaad, export van transportmateriaal maakt slechts kans als men referenties kan voorleggen. Die eerste referentie moet op de thuismarkt gehaald worden. Vandaar de soms hevige druk op bv. de diverse openbaar vervoermaatschappijen en de verantwoordelijke ministers van verkeerswezen.

2.2.2 Het algemeen belang

Regulerende instanties roepen vaak het algemeen belang in als verantwoording voor hun tussenkomst. Typisch voorbeeld is hier de exploitatieplicht: het toekennen van bepaalde uitbatingvergunningen aan bv. een maatschappij voor openbaar vervoer om een winstgevende dienst uit te baten wordt gekoppeld aan de verplichting om ook verlieslatende routes te bedienen. Het tarief van de winstgevende dienst bevat een deel dat moet toelaten extra-inkomsten te genereren om de op andere routes geïncasseerde verliezen te dekken. In ieder geval betekent betekent zulke verplichting het verlaten van het op de marginale kosten gebaseerd prijszettingsgedrag.

Deze kruiselingse subsidiëring kan zelfs op één geëxploiteerde lijn bestaan. Inderdaad, de marginale kosten tussen piek- en dalvervoer verschillen duidelijk. Indien de tarieven echter op een constant niveau blijven over heel de dag en men

geen piekuur-toeslag vraagt, heeft men een kruiselingse subsidiëring op dezelfde route tussen gebruikers op verschillende tijdstippen van de dag.

In feite wordt in zulke gevallen het vergunningensysteem dus gebruikt om een monopolie te bezorgen aan de uitbaters van de meest lucratieve delen van het vervoersysteem, in compensatie voor de verplichting tot uitbaten van minder interessante en zelfs verlieslatende diensten.

2.2.3 Concurrentievertekening

Regulering wordt vaak naar voor geschoven als een middel om ruïneuze concurrentie, zowel tussen modi als binnen een bepaalde modus, te vermijden. Is dit inderdaad een steekhoudend argument?

Het bestaansrecht van een onderneming blijkt uit het feit of ze onder competitieve voorwaarden kan (blijven) bestaan op basis van de vraag. Er is geen ruïneuze concurrentie die leidt tot verspilling van middelen bij afwezigheid van schaalvoordelen. Al te veel heeft men de neiging een situatie waar meerdere modi hun diensten aanbieden als verspilling te beschouwen. Hier speelt echter de maximering van het eigen nut: het competitief proces wordt te vaak bekeken vanuit het oogpunt van een bestaand bedrijf of beroepsorganisatie die iets te vrezen heeft van een nieuwe potentiële concurrent. Het feit dat de vervoervrager mogelijk een betere service krijgt aangeboden tegen een lagere kost komt op de tweede plaats.

Concurrentievertekening of -vervalsing verwijst naar een situatie waar één bedrijf of modus bepaalde kosten moet dragen die de concurrent niet hoeft te dragen. Zowel de Belgische als de Nederlandse spoorwegmaatschappij stellen reeds jaren dat zij de eigen infrastructuurkosten moeten dragen, terwijl concurrerende modi in de goederenvervoerbranche gebruik maken van door de staat geleverde binnenvaart- en weginfrastructuur. Mogelijke tegenargumentatie vormt het feit dat in België bv. de binnenvaartsector scheepvaartrechten moet betalen, de N.M.B.S. geheel en de NS gedeeltelijk voor hun investeringen door de staat gecompenseerd worden; en dat empirisch onderzoek heeft aangetoond dat er bij de N.M.B.S. een kruiselingse subsidiëring bestaat tussen reizigers- en goederenvervoer (Van de Voorde, 1985, p. 175)¹¹.

De wederzijdse beschuldigingen van concurrentievervalsing vinden ondermeer een voedingsbodemp in de regulering en de daaruit resulterende rechtstreekse of onrechtstreekse subsidiëring. Indien het goederenvervoer per spoor inderdaad kruiselings gesubsidieerd wordt is dat slechts mogelijk omdat de N.M.B.S. financiële compensaties en subsidies bekommt voor het reizigersvervoer, zonder dat de andere modi daar een duidelijk beeld van hebben.

Verder onderzoek op dit terrein is noodzakelijk. Daarbij moet vertrokken worden van het gegeven dat elke vervoerprestatie geleverd zou moeten worden aan zijn lange termijn marginale kosten. De analyse moet niet beperkt blijven tot de hoger beschreven situatie. Ook andere vormen van concurrentievertekening moeten aan bod komen: de protectie van een "flag carrier"-

luchtvaartmaatschappij tegenover haar nationale concurrenten; de onrechtstreekse subsidiëring door nationale overheden van de eigen vervoerondernemingen (terugbetaling tolgelden aan Franse binnenschippers, cfr. ook de eventuele Duitse wegentol).

