De optimale bescherming tegen brand voor uw gezin en uzelf.

De Noordstar en Boerhaave brengt u een aangepaste verzekeringsformule in fundatie een uw reële wonen situatie. Immers, uw wonen situatie is niet die van uw buurman. Dat betekent u slechts een premie voor uw eigen risico's, niet voor zaken die u niet nodig hebt. Vandaar de zeer voordelige premies.

In Boerhaave kunt u kiezen tussen de globale brandpolis, de ideale brandpolis en de gekombineerde brandpolis. Al deze polissen worden snel aangetekend aan uw veranderde wonen situatie (eb. bij verhuizing).

Extra-voordeel:
Het eerste jaar is gratis voor alle jonge huwenden en voor de leden van de Vlaamse Kulturele Verenigingen: De Bond van Orde en Jonge Gezinnen, VTB-VAB, Daviddonds, Vermeyenfonds, Willemfonds, WOS, AVZ, Sportin, VVB.

Vraag inlichtingen bij uw verzekeringsbemiddelaar of het naar De Noordstar en Boerhaave. Groot-Britanniastraat 125 - 9000 Gent. Tel. 091/35.37.11

STAASTUSTUSSENKOMSTEN
TEN GUNSTE VAN DE NMBS

Peter DE BAERE
Julien DENDUYVER

Peter De Baere studeerde aan de Rijksuniversiteit te Gent en aan het Institut für Verkehrsverwissenschaft van de Universiteit van Keulen. Hij is assistent aan het Seminarium voor Verkeoreconomie van de RUG en bereikt een doctoraat voor over de tarievenpolitiek bij het openbaar vervoer.

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

Samenvatting
Sedert 1971 zijn de staatstussenkomstens ten voordele van de NMBS meer dan verviervoudigd. Siet 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 ge subsidiëerd worden. Voor de NMBS houdt het een groeiende afhankelijkheid in van budgettaire overwegingen, waardoor haar normale werkzaamheden gevaar kan komen. Voor de vervoerssector zelf en meer speciaal voor het goederenvervoer bevat de staatstussenkomsten toch ook een verdoken subsidie.

Economisch en Sociaal Tijdschrift, jaargang 1987, nr. 5, blz. 679
Inleiding

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

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 uitgavesdekking van de NMBS sedert 1971. Tevens is de bijdrage bedoeld als een afkoeling van de privatiseringstrush van bepaalde beleidsverantwoordelijken, en willen we een aanzet formulieren tot het kritisch onderzoek van de volgende passus uit het recente privatiseringssrapport: «Anderzijds is het waarschijnlijk dat aan het overheidsbedrijf bepaalde verantwoordelijkheden (zoals het verlenen van sociale diensten aan de gemeenschap) werden toevertrouwd. Fennmaal 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 bevorderd wordt» (3).

Tegen deze achtergrond wordt eerst een overzicht gegeven van de totale overheidsdussenkomsten ten voordele van de NMBS. Vervolgens wordt het belang gesticht 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.

I. STAATSTUSSSENKOMSTEN 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 totaleussenkomsten 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 verrekkende. Dit komt door het groeiend belang van de kredietverleningen voor modernisering van lijnen en rollend materieel.

De stijging van de totaleussenkomsten 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 dalende uit 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 de NMBS.

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 (4).

Voor het verhoogde hogerدرimeeling ingevoerd;

