



Geen deregulering maar herregulering

Auteur(s):

Damme, E.E.C. van
Werzaam bij Center, Katholieke Universiteit Brabant

Verschenen in:

ESB, 83e jaargang, nr. 4135, pagina 33, 16 januari 1998

Rubriek:

Reactie

Trefwoord(en):

taximarkt, marktwerking, regulering, verkeer, vervoer

Op de taximarkt is sprake van diverse marktimperfecties. Frans van Waarden benadrukt de informatieproblemen en de machtsongelijkheid. Daarnaast treedt een imperfectie op doordat een prijs gelijk aan de marginale kosten onvoldoende is om de kosten van de taxi en de chauffeur tijdens de wachtperiode te dekken. In dit opzicht is inderdaad sprake van ruïneuze concurrentie en hoeft een (ongereguleerd) competitief evenwicht niet te bestaan. Ten slotte geldt dat vraag en aanbod gekoppeld zijn. De vraag naar taxidiensten hangt mede af van de tijd die men op de taxi moet wachten, en deze hangt af van het aantal taxi's. Als er meer taxi's toetreden, wordt de wachttijd korter en stijgt de vraag naar taxidiensten. Deze externaliteit impliceert dat het simpele aanbod/vraagdiagram niet van toepassing is, dat meerdere evenwichten kunnen bestaan en dat deze evenwichten niet Pareto-efficiënt hoeven zijn.

Op grond van het bovenstaande zal duidelijk zijn dat 'laissez faire' niet noodzakelijk optimaal is. Aan de andere kant is de markt voldoende complex en de mogelijkheid van gijzeling ('regulatory capture') door de sector voldoende reëel, dat er ook niet vanuit mag worden gegaan dat het huidige regime optimaal is. De huidige taxiregeling kent kwaliteitsregulering (de taxiondernemer, het voertuig en de chauffeur moeten aan bepaalde eisen voldoen om een vergunning te kunnen krijgen), capaciteitsrestricties (een vergunning wordt alleen vergeven aan een ondernemer die kan aantonen dat er vraag naar zijn diensten is), prijsregulering (de regionale vergunningverlener stelt de tarieven vast) en marktverdeling (de vergunningen zijn regionaal; buiten die regio mogen geen klanten worden opgepikt). De kabinetsvoorstellen behelzen afschaffing van de prijsregulering en marktverdelingsregeling (deregulering), alsmede aanscherping van de kwaliteitseisen en intensivering van de controle en de handhaving (herregulering). Een lezer die Van Waardens stuk interpreteert als dat de neoliberale dereguleerders van EZ en VenW de klok 75 jaar terug willen zetten, is dus ernstig misleid.

De beleidsvoorstellen van het kabinet erkennen de informatieproblemen en de noodzaak de positie van de klant, via ondersteunende maatregelen, te versterken¹. Als informatie-asymmetrie het probleem is, dan is informatieverschaffing de oplossing. Als de machtspositie van de chauffeur problematisch is, dan is de oplossing deze macht te beperken door hem te dwingen zich van te voren tot een prijs te committeren. Dit is precies wat het kabinet voorstelt. De klant hoeft dus helemaal niet te onderhandelen. Een belangrijk aspect in de voorstellen is dat elke taxi voorzien zal moeten zijn van een boordcomputer. Men kan zich voorstellen dat deze vooraf de verwachte ritprijs berekent en dat achteraf de klant een uitdraai krijgt van de gevolgde route, samen met de tijd benodigd voor elk deeltraject en hoe deze afwijkt van de norm. Een goede klachtenregeling en een streng sanctiebeleid (hetgeen in de voorstellen aangekondigd wordt) kan ook het probleem van 'moral hazard' ondervangen.

Het kabinet heeft hoge verwachtingen van het nieuwe taxibeleid: lagere prijzen, hogere kwaliteit, meer gebruik, meer productdifferentiatie en meer innovatie. Niet duidelijk is waar deze verwachtingen op gebaseerd zijn, de ervaringen in andere landen wijzen immers op hogere prijzen voor consumenten en lagere inkomens voor taxiondernemers en -chauffeurs (het effect op kwaliteit, differentiatie en innovatie is onduidelijk). Ik denk dat uit deze ervaringen wel iets, maar toch ook niet teveel te leren is. Hoewel Russische vliegtuigen op basis van dezelfde principes geconstrueerd zijn als de Amerikaanse zijn ze toch minder veilig. De economische wetenschap is minder ver ontwikkeld dan de natuurwetenschap. Ontwerpers van markten hebben veel vrijheidsgraden en een vergelijking op macro-niveau tussen de Zweedse taximarkt en de Nederlandse is daarom niet noodzakelijk relevant: de details van de regels kunnen bepalen of het ontwerp een succes dan wel een fiasco wordt.

Toch is, op grond van theoretische overwegingen, scepsis op zijn plaats. Ten eerste kunnen meer taxi's (als gevolg van geliberaliseerde toelating) leiden tot een geringere bezettingsgraad per taxi, dus tot hogere kosten en bijgevolg tot hogere prijzen. Hiertegenover staat een geringere wachttijd, maar de welvaartseffecten zijn onbepaald. Ten tweede geldt dat als onze minister zegt 'Er zij marktwerking', er niet noodzakelijkerwijs marktwerking is. Neem de 'belmarkt' waarin taxi's via een taxicentrale benaderd worden. Doordat zo'n centrale noodzakelijk is, wordt toetreding tot deze deelmarkt belemmerd en hier is niet zeker dat iets essentieels zal veranderen. Of neem de 'straatmarkt' waar taxi's worden aangehouden. De klant heeft de keuze de eerstkomende taxi te accepteren of een onzekere tijd te wachten. De zoektheorie leert dat in deze situatie de monopolieprijs de enige evenwichtsprijs kan zijn, onafhankelijk van het aantal aanbieders². Of neem tenslotte de 'standplaatsmarkt'. De veldslagen op het Praagse Wencelasplein waarvan Van Waarden verhaalt kunnen geïnterpreteerd worden als disciplineringsstadia die nodig zijn om impliciete samenwerking stabiel te maken in het herhaalde spel tussen taxichauffeurs. Het is dus nog maar de vraag of de dereguleringsoperatie enig effect zal hebben

1 Kabinetsstandpunt, Naar een klantgericht taxivervoer. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 13 december 1996.

2 P. Diamond, A model of price adjustment, JET, nr. 3, 1971, blz. 156 -168.

Copyright © 1998 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)