2.2.4 Veiligheid

De voordelen van een beschermd monopolie worden soms als een compensatie voorgesteld voor de additionele kosten die de bedrijven of modi moeten dragen omwille van aspecten zoals bijvoorbeeld de veiligheidseisen. Treffend voorbeeld vormen hier de recente plannen van een Belgisch minister om het transport van gevaarlijke goederen over te dragen aan het spoorvervoer, omwille van de grotere veiligheid. Bij de Nederlandse overheid leeft, zoals de NS (1989) vaststelden, een dergelijke gedachte niet.

Een compleet onderzoeksveld ligt hier braak. Wat is de impact van diverse reguleringsmaatregelen op de resultaten (kosten en baten) van veiligheid? Heeft een verplichte overdracht naar een bepaalde modus impact op de veiligheid? Goederentreinen doorkruisen ook woonkernen, de behandelingsactiviteiten nemen toe omwille van mogelijk voor- en natransport,

3

De kosten van regulering

De discussie regulering versus deregulering mag niet worden onderschat. Het gaat inderdaad om enorme bedragen. Dit bleek overduidelijk uit een studie van Blauwens en Van de Voorde (1989) waarin de economische kost van regulering geschat werd voor de Belgische goederenvervoersector. Deze economische kost kan beschouwd worden als een aanzet tot deregulering.

Schattingen werden gemaakt voor een aantal gebieden waar regulering kosten veroorzaakt voor de gemeenschap: de trafiekverschuiving van lage-kosten-modi naar hoge-kosten-modi omwille van het feit dat de tariefregulering de relatieve kosten niet weerspiegelt; de overcapaciteitskosten; administratieve of bureaucratische kosten van regulering.

3.1 Foutieve vervoersallocatie

Omwille van een foutieve regulering zijn de vrachttarieven vaak geen weerspiegeling van de relatieve marginale kosten van de modi. Hierdoor worden verzenders ten onrechte aangemoedigd een hogere-kosten-modus te kiezen. Dit betekent dat de modale keuze vanuit het standpunt van de optimale allocatie van de produktiefactoren inefficiënt kan zijn. Om de kost hiervan te becijferen moet de bestaande trafiek vergeleken worden met de ideale vervoersallocatie indien elke modus zijn prijs zou gelijkstellen aan de marginale kosten. In een vroegere studie werden de gevolgen van zulke hypothetische oefening reeds geschat (Van de Voorde, 1985, p. 299-308).

Er werd vertrokken van de vaststelling dat gemiddeld genomen de binnenvaart en het wegvervoer hun marginale kosten dekken, de spoorwegen niet. In een simulatieoefening werden daarom bij hypothese de tarieven van de spoorwegen verhoogd met 35,96 %, zijnde het verschil tussen de marginale kosten en de huidige tarieven. Het betreft een lineaire tariefstijging, zonder onderscheid naar goederencategorie. De oefening werd beperkt tot vier goederen waar effectief modale verschuivingen berekend konden worden (brandstoffen, aardolie, meststoffen, chemische produkten).

In prijzen van 1986 berekenden we een welvaartsverlies ten gevolge van marktinefficiëntie van 121 miljoen Bfr., (ongeveer 6,5 miljoen gulden) een bedrag dat beschouwd moet worden als een ruwe benadering. Eerst en vooral werd gewerkt met het gemiddeld tarief van het totale spoorweg-goederenvervoer, anderzijds werden de verschuivingen slechts gesimuleerd voor vier goederengroepen.

3.2 Overcapaciteitskosten

Voor het wegvervoer werd de grootteorde berekend van het economisch voordeel van een betere benutting van het vervoermaterieel. Het eigen vervoer heeft een lagere beladingsgraad dan het beroepsvervoer. Hoofdrede is hier ongetwijfeld het verbod voor het eigen vervoer om terugvrachten voor een derde te verzorgen. Dit is een specifieke kost van regulering. De beladingsgraad van het beroepsvervoer kan als een bovengrens beschouwd worden. Er zal altijd een onvermijdelijke overcapaciteit bestaan.

Verondersteld werd dat ook eigen vervoerders terugvracht voor derden mogen verzorgen. Verondersteld werd ook dat de beladingsgraden van het eigen vervoer even hoog worden als bij het beroepsvervoer, en dat deze hogere beladingsgraden corresponderen met een vergelijkbare reductie van de afgelegde kilometers met lading¹². Vermits de kost per kilometer voor een gemiddeld voertuig gekend is (Van de Voorde, 1985, p. 258), kunnen de kostenbesparingen berekend worden.

In totaal berekenden we op die manier voor 1986 een besparing van 5819 miljoen Bfr. (313 mln gl.) voor vrachtwagens, 1128 miljoen Bfr. (61 mln gl.) voor opleggers. In totaal gaat het om een bedrag van 6947 miljoen Bfr.(374 mln gl.).

3.3 Administratiekosten

De kwantificering van de administratiekosten met het oog op het opstarten, onderhouden en controleren van het reguleringsproces lijkt uitermate moeilijk. Vaak gebeurt het via het aanwezige potentieel op één of ander ministerie. Dit betekent evenwel dat bij deregulering minder middelen nodig zijn, middelen die ingezet kunnen worden voor andere produktieve taken.

