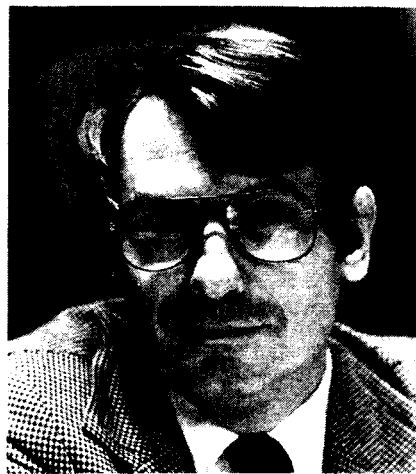


Energiek ombuigen

In *ESB* van 27 oktober 1982 gewaagt Van der Zwan van polarisatie, diepgaande verdeeldheid en herenleed onder economen. En dat allemaal vanwege het z.g. plan-Schouten, dat volgens hem niet is wat we nodig hebben. De methodenstrijd is weer hoog opgeleaid; wat jammer nu. ik dacht juist dat die grotendeels voorbij was. En dat denk ik eigenlijk nog steeds. Want in mijn ogen heeft dat plan nu juist in belangrijke mate aan de pacificatie van het economenvolk bijgedragen.

In de jaren zeventig was de economendiscussie eigenlijk niet verder gekomen dan een dialoog der doven tussen diegenen die het aangrijpingspunt voor de economische politiek wilden zoeken aan de kosten- of aanbodkant van de economie, en degenen die vooral de vraagzijde wilden stimuleren. Het aantrekkelijke van Schoutens gedachtengang, zo betoogde ik uitvoeriger in *ESB* van 8 september, is dat hij beide zijden van de economie daarin betreft. Aan de aanbodzijde wil hij vergaand kosten matigen, en aan de vraagzijde heeft hij oog voor het gevaar van vraaguitval dat, bij de door hem beoogde „marginale” toepassing bovenop een centrale projectie waar al een grote consumptiebeperking inzit, zeker niet denkbeeldig is. Het plan is in mijn ogen geen alles-of-niets-alternatief voor ombuigingen, of voor een Wagneriaans structuurbeleid, maar eerder een poging een beter macro-economisch uitgangspunt te scheppen voor al datgene wat er verder nog gebeuren moet in de meso- en de microsfeer. Het hoeft ook niet tot een verdere verstarring van de beloningsstructuur te leiden, mits de matiging gedifferentieerd geschiedt in een systeem van begeleide loonvorming. Zo'n differentiatie is zeer wel realisabel, omdat verwacht mag worden dat de matigingsbereidheid in zwakke bedrijfstakken groter zal zijn dan in sterke.

Er is wel één groot probleem met het plan-Schouten. Door de koppeling van loonmatiging en belastingverlichting kunnen de bedrijfsbesparingen zich weliswaar enigszins herstellen, maar het gevaar dreigt dat de overheidsbesparingen de klap moeten opvangen in een verder oplopen van het financieringstekort, voor het geval de beoogde inderdieneffecten tegenvallen. Inverdieneffecten, die overigens niet verward moeten worden met de stimuleringsreceptuur van de jaren zeventig, omdat nu geen uitbreiding van de non-profitsector voorop staat, maar kostenmatiging en een verbetering van de concurrentiepositie. Niettemin kan de bewaking van het financieringstekort bij een operatie-Schouten op zijn beurt aanvullend ombuigingsbeleid vergen. Tot zover mijn eerdere betoog over een plan dat — ik herhaal het — een breed spectrum van opvattingen kan afdekken, al zullen „pure” keynesianen en echte monetaristen er moeilijkheden mee blijven houden.