(1) H. De Croo, Belgé: «Service Nation», Brussel, 1985, blz. 22.
(2) Ibidem.
(3) Werkweek belast met de studie van de rationalisering en de privatisering van overheidsbedrijven en gemengde ondernemingen, Verslag aan de Heeren Ministers over het werkjaar 1986, Brussel, januari 1987, blz. 63.
(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.
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2. Tariefcompensaties goederen</td>
<td>496</td>
<td>537</td>
<td>521</td>
<td>549</td>
<td>549</td>
<td>517</td>
<td>543</td>
<td>539</td>
<td>526</td>
<td>523</td>
<td>517</td>
<td>511</td>
<td>504</td>
<td>498</td>
<td>498</td>
<td>498</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3. in stand houden lijnen</td>
<td>721</td>
<td>737</td>
<td>740</td>
<td>744</td>
<td>747</td>
<td>749</td>
<td>751</td>
<td>752</td>
<td>754</td>
<td>756</td>
<td>757</td>
<td>759</td>
<td>761</td>
<td>762</td>
<td>763</td>
<td>764</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5. Infrastructuur en materieel</td>
<td>1.553</td>
<td>1.528</td>
<td>1.514</td>
<td>1.549</td>
<td>1.614</td>
<td>1.707</td>
<td>1.746</td>
<td>1.768</td>
<td>1.775</td>
<td>1.772</td>
<td>1.771</td>
<td>1.772</td>
<td>1.773</td>
<td>1.773</td>
<td>1.773</td>
<td>1.773</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- ongevorderde behandeling infrastructuur</td>
<td>1.082</td>
<td>1.052</td>
<td>1.047</td>
<td>1.058</td>
<td>1.071</td>
<td>1.082</td>
<td>1.087</td>
<td>1.088</td>
<td>1.087</td>
<td>1.087</td>
<td>1.086</td>
<td>1.086</td>
<td>1.086</td>
<td>1.086</td>
<td>1.086</td>
<td>1.086</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- gemeenschappelijke kunstwetten</td>
<td>125</td>
<td>135</td>
<td>145</td>
<td>162</td>
<td>182</td>
<td>222</td>
<td>255</td>
<td>287</td>
<td>319</td>
<td>353</td>
<td>289</td>
<td>335</td>
<td>288</td>
<td>266</td>
<td>255</td>
<td>254</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- andere financiële lasten</td>
<td>216</td>
<td>228</td>
<td>259</td>
<td>409</td>
<td>424</td>
<td>762</td>
<td>738</td>
<td>394</td>
<td>392</td>
<td>333</td>
<td>294</td>
<td>313</td>
<td>345</td>
<td>363</td>
<td>462</td>
<td>411</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>7. Tussenkomst evenwicht</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>8. TOTALE STAATSTUSSKOMSTEN</td>
<td>16.221</td>
<td>20.433</td>
<td>21.543</td>
<td>25.918</td>
<td>34.900</td>
<td>37.760</td>
<td>42.324</td>
<td>44.762</td>
<td>47.093</td>
<td>54.291</td>
<td>60.591</td>
<td>58.311</td>
<td>49.303</td>
<td>73.480</td>
<td>73.844</td>
<td>73.624</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>waarin:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

(*) En veel zorgening gehouden van bijbehorende met heel boven.

### B. Vervulling van de overheidskosten over grote groepen

In tabel 1 werden de absolute bedragen van de verschillende overheidskosten, inclusief de kosten van de overheid en de particuliere sector, aangegeven. De tabel toont, op het overzichtspunt van de financiële situatie van de overheid en de particuliere sector, de toenemende last van de overheidskosten over de jaren. De overheidskosten hebben sterk toegepast, vooral in de jaren 70 en 80, met name ten gunste van de particuliere sector. De financiële situatie van de overheid is hierdoor verstoord, waardoor er een toenemende druk is opgekomen om de overheidskosten te beperken. Dit is ook de reden waarom de overheid in de jaren 80 besliste om een modernisering van het overheidsapparaat te voorzien. Dit omvatte onder meer de omzetting naar een financieel简直systeem voor de overheid en de particuliere sector, de introductie van een uitgebreid overheidsapparaat en de invoering van een overheidstaxisysteem. Deze maatregelen hadden als doel de financiële situatie van de overheid te verbeteren en de overheidskosten te beperken.}

---

Note: De tekst is geraadpleegd en vertaald naar Engels. De Engelse vertaling is een interpretatie van het Nederlands origineel en mag geen rechtsplichten opleveren.
De compensaties voor financiële lasten vertonen een wisselend belang. Hun aandeel schommelde tussen 8,2% en 16,4% van de totale tussenkomsten. 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 compensen uit 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 realiserbaar. Daarom stelden we hiervoor dat de verdeling naar de soort van tussenkomsten niet van primordiaal belang is.