Als voorbeeld werd de kost van de Dienst Regeling Binnenvaart (D.R.B.) becijferd, het organisme dat ondermeer instaat voor de organisatie van de vrachtverdeling in de binnenvaart. In 1986 bedroegen de uitgaven 128,7 miljoen

Bfr. (6,9 mln gl.), in 1987 101,5 miljoen Bfr.(5,5 mln gl). Indien we de uitgaven van 1986 delen door de "productie" van de binnenvaartsector die onder de D.R.B. valt (1749 miljoen tonkilometer) geeft dat 7,4 centimes (0,04 gl) per tonkilometer.

3.4 De nood aan een globale schatting

Tot dusver beperkte de schatting van de economische kost van regulering voor België zich tot het goederenvervoer. Daarnaast werden slechts een drietal mogelijke kostenplaatsen onderzocht. Daarbuiten is er echter ook nog de misallocatie van middelen door het feit dat door de regulering de tarieven boven de marginale kosten liggen (de zgn. "deadweight loss"), alsook de invloed op de technologie.

Indien men een overzicht wil van de totale reguleringskosten moet men de toekomstige onderzoeksinspanningen ook richten op simulatiemodellen die toelaten schattingen te maken van deze ontbrekende schakels.

4

Stappen naar deregulering: wat is haikbaar?

Tot dusver kunnen we een aantal opmerkelijke besluiten trekken. Uit het overzicht van de bestaande regulering bleek in het algemeen, zowel in België als in Nederland, de enorme overheidsbemoeienis met de vervoersector. Dit zowel wat betreft het goederenvervoer als het personenvervoer. Sinds begin jaren tachtig heeft in Nederland, over het hele front van de overheidsactiviteit, de gedachtenvorming zich ontwikkeld in de richting van de "zich terugtrekkende overheid" (Prins (1985); Van der Grinten e.a. (1985); Schaake (1986)), ook wat de vervoersector betreft.

Men kan nochtans niet ondubbelzinnig stellen dat hetzij (het handhaven van) regulering hetzij deregulering steeds getoetst zijn aan de economische voorwaarden hiervoor. Een verantwoording moet eerder gezocht worden bij niet-economische motieven. Wanneer we dieper ingaan op de kosten van regulering merken we dat het nochtans om enorme bedragen gaat.

Is deregulering haikbaar? Moeten de Belgische en Nederlandse overheden als voortzetting van een al ingeslagen weg de Amerikaanse en Britse tendens naar deregulering volgen? Niettegenstaande een volledige vrijmaking van het vervoer niet meer zo utopisch lijkt als twee decennia terug moeten we op korte termijn toch voorzichtig zijn. We verwijzen hier naar het personenvervoer, waar bepaalde openbare verplichtingen veel minder gemakkelijk zullen afgeschaft kunnen/mogen worden dan in het goederenvervoer. Dit is duidelijk een probleem van politieke keuze – ook als onderdeel van een ruimer, ideologisch kader – waar we in deze bijdrage niet dieper op ingaan.

Wel kunnen we hier een aantal concrete stappen aangeven in de richting van dewelke deregulering, als deze ook de politieke keuze zou zijn, zou moeten gaan.

We beperken ons daarbij tot stappen die economische efficiëntie nastreven. Daarbij nemen we aan dat de niet-economische doelstellingen best gerealiseerd worden door rechtstreekse maatregelen en niet via de onrechtstreekse weg van het vervoer. Misschien is dit laatste wel de belangrijkste stap in de richting van deregulering: het afstappen van de "gemeinwirtschaftliche" benadering van de transportsector, waarbij transport gebruikt wordt voor allerlei doelstellingen buiten de sector zelf, naar een benadering die de efficiëntie van de vervoersector zelf vooropstelt.

4.1 Harmonisatie

Uit de sfeer van de EG is de langdurige discussie bekend over wat prioriteit dient te hebben: harmonisatie of liberalisatie (lees hier: "deregulering"). Deze discussie lijkt er meer een van (nationalistisch bepaalde) strategie dan van principieel economisch uitgangspunt. Men hoeft hiertoe maar de stelling in herinnering te brengen, dat, wanneer de deregulering eenmaal ingang heeft gevonden, dit a.h.w. het wegnemen van ongelijkheden in de mededingingsvoorwaarden tussen de verschillende modi en de verschillende transportbedrijven zal afdwingen.

Het voorgaande neemt in geen enkel opzicht weg, dat men zich dient te buigen over de belemmeringen die tot concurrentievervalsing aanleiding kunnen geven.

Op E.G.-vlak spreekt men in dit verband over een harmonisatie op drie niveau's:

- een fiscale harmonisatie, ondermeer inzake de belastingen op vervoermaterieel en brandstof; de fiscale harmonisatie betreft echter ook de materie van de infrastructuurheffingen die niet door elke vervoerder op dezelfde manier worden gedragen (voorbeeld: de geplande Duitse wegentol zou onrechtstreeks terugvloeien naar Duitse bedrijven);
- een sociale harmonisatie, die bijvoorbeeld moet toelaten tot eenvormige rij- en rusttijden te komen, maar die ook moet vermijden dat landen een afgezwakte sociale wetgeving als competitief instrument gebruiken;
- een technische harmonisatie, o.a. inzake de afmetingen en gewichten van de wegvoertuigen.

