

DE KUNST VAN HET VERZEKEREN

BRANDVERZEKERING

VAN DER KROON/BOCO



De Noordstar en Boerhaave verzekeringsonderneming tegeelaten onder codenummer 100.

Ad. B. J. 1183



Een artistieke kijk op een alledaagse situatie: „De Strykster” - 1912 van Rik Wauters.

Door het verband te leggen tussen de artistieke weergave van een dagelijks tafereel en de waarheidsgetrouwe fotografische uitdrukking ervan, bevestigt De Noordstar en Boerhaave haar dubbele roeping van daadwerkelijke bescherming en cultureel engagement. De culturele tank wordt belichaamd in het Noordstar-fonds. De Noordstar en Boerhaave verstaat de kunst van het verzekeren.

De optimale bescherming tegen brand voor uw gezin en uzelf.

De Noordstar en Boerhaave brengt u een aangepaste verzekeringsformule in functie van uw reële woonsituatie. Immers, uw woonsituatie is niet die van uw buurman. Dus betaalt u slechts een premie voor uw eigen risico's, niet voor zaken die u niet nodig hebt. Vandaar de zeer voordelige premies.

Bij De Noordstar en Boerhaave kunt u kiezen tussen de globale brandpolis, de ideale brandpolis en de gekombineerde brandpolis. Al deze polissen worden snel aange-

past aan uw veranderde woonsituatie (ob. bij verhuis).

Extra-voordeel:

Het eerste jaar is gratis voor alle jonggehuwden en voor de leden van de Vlaamse Culturele Verenigingen: De Bond van Grote en Jonge Gezinnen, VTB-VAB, Davidsfonds, Vermeylenfonds, Willemsfonds, VOS, ANZ, Sporta, VVB.

Vraag inlichtingen bij uw verzekeringsbemiddelaar of bel naar De Noordstar en Boerhaave. Groot-Brittanniëlaan 125 - 9000 Gent.

Tel. 091/35.37.11

DE HOORDSTAR EN BOERHAAVE N.V.
De eerste Vlaamse Verzekeringsmaatschappij



STAATSTUSSENKOMSTEN TEN GUNSTE VAN DE NMBS

Peter DE BAERE
Julien DENDUYVER

Peter De Baere studeerde aan de Rijksuniversiteit te Gent en aan het Instituut für Verkehrswissenschaft van de Universiteit van Keulen. Hij is assistent aan het Seminarie voor Verkeerseconomie van de RUG en bereidt een doctoraat voor over de tariefpolitiek bij het openbaar vervoer.

Julien Denduyver promoveerde op een proefschrift over «De wegstkosten. Theoretische studie en praktische toepassing voor het wegvervoer in België». Hij is gewoon hoogleraar aan de Faculteit Economische Wetenschappen van de RUG en belast met vervoerseconomische cursussen. Hij maakte ook deel uit van verschillende adviserende commissies op het vervoerseconomisch vlak.

Samenvatting

Sedert 1971 zijn de staatstussenkomsten ten voordele van de NMBS meer dan verviervoudigd. Stelt men dat tegenover de totale ontvangsten, dan blijkt dat de NMBS in toenemende mate afhankelijk is van de overheidstussenkomsten. Voor sommigen zal dat positief klinken, vermits het betekent dat de spoorweggebruikers gesubsidieerd worden. Voor de NMBS houdt het een groeiende afhankelijkheid in van budgettaire overwegingen, waardoor haar normale werking in gevaar kan komen. Voor de vervoerssector zelf en meer speciaal voor het goederenvervoer bevatten de staatstussenkomsten toch ook een verdoken subsidie.

Inleiding

Een paar jaar geleden stelde de Minister van Verkeerswezen nog dat «de NMBS zich in een uiterst moeilijke positie bevond» en dat «door de Staat hoe langer hoe meer financiële compensaties werden toegekend» (1). De benarde financiële toestand van de NMBS werd geïllustreerd met behulp van de verhouding tussen de tariefontvangsten en de kosten voor enkele vervoerprestaties of, m.a.w., op basis van enkele partiële dekingscoëfficiënten.

Voor 1982 bedroegen de tariefontvangsten:

- 33% van de kosten voor reizigersvervoer;
- 70% van de kosten voor goederenvervoer bij wagenladingen;
- 48% van de kosten voor het vervoer van colli (2).

In dit artikel trachten we te onderzoeken in welke mate de overheidscompensaties een rol hebben gespeeld in de uitgavendeckering van de NMBS sedert 1971. Tevens is de bijdrage bedoeld als een afkoeling van de privatiseringsrush van bepaalde beleidsverantwoordelijken, en willen we een aanzet formuleren tot het kritisch onderzoek van de volgende passus uit het recente privatiseringsrapport: «Anderzijds is het waarschijnlijk dat aan het overheidsbedrijf bepaalde verantwoordelijkheden (zoals het verlenen van sociale diensten aan de gemeenschap) werden toevertrouwd. Eenmaal in private handen zou de onderneming van deze verantwoordelijkheden moeten worden ontslagen. Dit is evenwel niet altijd mogelijk. Een uitermate belangrijke opdracht bestaat er dan ook in de trade-offs te evalueren tussen de door de overheid opgelegde opdrachten en de door haar voorziene financiële steun, waardoor een evenwicht bereikt wordt dat de onderneming moet toelaten zich te mengen in de concurrentiestrijd waarin ze noch gehinderd noch bevoordeeld wordt» (3).