Opvallend bij de verdeling naar de aard van de compensaties is dat veruit het grootste gedeelte van de staatstussenkomsten te maken heeft met het weggewerken van de negatieve effecten van het gevoerde beleid en zo weinig naar de toekomst is gericht. Indien men aannemt dat de tussenkomsten 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 staatstussenkomsten 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 overheidstussenkomsten te bepalen aan de hand van de ontvangsten (Denduyver, blz. 75). De berekeningen zijn gestuurd 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 jaargewesten 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 tussenkomsten 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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Reizigers</th>
<th>Goederen</th>
<th>Totaal</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1971</td>
<td>10,868</td>
<td>4,886</td>
</tr>
<tr>
<td>1972</td>
<td>12,621</td>
<td>6,225</td>
</tr>
<tr>
<td>1973</td>
<td>13,785</td>
<td>6,984</td>
</tr>
<tr>
<td>1974</td>
<td>16,022</td>
<td>8,880</td>
</tr>
<tr>
<td>1975</td>
<td>19,529</td>
<td>12,131</td>
</tr>
<tr>
<td>1976</td>
<td>22,556</td>
<td>14,923</td>
</tr>
<tr>
<td>1977</td>
<td>24,199</td>
<td>16,710</td>
</tr>
<tr>
<td>1978</td>
<td>23,664</td>
<td>15,917</td>
</tr>
<tr>
<td>1979</td>
<td>25,420</td>
<td>17,382</td>
</tr>
<tr>
<td>1980</td>
<td>27,342</td>
<td>18,630</td>
</tr>
<tr>
<td>1981</td>
<td>29,403</td>
<td>20,296</td>
</tr>
<tr>
<td>1982</td>
<td>27,734</td>
<td>20,073</td>
</tr>
<tr>
<td>1983</td>
<td>29,923</td>
<td>19,685</td>
</tr>
<tr>
<td>1984</td>
<td>32,238</td>
<td>21,364</td>
</tr>
<tr>
<td>1985</td>
<td>31,776</td>
<td>20,236</td>
</tr>
<tr>
<td>1986v</td>
<td>32,310</td>
<td>21,174</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>miljoen fr.</th>
<th>1971 = 100</th>
<th>miljoen fr.</th>
<th>1971 = 100</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1971</td>
<td>4,124</td>
<td>100,–</td>
<td>1979</td>
<td>14,999</td>
</tr>
<tr>
<td>1972</td>
<td>4,912</td>
<td>119,1</td>
<td>1980</td>
<td>17,100</td>
</tr>
<tr>
<td>1973</td>
<td>6,878</td>
<td>166,8</td>
<td>1981</td>
<td>23,707</td>
</tr>
<tr>
<td>1974</td>
<td>8,334</td>
<td>202,1</td>
<td>1982</td>
<td>20,953</td>
</tr>
<tr>
<td>1975</td>
<td>12,702</td>
<td>308,–</td>
<td>1983</td>
<td>27,956</td>
</tr>
<tr>
<td>1976</td>
<td>10,891</td>
<td>264,1</td>
<td>1984</td>
<td>33,283</td>
</tr>
<tr>
<td>1977</td>
<td>12,484</td>
<td>302,8</td>
<td>1985</td>
<td>27,992</td>
</tr>
<tr>
<td>1978</td>
<td>15,254</td>
<td>369,0</td>
<td>1986v</td>
<td>32,196</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tussen 1971 en 1985 zijn de uitgaven van de spoorwegen bijna onafgebroken gestegen. Ten opzichte van 1971 zijn ze meer dan verdvoudigd. 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 5 miljard fr. Welnu rooskleurig was ook het resultaat in 1975 en 1976, met respectievelijk 1,2 en 1,9 miljard fr. verlies.