Harmonisatie dient zich niet tot het internationaal vlak te beperken, ook op nationaal vlak stellen zich hier problemen. Belangrijkste stap is hier ongetwijfeld de gelijkschakeling van alle vervoertakken m.b.t. infrastructuurinvesteringen en -onderhoud. Daarbij dient ook een vergelijkbare doorrekening van de kosten van het infrastructuurgebruik op punt te worden gesteld.

Harmonisatie op het vlak van de infrastructuur betekent niet dat bv. elke modus en elke zeehaven alle willekeurige investeringen waarbij overheidstussenkomst voorzien is moeten kunnen doorvoeren. Het zou wel betekenen dat elke infrastructuurinvestering aan een voorafgaandelijke objectieve kosten-batenanalyse wordt onderworpen. Slechts investeringen die een minimale opbrengstvoet hebben worden effectief uitgevoerd, of men voert die investeringen uit met de hoogste opbrengstvoet tot het investeringsbudget is uitgeput.

4.2 Openbare verplichtingen

Wanneer een vervoerbedrijf door de overheid een openbare verplichting wordt opgelegd moet daarvoor een doorzichtige financiële compensatie betaald worden. Dit moet gecombineerd worden met de afbouw van elke verdere vorm van steunverlening. Het vervoerbedrijf moet dan wel verder worden gerund op een concurrentiële basis, d.w.z. de overige vervoerprestaties mogen niet beneden kostprijs worden uitgevoerd.

Op die manier kan men een stuk van de (Belgische) discussie rond ongeoorloofde mededingingspraktijken tussen de verschillende modi opheffen. Inderdaad, met een doorzichtige financiële compensatie gekoppeld aan financiële verantwoordelijkheid voor de overige activiteiten vermijdt men het probleem van een mogelijke kruiselingse subsidiëring tussen verschillende activiteiten van een bedrijf.

In Nederland is men, met name voor het openbaar personenvervoer, al een eindweegs met het doorzichtig maken van compensaties gevorderd. Wel is het waard nader te onderzoeken, of ook daar kruiselingse subsidiëring inderdaad is geëlimineerd.

4.3 Ruïneuze concurrentie

Blonk (1987, p. 544) stelt dat de overheid er zorg moet voor dragen dat er geen situatie van ruïneuze concurrentie ontstaat, m.a.w. de mededinging in het vervoer moet zich binnen bepaalde marges afspelen.

Is dit werkelijk een noodzaak? Wat maakt dat de overheid in de vervoersector wel een ondergrens qua tarieven moet inbouwen en in de hotelsector niet? Bij afwezigheid van schaalvoordelen, en met de verplichting van financiële verantwoordelijkheid (d.i. geen subsidies) vormt de Hotelling-Lerner regel van prijs gelijk aan marginale kosten automatisch de ondergrens.

Van de overheid kan men verwachten dat ze normen inzake veiligheid, kwaliteit, ... oplegt. Voor het opleggen van minimum- of bodemtarieven, of zelfs verplichte tarieven, lijkt er echter niet een voor de vervoersector specifieke economische noodzaak – d.w.z. om redenen van allocatieve efficiëntie – te bestaan.

4.4 Afschaffing van intredecontrole

Met het oog op het in de hand houden van de aanbodzijde komt men in het vervoersysteem een intredecontrole tegen. In het wegvervoer gaat het om een controle op de toegang tot het beroep en (mogelijk alleen nog voor de eerstkomende paar jaren) een controle op de toegang tot de markt via een vergunningensysteem.

Aanbodcontrole lijkt belangrijk voor de afzonderlijke vervoerbedrijven zelf: de vergunningen hebben een monetaire waarde en het systeem biedt een quasi zekerheid dat bv. een capaciteitsexpansie ook effectief kan ingezet worden.

Daartegenover staat dat elke poging om het aanbod te beperken een additionele bron van inefficiëntie vormt. Bij het wegvervoer komt men zo tot beperkingen inzake routes, terugvracht en te vervoeren goederen. Uiteindelijk versterkt het systeem de overcapaciteit en/of onderbenutting van het vervoermaterieel.

In Nederland heeft in ieder geval het stelsel van intredecontrole zoals dat gedurende enkele decennia heeft gegolden noch voor het wegvervoer noch voor de binnenvaart het langdurig blijven bestaan van overcapaciteit weten te voorkomen. In het licht van deze ervaringen behoeft het Nederlandse voornemen voor het wegvervoer de toegang tot de markt alleen nog te laten bepalen door kwalitatieve criteria niet te verbazen. De overheid zal alleen instrumenten in handen krijgen voor het tegengaan van concurrentievervalsend marktgedrag. Voor het eigen vervoer over de weg blijft, zoals voorheen, een enkele inschrijvingsplicht gelden.

