

Concurrentie tussen overheden bij de beprijzing van transport

Piet Rietveld
Vrije Universiteit
Amsterdam

1

Verkeersmodellen en internationalisering; economisch perspectief

1. Grenseffecten; transactiekosten
2. Fiscal competition

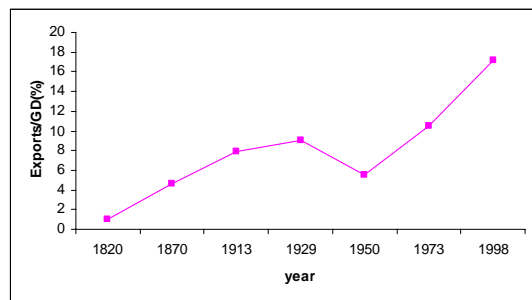
2

Internationale dimensie van transport

- Transport modellen zonder een stevige internationale component missen de snelstgroeiende categorie verplaatsingen.
- Hoe kleiner een land, hoe belangrijker de internationale component.

3

Internationaal goederen vervoer: exporten als percentage van GDP



4

Verklarende factoren

- Transport verhoudingsgewijs steeds goedkoper.
- Aantal landen neemt toe...
- Handelsbelemmeringen minder
- Institutionele belemmeringen kleiner: EU

5

Desalniettemin:

- Missing trade: NAFTA
- Helliwell VS-Canada
- Handel tussen Canadese en VS regio's is ongeveer 1/5 van die tussen vergelijkbare paren regio's binnen de VS of binnen Canada.
- Conclusie: Grenseffect nog steeds heel belangrijk

6

Ideale data case:

	Land A	Land B		
A				
B				

Beschikbaar: interregionale interactie data
zowel binnenlands als buitenlands

7

Imperfecte data case:

	Land A	Land B		
A				
B				

Interregionale interactie data alleen binnenlands,
Internationale interactie data alleen op nationaal
niveau

8

Zeer imperfecte data case:

	Land A	Land B
A		
B		

Interactie data alleen op internationaal niveau;
mogelijkheden voor onderzoeken van invloed van
transportkosten naast die van variabelen als:
taal verwantschap, koloniale banden, gemeenschappelijke
markt, enz

9

Trend in data beschikbaarheid

- Door toenemende marktwerking verslechtert de data beschikbaarheid op het terrein van ruimtelijke interactie.
 - Administratieve bestanden zijn minder compleet
 - Surveys blijven belangrijk
- Andere trend: ICT ontwikkelingen bieden daarentegen weer meer mogelijkheden

10

Toepassingen

- Telefonie
- Telex
- internationale handel
- transport diensten: trein, bus
- zakelijke verplaatsingen

11

Volume van internationale handel tussen twee landen (ten opzichte van referentie case)

- Taal verwantschap: +25%
- Gemeenschappelijke historie (koloniale banden) +70%
- Gemeenschappelijke godsdienst: +50%
- Gemeenschappelijk handelsblok: +130%
- Buurland effect +80%
- Institutionele overeenkomsten +15%
 - Governance, corruptie, democratisch gehalte, politieke stabiliteit

12

Conclusies over ‘missing trade’

- Dummies als blackbox in transportmodellen kunnen - gedeeltelijk- worden ontrafeld.
- Bevorderen van internationale interactie en internationale bereikbaarheid is niet in de eerste plaats een zaak van infrastructuur verbetering, maar een van het verder afbreken van grensgerelateerde ‘zachte’ barrières.
- Voorbeeld: gevolgen aanleg van Kanaaltunnel voor internationale bereikbaarheid vgl met verlaging ‘zachte’ barrières.
- ‘Zachte’ barrières en infrastructuur barrières versterken elkaar wederzijds.