Tegen deze achtergrond wordt eerst een overzicht gegeven van de totale overheidscompensaties ten voordele van de NMBS. Vervolgens wordt het belang geschetst van de compensaties voor de NMBS en per vervoerprestatie.

Al naargelang van de geraadpleegde bronnen komt men tot afwijkende cijfers. Zoveel mogelijk werd gebruik gemaakt van de ordonnanceringen en van de definitieve cijfers uit het jaarverslag van de NMBS.

(1) H. De Croo, België: «Service Nation», Brussel, 1985, blz. 22.

(2) *Ibidem*.

(3) Werkgroep belast met de studie van de rationalisering en de privatisering van overheidsbedrijven en gemengde ondernemingen, *Verslag aan de Heren Ministers over het werkjaar 1986*, Brussel, januari 1987, blz. 63.

I. STAATSTUSSENKOMSTEN TEN VOORDELE VAN DE NMBS

A. Algemene evolutie

Uit tabel 1 blijkt dat de totale staatstussenkomsten ten voordele van de NMBS in de periode 1971-1985 bijna onafgebroken zijn gestegen en meer dan verviervoudigd zijn. Momenteel zijn voor 1986 de voorlopige jaarverslaggegevens en de aangevraagde begrotingskredieten beschikbaar. Voor 1987 zijn enkel de aangepaste begrotingsvoorstellen voorhanden. Zij wijzen op een stagnatie in de beschikbaar gestelde middelen. Over de gehele periode verschilt het stijgingsritme van de totale tussenkomsten niet zoveel van de compensatiebetalingen ten gunste van de resultatenrekening. Voor deze laatste bedroeg de aangroei gemiddeld 10,3% per jaar.

Sedert de jaren tachtig treedt er echter een toenemende discrepantie op tussen de totale compensaties en de verrekenende. Dit komt door het groeiend belang van de kredietverleningen voor modernisering van lijnen en rollend materieel.

De stijging van de totale tussenkomsten was zeer belangrijk in de eerste vijf jaar van de onderzochte periode, terwijl er in het begin van de jaren tachtig een vertraging optrad. Dit leidde in 1982 en 1985 zelfs tot een absolute daling van de compensaties, iets dat in de jaren zeventig nooit voorkwam.

De sterke toename in de periode 1971-1975 stond zeker in het teken van de uitvoering van de verordeningen van de EEG met betrekking tot de financiële relatie tussen NMBS en overheid (4).

Andere factoren die deze evolutie van de compensaties hebben bepaald, zijn o.m.:

- de evolutie van de opgelegde tarieven en het kostenverloop. Deze verhouding wordt beïnvloed door het vervoerbeleid waarbij de spoorwegen gehanteerd worden als een instrument van de sociaal-economische politiek. In 1983 heeft de overheid ook een systeem van jaarlijkse tariefaanpassingen ingevoerd voor prestaties die onderworpen zijn aan de verplichting openbare dienst (5). In januari 1987 is er echter geen tariefverhoging ingevoerd;

(4) Verordening (EEG) nr. 1191/69 van 26 juni 1969 betreffende de openbare dienstverlening;

Verordening (EEG) nr. 1192/69 van 26 juni 1969 betreffende de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen;

Verordening (EEG) nr. 1107/70 van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

(5) KB nr. 174 van 30 december 1982 en KB nr. 283 van 31 december 1983.