Ook voor de marktordening in de binnenvaart is een voorstel tot wetswijziging ingediend (Wet vervoer binnenvaart, 1989). Voor het verkrijgen van een vervoervergunning zal, evenals bij het wegvervoer, alleen nog aan kwalitatieve eisen dienen te worden voldaan. Wel zal een stelsel van vrachtverdeling worden gehandhaafd. Uitgangspunt is, dat niet langer de overheid maar het bedrijfsleven zal gaan optreden als beheerder van het stelsel. Alleen als het bedrijfsleven er niet toe komt deze taak op zich te nemen zal het stelsel door de overheid worden beheerd. De vraag is, in hoeverre de voornemens voor een nieuwe regeling voor de binnenvaart in Nederland als een vorm van deregulering kunnen worden gezien. De handhaving van een systeem van vrachtverdeling maakt het wel zeer moeilijk deze vraag met "ja" te beantwoorden¹³.

In de sector van het spoorvervoer lijkt de intrede slechts beperkt mogelijk omwille van de zeer hoge kapitaalvereisten. Dit kan worden gezien als een "natuurlijke" intredebepanking, d.w.z. een niet door de overheid geschapen regulering. In de andere sectoren van het vervoer vereist elke intredecontrole omvangrijke administratieve bureaucratieën. Zulke marktorganisatie heeft ongetwijfeld afgeleide effecten: de gereguleerde binnenvaartsector bv. heeft de flexibiliteit niet om vlug te reageren op gewijzigde omgevingsfactoren, en heeft hierdoor in het verleden omvangrijke vrachten verloren.

Zijn de gereguleerde wegvervoer- en binnenvaarttarieven hoger dan het geval zou zijn zonder intrederegulering? Niettegenstaande tot dusver weinig empirisch onderzoek op dit vlak werd verricht mag men redelijkerwijze aannemen dat onder regulering de kosten hoger liggen, cfr. bv. de waarde van de vergunningen in het wegvervoer en de wachtcapaciteit in de binnenvaart die moet verdeeld worden over alle schippers. Dit houdt in dat ook de tarieven hoger zijn dan ze zouden zijn zonder regulering.

Het eventueel vrijmaken van de prijsvorming dient dan ook gekoppeld te worden aan de afschaffing van de controle op de intrede in de markt.

4.5 Deregulering van het openbaar vervoer

Zolang de spoorwegmaatschappij en de overige maatschappijen van openbaar vervoer openbare verplichtingen krijgen opgelegd is een volledige deregulering niet haalbaar. Daarbij komt dat ook het bestaan van schaal en/of densiteitsvoordelen economische regulering noodzaakt, alhoewel hier verder moet onderzocht worden of de lange termijn marginale kosten niet dicht bij de gemiddelde kosten liggen.

Dit betekent echter niet dat alles moet blijven zoals het is.

De spoorwegmaatschappij kan eventueel onder een andere vorm gestructureerd worden, bv. als privaat oligopolie onderhevig aan prijscontroles.

Wat zeker moet toegelaten worden is het vragen van tarieven die nauwer bij de marginale kosten aanleunen. Al te lang heeft men bv. het invoeren van peak load prijszetting tegengehouden om zgn. billijkheidsredenen: reizigers mogen niet gepenaliseerd worden omdat ze op een bepaald uur van de dag moeten reizen, of een bepaald druk traject van de periferie naar het stadscentrum moeten gebruiken.

Men vergeet daarbij de kruiselingse subsidiëring van de daluur-reiziger naar de piek uur-reiziger. Ook hier zit een zekere onrechtvaardigheid in, voor sommigen trouwens ook in de deficits die voor een stuk moeten gedragen worden door niet-gebruikers.

Zoals weergegeven in 1.6 heeft in Nederland met de invoering van de Wet Personenvervoer deregulering van het beroepspersonenvervoer – waaronder het openbaar vervoer – voor ogen gestaan. Men zou kunnen verwachten, dat de nieuwe koers enig uitsluitsel geeft over de vraag van de haalbaarheid van deregulering. Teeuwen (1989) heeft, een jaar na het in werking treden van de wet een belangwekkende (voorlopige) evaluatie gegeven van de ervaringen die met de wet zijn opgedaan. Uit zijn analyse blijkt dat de Wet nauwelijks een bijdrage blijkt te leveren aan het streven tot vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen. Vrijwel alle instrumenten die de wetgever ter beschikking stelt, zijn immers in handen van de (rijks-)overheid.

5

Privatisering

In een analyse van de mogelijkheden tot maatschappelijk meer efficiënte productie van verkeers- en vervoerdiensten kan de vraag naar privatisering niet buiten beschouwing worden gelaten. Een moeilijkheid hierbij is dat onder de term "privatisering" een reeks uiteenlopende begrippen schuil kan gaan. Zo rekent Boorsma (1984) hiertoe het afstoten van taken door de overheid, het uitbesteden van werk, het inschakelen van vrijwilligerswerk, het toepassen van het profijtbeginsel en de verzelfstandiging van overheidsorganen.