13

II. Concurrentie tussen overheden uit verschillende landen

- Voorbeelden: Nederlandse km heffing en Duitse kmheffing vrachtverkeer.
 - Aanzienlijke effecten op routeverschuivingen van handelsstromen van bv Rotterdam naar bv Hamburg
- Concurrentie tussen landen met Alpen tunnels: route via Oostenrijk versus Zwitserland

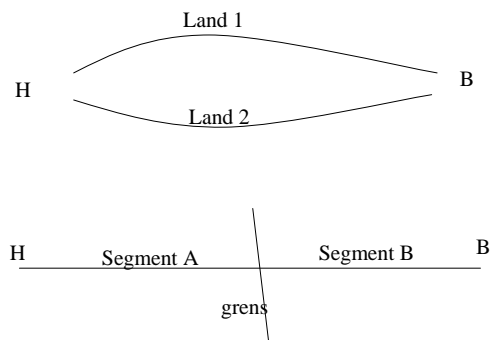
14

Soorten fiscal competition:

- Horizontaal: tussen regio’s of landen van hetzelfde niveau.
 - Parallel: concurrentie tussen routes
 - Serieel: elkaar in de weg zittende belastingheffers
 - Brandstofbelastingen.
- Vertikaal: tussen regio’s van verschillende niveaus

15

Parallel versus serieel



16

Horizontale concurrentie; parallel bv regio Utrecht en Den Haag concurreren om het verkeer tussen Amsterdam en Rotterdam

- Mogelijkheden tot uitbuiting van consumenten zijn beperkt.
- Winstmaximaliserende heffingen doen niet veel kwaad.
- Wel potentieel aanzienlijke effecten op de routekeuze. Overheden hebben dringend behoefte aan goede transport modellen om hun tarieven ‘optimaal’ vast te stellen;
 - public economics (max! belastingopbr, of welvaart)
 - speltheorie: Nash equilibrium; Stackelberg etc.

17

Horizontale concurrentie: serieel Bv verkeer van Brabant naar NH Noord betaalt heffingen bij Utrecht en bij Amsterdam

- Probleem: monopolistische mark-ups worden onnodig groot
- Double marginalisation
- Liever 1 overall monopolist dan 2 die complementaire diensten aanbieden.
 - Achtergrond: bij de vaststelling van het tarief op segment A houdt de monopolist geen rekening met de effecten voor de vraag op segment B
- Samenwerking tussen landen/regio’s zou voor iedereen beter zijn: landen zelf en de consument

18

Concurrentie: brandstof belasting.

- Kleine landen hebben meer te winnen bij belasting verlaging dan grote landen ('Leviathan')
- Kleine landen kiezen voor een laag niveau
- Voorbeeld: Luxemburg
- Economisch belang: retail trips combineren met brandstoftrips
- Verdedigingsstrategieën:
 - Singapore
 - Italië

19

Verticale concurrentie

- Overheden tussen verschillende niveaus
- Subsidiariteit: leg de verantwoordelijkheid op regionaal niveau en grijp alleen in als daar goede redenen voor zijn.
- Geeft dit problemen op transport gebied?

20

Beprijzing op drie niveaus

- nationaal: benzine accijns
- Regionaal: cordon heffing
- Lokaal: parkeerheffing
- Afstemming onderling is onduidelijk en het ontbreken hiervan kan tot ongewenste effecten leiden:
 - cordonheffing treft vooral outsiders
 - parkeerheffing vooral zo vormgegeven dat bezoekers zwaarder worden getroffen dan bewoners

21

Conclusies (1)

- Internationaal transport hardste groeier, belangrijk om mee te nemen in modellen;
- Data problemen met internationaal transport worden eerder groter dan kleiner
- Missing trade komt veel meer door institutionele verschillen (**transactiekosten**) dan door tekort schietende infrastructuur (**transportkosten**)
- Incorporeren transactiekosten: modelleer uitdaging; open de dummy black box.
- Infrastructuur barrières en zachte barrières versterken elkaar

22

Conclusies (2)

- Overheden staan meer met elkaar in concurrentie dan vaak wordt gedacht, zowel horizontaal als vertikaal
- In seriele netwerken meer problemen dan in parallelle.
- Overheden gedragen zich daarbij minder vaak als bevorderaar van het algemeen belang dan gedacht:
 - VB1: winstmaximalisatie
 - VB2: afwenteling op buurregio's
- Gevolgen voor modellen:
 - prijzen niet langer gegeven, maar modellen kunnen worden gebruikt om prijsstrategieën te ontwikkelen in speltheoretische context.

23