Tabel 1: Staatstussenkomst ten voordele van de NMBS (in miljoen fr.)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
1. Tariefcompensaties reizigers	4.886	6.235	6.984	8.880	12.131	14.923	16.710	15.917	17.582	18.630	20.296	20.073	19.685	21.584	20.236	21.174	n.b.
2. Tariefcompensaties goederen	496	537	521	549	551	517	543	30	26	23	24	23	20	17	16	18	n.b.
3. In stand houden lijnen	-	-	-	45	329	881	1.126	1.600	1.744	1.920	2.221	1.759	1.586	1.766	1.731	1.676	n.b.
4. Pensioenen en personeelslasten	6.719	8.749	7.160	8.120	9.187	10.548	11.461	11.951	12.742	13.618	14.343	15.503	17.136	16.830	17.909	18.560	n.b.
5. Infrastructuur en materieel	1.533	2.524	4.188	5.149	9.414	7.148	8.839	10.836	10.732	12.701	16.067	10.909	19.354	24.084	18.447	22.364	n.b.
- ongelijke behandeling infrastructuur	229	1.052	2.679	3.358	7.640	4.876	6.181	6.777	6.797	6.229	4.132	3.313	6.522	9.946	7.778	5.948	n.b.
- gemeenschappelijke kruisingen	139	155	182	223	255	257	298	261	289	335	328	236	246	258	225	254	n.b.
- kredietverleningen (ordomanceringen)	1.185	1.317	1.327	1.568	1.519	2.015	2.360	3.798	3.646	6.137	11.607	7.360	12.586	13.880	10.444	16.162	10.520
6. Financiële lasten	2.571	2.388	2.690	3.185	3.288	3.743	3.645	4.418	4.267	4.399	7.640	10.044	8.602	9.199	9.545	9.832	n.b.
- compensaties financiële lasten	1.779	1.785	1.947	2.123	2.291	2.832	3.146	3.881	3.798	4.022	6.974	9.425	8.147	8.055	8.616	9.261	n.b.
- andere financiële lasten	216	202	348	400	424	762	358	394	321	233	534	513	345	1.038	821	467	411
- lasten leningen en kapitaal (rijksschuld)	576	401	395	662	573	149	141	143	148	144	132	106	110	106	108	104	125
7. Tussenkomst evenwicht	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.000	-	-	-	n.b.
8. TOTALE STAATSTUSSENKOMSTEN	16.225	20.433	21.543	25.928	34.900	37.760	42.324	44.762	47.093	51.291	60.591	58.311	69.383	73.480	67.884	73.624	64.141
waarvan:																	
- verrekende staats-tussenkomsten	14.248	18.513	19.473	23.298	32.384	34.834	39.465	40.427	42.978	44.777	48.318	50.332	53.342	58.456	56.511	56.891	53.085
- niet-verrekende staats-tussenkomsten	1.977	1.920	2.070	2.630	2.516	2.926	2.859	4.335	4.115	6.514	12.273	7.979	16.041	15.024	11.373	16.733	11.056
9. Kas geneeskundige verzorging (*)	556	759	786	926	1.247	1.579	1.960	1.963	2.010	2.377	2.232	2.786	3.030	2.849	2.752	2.586	2.504
10. ALGEMEEN TOTAAL DER STAATSTUSSENKOMSTEN	16.781	21.192	22.329	26.854	36.147	39.339	44.284	46.725	49.103	53.668	62.823	61.097	72.413	76.329	70.636	76.210	66.645

(*) Er werd rekening gehouden met bijkredieten van vorige jaren.

(**) Voor 1986 en 1987 gaat het om voorlopige gegevens.

n.b.: niet beschikbaar

Bronnen: - NMBS; jaarverslagen
- Begrotingen Ministerie van Verkeerswezen
- Rijks-schuld-begrotingen.

- de noodzakelijke investeringen ter modernisering van de NMBS;
- het ontbreken van een normalisering van de rekeningen van de NMBS in het verleden;
- de evolutie van de produktiviteit;
- het personeelsbeleid en het speciale pensioenstelsel voor het NMBS-personeel;
- het inflatiepercentage en de evolutie van de olieprijsen;
- de scheve concurrentievoorwaarden in de vervoerssector, die de overheid via infrastructuurcompensaties tracht recht te trekken;
- budgettaire overwegingen van de overheid, die o.m. tot uiting komen in de verschuiving van compensatiebetalingen naar leningen en in wijzigingen van de overdrachtprocedure van niet-gebruikte kredieten (voor 1986 bijv. zou aldus 23 miljard fr. wegvallen).

B. Verdeling van de overheidscompensaties over grote groepen

In tabel 1 werden de absolute bedragen van de verschillende soorten tussenkomsten opgenomen. Voor de NMBS zelf is het totale ontvangen bedrag zeker het belangrijkste en het maakt op korte termijn niet zoveel uit in welke vorm zij de overheidstussenkomsten ontvangt. Niettemin willen we met het oog op de verdere bespreking even stilstaan bij de indeling over grote groepen. Deze komt duidelijk tot uiting in de procentuele verdeling van de compensaties (tabel 2).

De drie belangrijkste groepen zijn:

- tariefcompensaties reizigersvervoer. In de onderzochte periode schommelde dit aandeel tussen 37,9% (1976) en 27,2% (1983) van de totale staats-tussenkomsten. Deze post vormt een aanduiding van de weerslag die het subsidiëren van het reizigersvervoer heeft.
- compensaties voor pensioenen en personeelslasten. In 1972 vertegenwoordigde deze groep 41,3% van het totaal, tegenover 22,8% in 1981. Zoals te verwachten verliest deze post relatief aan belang.
- tussenkomsten in de investeringen in infrastructuur en materieel. De schommelingen in deze tussenkomsten worden beïnvloed door het budgettaire beleid van de overheid. Over de hele periode heeft deze post aan belang gewonnen. In 1971 bedroeg het aandeel amper 9,3%, terwijl het in 1984 goed was voor 31,6%. In 1984 was deze categorie van tussenkomsten de belangrijkste groep en ze overtrof zelfs de tariefcompensaties voor het reizigersvervoer.