In Nederland heeft de overheid al ongeveer een decennium "privatisering" in haar vaandel geschreven. De Ru (1986) bracht naar voren dat "meer dan in andere sectoren (...) in het vervoer vennootschappen (zijn) te vinden waarin de

centrale overheid deelneemt...". Naar zijn mening is er althans in theorie voldoende reden het overheidsaandeel aan de private sector over te dragen.

Niettemin concludeert hij, dat voor de vervoerssector "van een grootschalige verkoop van overheidsdeelnemingen voorlopig geen sprake zal zijn".

Hij meent nl. dat juist voor de overheidsdeelnemingen in de vervoerssector niet geldt, dat zij "in alle opzichten te maken hebben met de krachten van de markt en de daarbij horende concurrentieverhoudingen...".

De praktijk van het vervoer in België en in Nederland laat nog maar een gering aantal voorbeelden van privatisering zien. Te wijzen valt op de reductie van het aandelenbezit van de Staat in Sabena en in de KLM. Als een indirecte vorm van privatisering kan men zien de overdracht van het wegvervoer- en expeditiebedrijf Van Gend en Loos, dat eigendom was van de Nederlandse Spoorwegen (aandelen hiervan in handen van de Staat) aan het particuliere transportconcern Nedlloyd. Te wijzen valt voorts op de privatisering, in 1988, van de loodsdienst in Nederland, de in 1989 tot stand gekomen privatisering van de zeehaven ("Staatsvissershavenbedrijf") IJmuiden en op het voornemen van de Nederlandse rijksoverheid zich terug te trekken uit een tweetal havenschappen (in het Scheldemondgebied, Vlissingen en Terneuzen).

In het vlak van de infrastructuur kan het aanvankelijk voornemen worden genoemd in Nederland een vijftal tunnels te laten financieren (en exploiteren) door de private sector. In één geval is de private financiering inmiddels een feit. Hoe de financiering van de overige vier tunnels zou worden geregeld is een open vraag gebleven. Enerzijds om de puur praktische reden, dat inzicht in de verdere belangstelling van de particuliere sector ontbrak. In meer fundamenteel opzicht zijn – o.m. door de Sociaal-Economische Raad (1989) – sterke twijfels geuit omtrent de maatschappelijke voordelen van de private financiering.

In België is er op vlak van de infrastructuur één voorbeeld, met name de Liefkenshoektunnel.

Afsluitend kan worden opgemerkt dat, gezien de veelheid van mogelijke vormen van privatisering, een algemeen oordeel over de te verwachten effecten van privatisering in de vervoerssector (voorlopig) ondoenlijk is. Wel is, veel meer dan tot dusverre het geval was, een kritische bezinning op het (blijven) vervullen van overheidstaken in de vervoerssector op zijn plaats.

Slotbeschouwingen

Elke vrijmaking van regels moet toelaten de comparatieve voordelen van in België en Nederland gevestigde bedrijven optimaal uit te spelen.

Deze voordelen situeren zich op het vlak van de (centrale) geografische ligging, maar ook op het vlak van produktiviteit en kwaliteit. Kunnen deregulering en privatisering middelen zijn om de efficiëntie van onze ondernemingen te verbeteren?

Bij de huidige stand van het onderzoek is het misschien te vroeg om in deze materie stelling te nemen. We hebben gepoogd een aantal stappen aan te geven in

de richting van dewelke deregulering en, in meer beknopte vorm, privatisering kunnen gaan. Ze zijn in eerste instantie bedoeld als aanzet tot discussie van de problematiek. Opnieuw dient echter gewezen te worden op de onderlinge afhankelijkheid van de modi: elke afzonderlijke maatregel dient in de globale vervoercontext geëvalueerd te worden, inbegrepen de repercussies op die modi die op het eerste zicht niet direct betrokken partij zijn. Econometrische simulatiemodellen lijken hiertoe een absolute noodzaak te zijn.