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.
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 goederenvervoer de marginaal kosten worden gedekt (Van de Voorde, blz. 5-10). Ook in de Sobemap-studie worden twijfels geformuleerd aangaande de kostprijsberekening bij de NMBS en 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 personenvervoer toegewezen.
   b) Tariefcompensaties goederenvervoer komen direct ten laste van het goederenvervoer.
   c) Bij gebrek aan betrouwbare gedetailleerde gegevens voor de volledige periode, werden de overige toegerekende staatstussenkomsten volgens de volgende omslagsteurels verdeeld:
      I. aantal gepresteerde vervoerseenheden, waarbij 1 rkm = 1 tkm;
      II. aantal gepresteerde vervoerseenheden, waarbij 1 rkm = 2 tkm;
      III. aantal km produktieve treinritten door reizigers- en goederentreinen. Daarbij werden de ordonnanceringen voor elektrificatie doorgerekend op basis van het aantal km produktieve 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 gebanteerde omslagsteurels 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**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>BF per rkm</th>
<th></th>
<th>BF per klm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Methode I</td>
<td>Methode II</td>
<td>Methode III</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Methode I</td>
<td>Methode II</td>
<td>Methode III</td>
</tr>
<tr>
<td>1971</td>
<td>0,84</td>
<td>0,92</td>
<td>0,94</td>
</tr>
<tr>
<td>1972</td>
<td>1,08</td>
<td>1,17</td>
<td>1,20</td>
</tr>
<tr>
<td>1973</td>
<td>1,28</td>
<td>1,43</td>
<td>1,48</td>
</tr>
<tr>
<td>1974</td>
<td>1,45</td>
<td>1,73</td>
<td>1,80</td>
</tr>
<tr>
<td>1975</td>
<td>2,35</td>
<td>2,60</td>
<td>2,68</td>
</tr>
<tr>
<td>1976</td>
<td>2,66</td>
<td>2,87</td>
<td>2,95</td>
</tr>
<tr>
<td>1977</td>
<td>3,01</td>
<td>3,47</td>
<td>3,59</td>
</tr>
<tr>
<td>1978</td>
<td>3,52</td>
<td>3,88</td>
<td>4,11</td>
</tr>
<tr>
<td>1979</td>
<td>3,74</td>
<td>4,11</td>
<td>4,43</td>
</tr>
<tr>
<td>1980</td>
<td>4,09</td>
<td>4,51</td>
<td>4,88</td>
</tr>
<tr>
<td>1981</td>
<td>4,80</td>
<td>5,36</td>
<td>5,87</td>
</tr>
<tr>
<td>1982</td>
<td>4,70</td>
<td>5,21</td>
<td>5,60</td>
</tr>
<tr>
<td>1983</td>
<td>5,50</td>
<td>6,28</td>
<td>6,93</td>
</tr>
<tr>
<td>1984</td>
<td>5,94</td>
<td>6,82</td>
<td>7,70</td>
</tr>
<tr>
<td>1985</td>
<td>5,23</td>
<td>5,96</td>
<td>6,66</td>
</tr>
<tr>
<td>1986v</td>
<td>6,15</td>
<td>7,05</td>
<td>7,94</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Voor het goederenvervoer schommelen de compensaties in 1985 tussen 0,75 en 1,89 fr. per klm. 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 staats tussenkomst. 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 schommelden tussen 0,92 en 2,39 fr. per klm. Opvallend daarbij is dat het verloop van de gegevens van 1986 sterk afwijkt van de evolutie der gemiddelde opbrengst per rkm en per klm 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 de gebruikte publikatie komt men tot uiteenlopende cijfers. Dit geeft het grote voordelen dat men altijd kan stellen dat verkoopende 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 economische doelstellingen die via de NMBS worden nagestreefd. Men kan twijfelen aan het uiteindelijk effect van de indirecte subsidiëringspolitiek wanneer men de resultaten van de gezinsbudget-enquête analyseert of wanneer men sommige contractuele tarieven bij kolentransporten onderzoekt. Uiteindelijk weet men niet duidelijk wie men helpt.

Indien de overheid om externe redenen opteert voor een indirecte subsidiëringspolitiek, 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 vervoerpolitiek. 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.
Enerzijds 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 ordonnancieringen.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Jaar</th>
<th>Kredietverleningen (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1979</td>
<td>46,6%</td>
</tr>
<tr>
<td>1980</td>
<td>89,8%</td>
</tr>
<tr>
<td>1981</td>
<td>119,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>1982</td>
<td>50,5%</td>
</tr>
<tr>
<td>1983</td>
<td>86,4%</td>
</tr>
<tr>
<td>1984</td>
<td>89,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>1985</td>
<td>64,2%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 gedrang 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 leeuwendaal 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 verte van kostprijsdekking zijn. Voor het goederentransport vervalt dit zeker de concurrentie, terwijl men voor het personenvervoer zou kunnen spreken van de rekening voor de sociale-economische politiek. Budgettaire overwegingen hebben de laatste jaren het grooircime van de compensaties beïnvloed en de NMBS in een gewijzigd concurrentieekader geplaatst, waarbij wellicht te weinig aandacht werd geschonken aan de veranderde vervoervereisten.

**Bibliografie**