Tabel 2: Procentuele verdeling van de staatsusssenkosten ten voordele van de NMBS

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
1. Tarifcompensaties reizigers	29,1	29,4	31,3	33,1	33,6	37,9	37,7	34,1	35,8	34,7	32,3	32,9	27,2	28,3	28,6	27,8
2. Tarifcompensaties goederen	3,0	2,5	2,3	2,0	1,5	1,3	1,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. In stand houden lijnen	0,0	0,0	0,0	0,2	0,9	2,2	2,5	3,4	3,6	3,6	3,5	2,9	2,2	2,3	2,5	2,2
4. Pensioenen en personeelslasten	40,0	41,3	32,1	30,2	25,4	26,8	25,9	25,6	25,9	25,4	22,8	25,4	23,7	22,0	25,4	24,4
5. Infrastructuur en materieel	9,3	11,9	18,8	19,2	26,0	18,2	20,0	23,2	21,9	23,7	25,6	17,9	26,7	31,6	26,1	29,3
6. Financiële lasten	15,3	11,3	12,0	11,9	9,1	9,5	8,2	9,5	8,7	8,2	12,2	16,4	11,9	12,1	13,5	12,9
7. Tussenkost evenwicht	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,1	-	-	-
8. TOTALE STAATSUSSENKOMSTEN	96,7	96,4	96,5	96,6	96,5	96,0	95,6	95,8	95,9	95,6	96,4	95,4	95,8	96,3	96,1	96,6
9. Kas geneeskundige verzorging	3,3	3,6	3,5	3,4	3,5	4,0	4,4	4,2	4,1	4,4	3,6	4,6	4,2	3,7	3,9	3,4
10. ALGEMEEN TOTAAL DER STAATSUSSENKOMSTEN	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Berekend op basis van tabel 1.

De compensaties voor financiële lasten vertonen een wisselend belang. Hun aandeel schommelde tussen 8,2% en 16,4% van de totale tussenkosten. Deze compenserende betalingen zijn het resultaat van de vermogensstructuur van de NMBS, de financieringswijze, de evolutie van de rentevoeten, en de compensatiepolitiek van de overheid in het verleden. Indien de overheid bijv. in een bepaald jaar onvoldoende compenseert in andere categorieën, maar integendeel de NMBS machtigt om een lening uit te geven, zal de staat in de daaropvolgende jaren meer rentelasten dienen te betalen of moeten tussenkomen om het evenwicht in de rekening te herstellen. Aldus zijn onderlinge verschuivingen gemakkelijk realiseerbaar. Daarom stelden we hiervoor dat de verdeling naar de soort van tussenkosten niet van primordiaal belang is.

Opvallend bij de verdeling naar de aard van de compensaties is dat veruit het grootste gedeelte van de staatsusssenkosten te maken heeft met het wegwerken van de negatieve effecten van het gevoerde beleid en zo weinig naar de toekomst is gericht. Indien men aanneemt dat de tussenkosten in de investeringen gericht zijn op het opvangen van de vervoersvraag van morgen, stellen we vast dat deze post in de jaren 1981 tot 1985 nauwelijks 25% van de totale staatsusssenkosten voor zijn rekening nam. In de voorgaande jaren was dit nog minder.

II. BETEKENIS VAN DE COMPENSATIES VOOR DE NMBS

Aangezien we niet beschikken over de uitgaven of de kosten van het vervoer bij de NMBS, trachten we, zoals vroeger, het belang van de overheidstussenkosten te bepalen aan de hand van de ontvangstenzijde (Denduyver, blz. 75). De berekeningen zijn gesteund op de bedrijfsresultaten van de analytische boekhouding. Voorzichtigheid is zeker geboden bij de interpretatie van de gegevens, aangezien de NMBS in haar statistisch jaarboek de vermoedelijke jaarcijfers niet corrigeert met de definitieve cijfers. Dat is blijkbaar ook het geval voor de financiële gegevens van de algemene inlichtingentabel in het jaarverslag. Bovendien hebben verschuivingen tussen de soorten compensaties eveneens een weerslag op de partiële verhoudingen voor reizigers- en goederenvervoer.

De totale ontvangsten zijn de som van de ontvangsten der bedrijfsrekening, plus het totaal der overheidscompensaties, exclusief de tussenkosten in de kas voor geneeskundige verzorging. De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in tabel 3.

Tabel 3: Aandeel van de overheidscompensaties in de ontvangsten van de NMBS

	Reizigers			Goederen			Totaal		
	Ontvangsten miljoen fr. A	Compensaties miljoen fr. B	B x 100 A	Ontvangsten miljoen fr. C	Compensaties miljoen fr. D	D x 100 C	Ontvangsten miljoen fr. E	Compensaties miljoen fr. G	G x 100 E
1971	10.868	4.886	45,-	9.390	496	5,3	32.139	16.225	50,5
1972	12.621	6.235	49,4	9.808	537	5,5	37.238	20.433	54,9
1973	13.785	6.984	50,7	10.961	521	4,8	39.924	21.543	54,-
1974	16.022	8.880	55,4	12.506	549	4,4	46.698	25.928	55,5
1975	19.529	12.131	62,1	10.348	551	5,3	53.412	34.900	65,3
1976	22.556	14.923	66,2	11.181	517	4,6	57.813	37.761	65,3
1977	24.199	16.710	69,1	12.002	543	5,4	63.326	42.323	66,8
1978	23.664	15.917	67,3	12.101	30	0,2	66.772	44.762	67,-
1979	25.420	17.582	69,2	13.947	26	0,2	71.460	47.093	65,9
1980	27.342	18.630	68,1	14.817	23	0,2	77.321	51.291	66,3
1981	29.403	20.296	69,-	14.275	24	0,2	86.383	60.591	70,1
1982	29.734	20.073	67,5	14.501	23	0,2	85.248	58.311	68,4
1983	29.923	19.685	65,8	14.784	20	0,1	97.109	69.383	71,4
1984	32.238	21.584	67,-	16.831	17	0,1	103.904	73.480	70,7
1985	31.776	20.236	63,7	17.704	16	0,1	100.755	67.885	67,4
1986v	32.310	21.174	65,6	15.523	18	0,1	103.841	73.624	70,9