Noten

- 1 Met dank aan J. Denduyver voor opmerkingen bij een eerste versie van deze bijdrage.
- 2 Deze uitspraak is gebaseerd op het zogeheten ruime of formele welvaartsbegrip (zie o.m. Hennipman (1972,1977). Recent – toegespitst op de milieuproblematiek – Heertje (1989).
- 3 Het is niet de bedoeling een overzicht te geven van de theorieën inzake regulering. Daarvoor wordt verwezen naar o.a. Posner (1974) en Stigler (1971).
- 4 Zelfstandige efficiency impliceert dat de waarde van het vervoer de kosten van dit vervoer minstens moet evenaren.
- 5 In Nederland bestaat de rol van de overheid uit de vaststelling van de algemene tariefhoogte en zo nodig het geven van regels over het te voeren tariefbeleid. Vervolgens vindt goedkeuring plaats van de door de spoorwegen voorgestelde tarieven.
- 6 De contractvrijheid is in Nederland in 1934 bij wetwijziging ingevoerd. Als fundamentele beperking geldt, dat de verlagingen "niet bij wijze van gunst" verleend mogen worden.
- 7 Voor het vervoer tussen België en Nederland geldt een privaat georganiseerd beurtrol stelsel en officieuze bodemtarieven.
- 8 Memorie van Toelichting bij de Wet Autovervoer Goederen (1979).
- 9 De vereisten van vakbekwaamheid en financiële draagkracht ("kredietwaardigheid") maakten in Nederland sinds 1954 al deel uit van de nationale wetgeving. In 1986 is bij wijziging van de wet, op grond van de EG-regels, hieraan de eis van betrouwbaarheid toegevoegd.
- 10 In deze paper wordt niet ingegaan op de verschillende types van regulering. In het verleden werd vaak een beperking opgelegd van de opbrengstvoet op het gebruikte kapitaal. Gevolg was vaak het Averch-Johnson effect, met een overbenutting van kapitaal en een onderbenutting van de andere productiefactoren.
- 11 In Nederland is met ingang van 1989 voor het vervoer van "brieven" tot 500 gram een overigens aan stringente voorwaarden gebonden concurrentie door koeriersdiensten mogelijk geworden.
- 12 NS hanteert een systematiek van toerekening van de kosten van de infrastructuur die het volgende inhoudt. Indien de infrastructuur zowel dient voor reizigers- als voor goederenvervoer worden aan het goederenvervoer de extra kosten doorbelast die dit veroorzaakt ten opzichte van de kosten samenhangend met gebruik voor het reizigersvervoer (extra slijtage, hogere eisen aan belastbaarheid e.d.).
- 13 We gaan niet in op de mogelijke effecten op bijvoorbeeld het capaciteitsgebruik bij het beroepsvervoer.
- 14 Met name van verladerszijde is op dit punt krachtig tegen de nieuwe regeling stelling genomen (Colon, 1988). De Europese Commissie, vanuit een wat andere invalshoek, heeft kennelijk haar twijfels. Het betreft de mogelijke strijdigheid van tarieven die vooraf tussen beroepsorganisaties van verladers en vervoerders zijn overeengekomen, met het EG-verdrag.

Literatuur

- Blauwens, G. en E. Van de Voorde, 1985, Algemene Transporteconomie, Antwerpen, MIM.
- Blauwens, G. en E. Van de Voorde, 1989, Incentives for Deregulation. An Economic Calculus, 5th World Conference on Transport Research, Yokohama.
- Blonk, W.A.G., 1987, Vervoer, in: Sociaal-economische deregulering, 18^e Vlaams-Wetenschappelijk Economisch Congres, Brussel, p. 543-560.
- Boorsma, P.B., 1984, Privatisering, Openbare Uitgaven, p. 282-303
- Broeke, W. van den, 1989a, Het spoor terug gevolgd. De eerste honderd jaar (1839-1939), in: Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland, Amsterdam/Utrecht: Meulenhoff Informatief, p. 11-51.
- Broeke, W. van den, 1989b, Preludium op een vijfsporenbeleid (1839-1939), in: Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland, Amsterdam/Utrecht: Meulenhoff Informatief, p. 52-87.
- Case, L.S. en L.B. Lave, 1970, Cost Functions for Inland Waterways Transport in the United States, in: Journal of Transport Economics and Policy, p. 181-191.
- Centraal Bureau voor de Statistiek, 1989, Statistiek van het binnenlands goederenvervoer, dl. 2 Wegvervoer. Den Haag: SDU/Uitgeverij.
- Centraal Bureau voor de Statistiek, 1989, Statistiek van de binnenvloot, Den Haag: SDU/Uitgeverij.
- Centrum voor energiebesparing en schone technologie, 1988, Waardering van negatieve effecten van het autoverkeer. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Colon, P.F., 1988, Marktordening blijft in nieuw wettelijk kader, Goederenstroommanagement, p. 12-13.
- Commissie Vervoersvraagstukken, 1988, Advies inzake een EG-ontwerp-verordening betreffende structurele sanering van de binnenvaart. Den Haag: Sociaal-Economische Raad.
- De Baere, P. en J. Denduyver, 1987, Staatstussenkomsten ten gunste van de NMBS, Economisch en Sociaal Tijdschrift, p. 679-695.
- De Borger, B. en E. Deloddere, 1980, Kostenfuncties voor het Intercommunaal vervoer te Antwerpen, Seso, rapport 80/111.
- De Borger, B., 1984, Cost and Productivity in Regional Bus Transportation: The Belgian Case, The Journal of Industrial Economics, p. 37-54.
- EVO, 1989, Europese Commissie veroordeelt binnenvaartwet, EVO-Visie (15): 3.
- Faber, J.A. (red.), 1989, Het spoor: 150 jaar spoorwegen in Nederland. Amsterdam/Utrecht: Meulenhoff Informatief.
- Gemeentekrediet, 1988, Jaarverslag, Brussel.
- Grinten, W.C.L. van den, e.a., 1985, Themanummer "Deregulering", De Naamlooze Vennootschap, p. 193-223.
- Heertje, A., 1989, Voor niets gaat de zon op, ESB, p. 428-432.
- Hennipman, P., 1972, Welvaartstheorie of welzijnstheorie?, ESB, p. 79-84.
- Hennipman, P., 1979, Welvaartstheorie en economische politiek. Alphen aan den Rijn: Samson.