De ontvangsten voor reizigers- en goederenvervoer zijn gelijk aan de tariefopbrengsten en -compensaties. De totale ontvangsten (kolom E) bestaan uit de vervoeropbrengsten plus de totale staats-tussenkomsten exclusief geneeskundige verzorging.
Bronnen: A en C: NMBS Statistische Jaarboeken en Jaarverslagen. v. voor 1986 gaat het om voorlopige gegevens.

Uit deze tabel blijkt het grote belang van de overheids-tussenkomsten bij het personenvervoer en voor de totale uitgavendeckking van de NMBS.

Bij het personenvervoer is dit in absolute cijfers bijna onafgebroken gestegen tussen 1971 en 1981. Sedertdien schommelen de compensaties. Het procentueel aandeel van de tussenkomsten in de ontvangsten van het reizigersvervoer is sterk gestegen. Thans belooft dit gemiddelde ongeveer twee derde van de vervoerontvangsten van het personenvervoer. Omwille van de eerder vermelde bemerkingen betreffende de statistische gegevens wordt het aandeel van de compensaties in de opbrengsten per reizigerscategorie niet berekend. Verschuivingen tussen de groepen en de wijze waarop de compensaties voor «biljetten tegen volle prijs en gelijkgestelde biljetten» worden weergegeven, minimaliseren de betekenis van deze verhoudingen per reizigerscategorie.

Het relatieve belang van de compensaties in de totale ontvangsten van de NMBS schommelt rond de verhoudingen in het personenvervoer. Sedert 1981 overtreft het aandeel der totale compensaties dat van het reizigersvervoer. In de ganse periode zijn de ontvangsten bij de NMBS in een groeiende mate afhankelijk van de staatscompensaties. Van ongeveer 55% bij het begin van de jaren zeventig is het aandeel van de totale staats-tussenkomsten gestegen tot ongeveer 70% in de jaren tachtig. De (licht) dalende tendens van het aandeel van de door de staat aan de NMBS uitgekeerde financiële middelen, die zich sinds 1984 bleek voor te doen, heeft zich in 1986 niet meer doorgezet. Het staatsaandeel steeg opnieuw met 3,5%. Deze globale evolutie wijkt sterk af van de betekenis der compensaties voor het goederenvervoer. Deze bedragen sedert 1978 amper 0,2% van de ontvangsten uit het goederentransport. De daling die in 1978 is opgetreden, is te wijten aan het wegvallen van de tariefcompensaties voor EGKS-tarieven.

Aldus zou men de indruk kunnen krijgen dat het goederenvervoer bij de NMBS kostprijsdekkend is. Dit lijkt ons enigszins voorbarig en bovendien moeten we de vraag stellen wat wordt bedoeld met de term «kostprijsdekkend». Heeft men het over de marginale kosten of over de gemiddelde kosten?

Indien men aanneemt dat:

- de tariefcompensaties in het reizigersvervoer het deficit op het personenvervoer dekken;
- de tussenkomsten voor het in stand houden van onrendabele lijnen de keerzijde zijn van de exploitatieplicht;

– de compensaties voor pensioenen- en personeelslasten de ongelijke sociale behandeling neutraliseren;

dan blijven toch nog altijd de overheidstussenkomsten in infrastructuur en materieel en de compensaties voor financiële lasten over die de concurrentie kunnen beïnvloeden.

De grootte van deze niet verdeelde tussenkomsten is opgenomen in tabel 4.

Tabel 4: Evolutie van de compensaties voor ongelijke behandeling inzake infrastructuurkosten en financiële lasten

	miljoen fr.	1971 = 100		miljoen fr.	1971 = 100
1971	4.124	100,-	1979	14.999	363,7
1972	4.912	119,1	1980	17.100	414,7
1973	6.878	166,8	1981	23.707	574,9
1974	8.334	202,1	1982	20.953	508,1
1975	12.702	308,-	1983	27.956	677,9
1976	10.891	264,1	1984	33.283	807,1
1977	12.484	302,8	1985	27.992	678,8
1978	15.254	369,9	1986v	32.196	780,7

Deze posten, die enerzijds voor een deel de resultante zijn van het verleden maar anderzijds ook op de toekomst zijn gericht, hebben een zeer sterke stijging gekend in de bestudeerde periode. Ze zouden volgens de een of andere omslagsleutel moeten verdeeld worden over het personen- en het goederenvervoer. Dan pas zouden we een beter inzicht hebben in de uitgaven voor het reizigers- en het goederenvervoer binnen de vigerende vervoerspolitiek. Verschillende scenario's zullen hieromtrent in het volgend punt worden onderzocht.

Alvorens daarop in te gaan willen we nog vermelden dat de totale uitgaven van de NMBS enigszins afwijken van de ontvangsten. Dit verschil komt tot uiting in het bedrijfsresultaat. Op 1985 na boekte de NMBS jaarlijks een deficit en dit ondanks de miljardenstroom van compensaties.

In tabel 5 worden de uitgaven van de NMBS opgebouwd met behulp van de ontvangsten en het bedrijfsresultaat, terwijl in grafiek 1 wordt aangetoond op welke wijze de totale uitgaven worden gedragen.

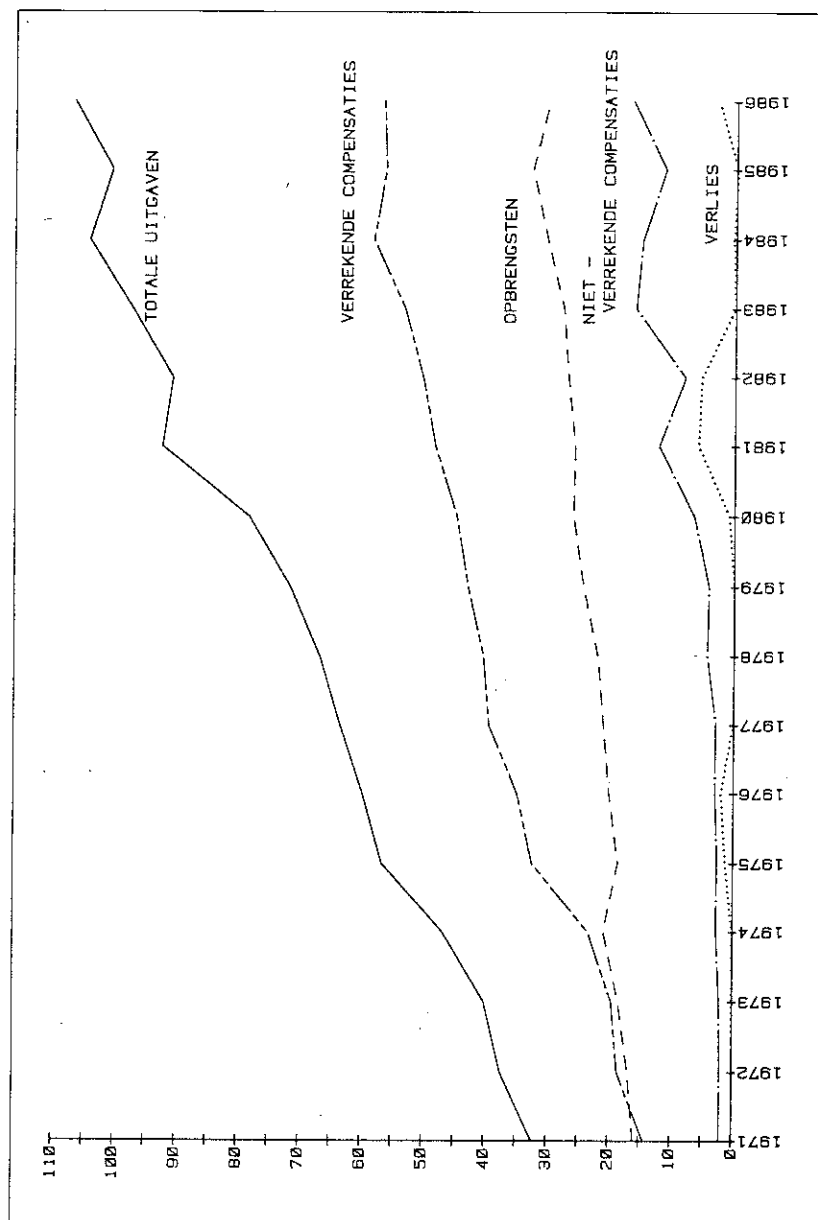
Tabel 5: Evolutie van de geraamde uitgaven van de NMBS

	miljoen fr.	1971 = 100		miljoen fr.	1971 = 100
1971	32.180	100,-	1979	71.540	222,3
1972	37.298	115,9	1980	78.185	243,-
1973	40.018	124,4	1981	92.253	286,7
1974	46.747	145,3	1982	90.620	281,6
1975	54.615	169,7	1983	97.165	301,9
1976	59.770	185,7	1984	104.221	323,9
1977	63.427	197,1	1985	100.587	312,6
1978	66.764	207,5	1986v	106.802	331,9

Tussen 1971 en 1985 zijn de uitgaven van de spoorwegen bijna onafgebroken gestegen. Ten opzichte van 1971 zijn ze meer dan verdrievoudigd. Dit geschiedde onder invloed van de factoren die het verloop van de compensaties hebben bepaald (zie hiervóór).

De vergelijking van kolom E uit tabel 3 met tabel 5 toont de jaren met een belangrijk deficit aan. Hierbij dienen we 1981 en 1982 te vermelden, jaren waarin het tekort meer dan vijf miljard bedroeg. Ook vorig jaar realiseerde de NMBS een fors verlies. In 1986 bedroeg het tekort bijna 3 miljard fr. Weinig rooskleurig was ook het resultaat in 1975 en 1976, met respectievelijk 1,2 en 1,9 miljard fr. verlies.

Grafiek 1: Totale uitgaven en compensaties bij de NMBS (in miljard fr.)