- Kolk, H.L. van der, en J.D. Poelert, 1988, Wijziging van fiscale regelingen op het terrein van verkeer en vervoer. Den Haag: Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven.
- Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, 1987 en 1989, Jaarverslagen, Amstelveen.
- Meulen, J.H. van der, 1960, De Nederlandse spoorwegwetgeving. Utrecht: N.V. Nederlandse Spoorwegen.
- Ministerie van Openbare Werken, 1988, Begroting, Brussel.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1975 e.v., De nationale Verkeers- en Vervoer Rekening. Den Haag: Staatsuitgeverij.
- Ministerie van Verkeerswezen, 1988, Begroting, Brussel.
- Nationale Havenraad, 1986, Jaarverslag, Den Haag.
- NEA, 1989, Beleidsinformatiesysteem Binnenvaart, Rijswijk.
- Nederlandse Spoorwegen, 1987, Jaarverslag, Utrecht.
- Nederlandse Spoorwegen, 1989, Reactie op het Nationaal Milieubeleidsplan, Utrecht.
- Coststroom, H.P.C. van, en H.A. Van der Donk, 1989, De productie- en kostenstructuur van de NV Nederlandse Spoorwegen, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, p. 171-187.
- Plasse, H., 1988, Vrijheid of ordening?, ESB, p. 810-811.
- Polak, G. en R.K. Koshal, 1976, Cost Functions and Changing Technology for Water Transport: Some Empirical Results, Bloomsburg, Second Eastern Economic Conference.
- Posner, A., 1974, Theories of Economic Regulation, Bell Journal of Economics, p. 335-358.
- Prins, H., 1985, Met "grote operaties" naar minder en beter overheid. Enkele notities bij een trendbreuk in het openbaar bestuur, Bestuurswetenschappen, p. 161-164.
- Reenalda, A., 1989, Nieuwe NIWO-directeur Kielman: wegvervoer blijft gebonden aan vergunningen, Wegvervoer, p. 16-17.
- Ru, H.J. de, 1986, Privatisering: perspectieven voor vervoerbeleid, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, p. 382-395.
- Schaake, F.E., 1986, Hoe minder ook tot beter zou kunnen leiden, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, p. 362-381.
- Simons, J.G.W., 1987, De EEG en de burgerluchtvaart... anders ingevlogen, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, p. 11-14.
- Simons, J.G.W., 1988, Europarubriek, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, p. 163-168.
- Sociaal-Economische Raad, 1989, Advies Structuurschema Verkeer en Vervoer, Den Haag.
- Stigler, G., 1971, The Theory of Economic Regulation, Bell Journal of Economics and Management Science, p. 3-21.
- Suykens, F., 1982, Het zeehavenbeleid in België, in: E. Van de Voorde (red.), Haven en vervoer in de hedendaagse economie, Liber Amicorum Professor L. Baudez s.j., p. 77-90.

- Teeuwen, R.J.H., 1989, Een jaar wet personenvervoer, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, p. 18-30.
- Tissot van Patot, J.P.B., 1952, Het concentratieverschijnsel in het binnenlandse vervoerwezen. Een inleidende studie. Utrecht.
- Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vergaderjaar 1988-1989, Regeling van het vervoer van goederen en personen met binnenschepen (Wet vervoer binnenvaart), Den Haag: SDU uitgeverij.
- Van de Voorde, E., 1985, Een model voor het binnenlandse goederenvervoer in België, Antwerpen.
- Van de Voorde, E., 1985, De kostenstructuur van de Belgische spoorwegen, Tijdschrift voor Economie en Management, p. 151-178.
- Van Heesvelde, E., 1987, Investerings- en haveninfrastructuur, Economisch en Sociaal Tijdschrift, p. 713-729.
- Wagenaar, P.H., 1988, Naschrift, ESB, p. 811-812.
- Wagenaar, P.H., 1989, De derde weg, ESB, p. 625-629.
- Wassenbergh, H.A., 1983, Het economisch regiem van de internationale burgerluchtvaart (Regulering of deregulering), Tijdschrift voor Vervoerswetenschappen, p. 307-326.
- Wassenbergh, A., 1987, De EEG en de burgerluchtvaart, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, p. 3-11.
- Wilson, .W., 1980, Economic Analysis of Intercity Freight Transportation, Bloomington, Indiana University Press.
- Wit, G.P.M. de, 1987, Het beleid van de Nederlandse overheid inzake vergunningen voor de lijndiensten, Tijdschrift voor Vervoerswetenschappen, p. 418-438.
- Wit, J.G. de, 1984, De nationale Verkeers- en Vervoer Rekening: Kanttekeningen bij een wonderlijke wordingsgeschiedenis, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, p. 5-17.