III. VERDELING VAN DE STAATSTUSSENKOMSTEN NAAR PERSONEN- EN GOEDERENVERVOER

Op basis van een econometrisch model kwam E. Van de Voorde tot de conclusie dat noch in het personenvervoer, noch in het goederentransport de marginale kosten worden gedekt (Van de Voorde, blz. 5-10). Ook in de Sobemap-studie worden twijfels geformuleerd aangaande de kostprijsberekening bij de NMBS en is er sprake van «over het hoofd zien van bepaalde kosten» (Sobemap, blz. 267).

In hetgeen volgt trachten we te ramen hoeveel de overheid tussenkomt per vervoerprestatie, hetzij per rkm of per tkm. Deze schatting is op de volgende uitgangspunten gesteund.

1. De tussenkomsten inzake pensioen- en personeelslasten, evenals in de kas voor geneeskundige verzorging worden buiten beschouwing gelaten. Dit betekent dat bijv. voor de jaren 1981 tot 1985 nauwelijks 75% van de totale compensaties worden verdeeld. Voor voorgaande jaren was dit nog minder.
2. De aard van de staatstussenkomsten:
 - a) Tariefcompensaties voor reizigersvervoer en voor het in stand houden van lijnen worden rechtstreeks aan het personentransport toegewezen.
 - b) Tariefcompensaties goederenvervoer komen direct ten laste van het goederentransport.
 - c) Bij gebrek aan betrouwbare gedetailleerde gegevens voor de volledige periode, werden de overige toegerekende staatstussenkomsten volgens de volgende omslagsleutels verdeeld:
 - I. aantal gepresteerde vervoerseenheden, waarbij 1 rkm = 1 tkm;
 - II. aantal gepresteerde vervoerseenheden, waarbij 1 rkm = 2 tkm;
 - III. aantal km productieve treinritten door reizigers- en goederentreinen. Daarbij werden de ordonnancerings voor elektrificatie doorgerekend op basis van het aantal km productieve treinritten met elektrische tractie.
3. De verdeelde staatstussenkomsten worden uiteindelijk uitgedrukt in BF per vervoerprestatie, hetzij per rkm of per tkm.

De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in tabel 6. Daarbij worden de tariefcompensaties apart vermeld. Dit laat de lezer toe te oordelen over de weerslag van de gehanteerde omslagsleutels op de compensaties per vervoerprestatie.

Onafgezien van de gehanteerde methode is de toename van de tussenkomsten per vervoerprestatie het grootst bij het personenvervoer. Naargelang van de toegepaste methode zou de overheid in 1985 tussen 5,23 fr. en 6,66 fr. per rkm hebben bijgepast. De tariefcompensaties bedroegen daarin 3,08 fr. In 1971 waren deze cijfers respectievelijk 0,84 fr., 0,94 fr. en 0,58 fr.

Tabel 6: Overheidstussenkomsten per vervoerprestatie

	BF per rkm				BF per tkm			
	Methode I	Methode II	Methode III	waaronder tariefcompensaties	Methode I	Methode II	Methode III	waaronder tariefcompensaties
1971	0,84	0,92	0,94	0,58	0,33	0,24	0,22	0,07
1972	1,08	1,17	1,20	0,76	0,38	0,28	0,24	0,07
1973	1,28	1,43	1,48	0,77	0,48	0,34	0,29	0,06
1974	1,55	1,73	1,80	1,07	0,54	0,38	0,31	0,06
1975	2,35	2,60	2,68	1,47	0,92	0,63	0,53	0,08
1976	2,66	2,87	2,95	1,82	0,81	0,55	0,45	0,08
1977	3,21	3,47	3,59	2,18	0,96	0,65	0,52	0,08
1978	3,52	3,88	4,11	2,23	1,07	0,72	0,48	-
1979	3,74	4,11	4,43	2,53	0,97	0,67	0,41	-
1980	4,09	4,51	4,88	2,68	1,14	0,78	0,46	-
1981	4,80	5,36	5,87	2,87	1,62	1,09	0,62	-
1982	4,70	5,21	5,60	2,92	1,53	1,02	0,63	-
1983	5,50	6,28	6,93	2,97	2,29	1,54	0,91	-
1984	5,94	6,82	7,70	3,35	2,32	1,60	0,89	-
1985	5,23	5,96	6,66	3,08	1,89	1,31	0,75	-
1986v	6,15	7,05	7,94	3,49	2,39	1,65	0,92	-

Voor het goederenvervoer schommelen de compensaties in 1985 tussen 0,75 en 1,89 fr. per tkm. Deze hebben uitsluitend betrekking op tussenkomsten in de investeringen en in de financiële lasten. In 1971 bedroegen deze marges 0,22 fr. en 0,33 fr. De grotere spreiding bij het goederenvervoer spruit voort uit de toegepaste verdeelsleutels. In 1986 steeg de compensatie per vervoerprestatie zeer aanzienlijk ten gevolge van een

forse daling van het aantal gepresteerde vervoerseenheden (rkm: - 7,7%, tkm: - 10,1%) en een opnieuw toenemende staatstussenkomst. Bij het personenvervoer nam de tussenkomst hierdoor toe met bijna 20% tot, naargelang van de toegepaste methode, tussen 6,15 en 7,94 fr. per rkm. Voor het goederenvervoer bedroeg de stijging zo'n 25%, zodat de compensaties schommelen tussen 0,92 en 2,39 fr. per tkm. Opvallend daarbij is dat het verloop van de gegevens van tabel 6 sterk afwijkt van de evolutie der gemiddelde opbrengst per rkm en per tkm vermeld in het statistisch jaarboek van de NMBS.

Het is echter duidelijk dat de resultaten van de overheidscompensaties bij de NMBS moeten vergeleken worden met de toestand bij de andere binnenlandse vervoertakken. Dit is een cruciaal punt van de vervoercoördinatie, waarbij de een de ander te lijf gaat met beweringen waarin sedert de jaren dertig weinig vooruitgang werd geboekt.

Uit de gegevens van tabel 6 kan het deficit per vervoerprestatie niet worden afgeleid, vermits dit afhangt van de kostenberekening en van de inhoud «kostendekking». Het is jammer dat de geïnteresseerde niet met zekerheid de juiste kosten en ontvangsten van het spoorwegvervoer en de overheidstussenkomsten ten voordele van de NMBS kan achterhalen. Al naargelang van de gebruikte publikatie komt men tot uiteenlopende cijfers. Dit heeft het grote voordeel dat men altijd kan stellen dat verkeerde gegevens werden gebruikt. Dit geldt trouwens voor het totale openbaar vervoer in België.

Ter verdediging van de belangrijke compensaties per vervoerprestatie bij de spoorwegen wordt o.m. gewezen op de sociaal-economische doelstellingen die via de NMBS worden nagestreefd. Men kan twijfelen aan het uiteindelijk effect van de indirecte subsidiëringpolitiek wanneer men de resultaten van de gezinsbudget-enquête analyseert of wanneer men sommige contractuele tarificaties bij kolentransporten onderzoekt. Uiteindelijk weet men niet duidelijk wie men helpt.

Indien de overheid om externe redenen opteert voor een indirecte subsidiëringpolitiek, lijkt het logisch dat zij de NMBS volledig compenseert voor de opgelegde lasten. Dit mag echter geen aanleiding vormen om de produktiviteit van het bedrijf en de effectiviteit van het beleid te verwaarlozen, of om voorbij te gaan aan de kosten van een dergelijke vervoerspolitiek. Men krijgt wel eens de indruk dat het dienstverlenend karakter van de NMBS de plaats moet ruimen voor budgettaire of politieke overwegingen.

De belangrijke financiële rol van de overheid in de NMBS vormt een tweesnijdend zwaard.

Eenzijds hangt de NMBS ter dekking van haar uitgaven in het algemeen en ter financiering van de modernisering af van de budgettaire politiek van de overheid. Hierdoor is het voor de NMBS moeilijk om een effectief investeringsplan op te maken waarvan men zeker is dat het binnen de voorziene periode zal uitgevoerd worden. Ter illustratie worden voor de jaren 1979-1985 de definitieve kredietverleningen uitgedrukt in procent van de goedgekeurde ordonnanceringsen.

1979	46,6%	1983	86,4%
1980	89,8%	1984	89,1%
1981	119,2%	1985	64,2%
1982	50,5%		

Hoe deze verhoudingen te verenigen zijn met de «industriële methodes en de belangen van de nationale economie», lijkt ons niet duidelijk.

Anderzijds kan door het terugvallen op het overheidsbudget het streven naar efficiëntie in het gedrag komen. Waarom zich zorgen maken om de evolutie van de kosten? Wat de overheid vandaag niet betaalt, zal wellicht morgen worden gecompenseerd, desnoods onder een andere post. Wat in het begin van de jaren zestig werd vastgesteld, geldt blijkbaar nu nog.

Besluit

Uit deze bijdrage blijkt dat de staatstussenkomsten niet enkel het leeuweaandeel vertegenwoordigen in de dekking van de uitgaven bij de NMBS, maar dat zij bovendien in een zeer belangrijke mate een compensatie uitmaken van de financiële nadelen uit het verleden. Slechts een klein gedeelte is gericht op de toekomst, hetgeen niet gelijk staat met een functionele vervoerspolitiek. Opvallend hierbij zijn de resultaten van de verdeling der tussenkomsten naar personen- en goederenvervoer, waaruit het vermoeden rijst dat beide dienstverleningen verre van kostprijsdekking zijn. Voor het goederentransport vervalst dit zeker de concurrentie, terwijl men voor het personenvervoer zou kunnen spreken van de rekening voor de sociaal-economische politiek. Budgettaire overwegingen hebben de laatste jaren het groeiritme van de compensaties beïnvloed en de NMBS in een gewijzigd concurrentiekader geplaatst, waarbij wellicht te weinig aandacht werd geschonken aan de veranderde vervoervereisten.

Bibliografie

- [1] DENDUYVER J., «De overheidstussenkomsten ten voordele van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen», *Economisch en Sociaal Tijdschrift*, jg. 1975, nr. 1.
- [2] VAN DE VOORDE E., «Analyse des coûts: une clef de répartition alternative», *Rail International*, jg. 1986, nr. 11.
- [3] *Studie van de financiële toestand van de NMBS. Eindverslag*, Brussel, Sobemap, 1984.