Allemaal goed en wel, maar hoe consistent is zo'n met „aanvullingen” ingeperkt beleid? Is het niet dwaas om belastingen te verlagen ter wille van het handhaven van de effectieve vraag, om dan vervolgens die vraag weer te frustreren met een additioneel ombuigingsprogramma? Het valt wel mee met die dwaasheid. In de eerste plaats zijn dergelijke additionele maatregelen slechts nodig voor zover de positieve invloed van een verdergaande kostenmatiging (bovenop de centrale projectie) en een verbetering van de concurrentiepositie niet snel genoeg voelbaar wordt in het financieringstekort. De hoofdgedachte wordt er niet door aangetast, en partieel succes lijkt hoe dan ook binnen bereik. Bovendien wordt de aanzet tot succes — een verbetering van de rendementen — onmiddellijk verzekerd, want loonmatiging en belastingverlichting kunnen snel worden doorgevoerd, terwijl ombuigingen in de uitgaafsfeer slechts na maanden van moeizame voorbereiding al of niet gerealiseerd worden — ook dat is niet zonder belang voor het financieringstekort, dacht ik zo. Ten slotte zijn niet alle ombuigingen, ja zelfs niet alle lastenverhogingen, even slecht voor de effectieve vraag en de werkgelegenheid. Het gaat er om van de nood een deugd te maken, door niet alleen het macro-economische beslag van de overheid op de nationale ruimte terug te dringen, doch daarbinnen ook aandacht te schenken aan maatregelen die de sectorstructuur van de economie verbeteren. Daar liggen nog onbenutte mogelijkheden om inhoud te geven aan randvoorwaarden voor Schoutens belastingplannen, zonder vrees dat het middel erger dan de kwaal zal blijken.

Neem bij voorbeeld de wijze waarop we in de sector verkeer en vervoer met energie omgaan. We subsidiëren alles wat los en vast zit, het openbaar vervoer zowel als het autoverkeer. Dat laatste impliciet, door het gedogen van een benzineprijs die inmiddels weer ver onder de structurele evenwichtsprijs is gezakt. In plaats van het OPEC-kartel nu te breken, ondersteunen we door binnenlandse prijsaanpassingen de zwakke benzinemarkt en ondermijnen daarmee de vooruitzichten op Europese olie- en gaswinning, alternatieve energie en energiebesparing. Dat betekent dat een te laag geprijsd oliegebruik in verkeer en vervoer ons bij een ooit eens aantrekkende we-

reldconjunctuur binnen de kortste keren voor de bijl van een derde oliecrisis brengt; nog in deze kabinetsperiode, wellicht.

Wie de energie-onafhankelijkheid van Europa ter harte gaat, moet met de EG naar een pompprijs die dat structureel mogelijk maakt. Dat vereist dat we de koopjes uit het „bargain basement” van de olie-exporteurs niet doorgeven aan de consument, maar afromen in de benzine-accijns. In allocatieve zin is dat een acceptabele lastenverhoging, want dat trekt een scheve prijs recht, en is slechts beperkt afwentelbaar (accijnsverhogingen zitten niet in de prijscompensatie). Bovendien vervalt het voornaamste bezwaar tegen een maximumsnelheid van 120 km. per uur, als de doorjagers de echte „opportunity cost” gaan betalen. Zou het lukken? Op het ogenblik is de literprijs aan de pomp rond f. 1,50 in Duitsland, f. 1,70 in Nederland en Frankrijk, en f. 1,85 in Engeland en België. De Italianen gebruiken hun verstand al, daar kost een liter tje f. 2,40. De Duitse grens is dus het probleem. Als de Duitsers naar f. 1,80 willen, kunnen de Benelux en Frankrijk wellicht naar f. 2,00. Ik weet het, de Duitsers zijn bezorgd voor hun auto-industrie. Maar ze hebben ook begrotingsproblemen, en dat geeft wellicht een opening. In ieder geval een kans voor de heer Van den Broek om te bewijzen dat hij zijn Europese lessen geleerd heeft, als de Duitsers binnenkort steun nodig hebben voor hun mark, of voor hun banken, die zich zo zwaar gecommiteerd hebben in Polen. En wat een gouden kans om een Europees initiatief te laten slagen, als het ieder land iets oplevert!

Stel dat dit lukt, dan is de weg vrij voor een drastische verlaging van de subsidie voor het openbaar vervoer (f. 2.9 mrd. in de begroting 1983) als een verantwoorde ombuiging. Want als er geen ruimtelijk en milieutechnisch gevaar is voor een ongewenste substitutie naar autoverkeer zal de vraag naar openbaar vervoer inelastisch blijken, omdat onze behoefte om te verkeren op korte termijn niet verkeren kan. En het gaat om die korte termijn, want op langere termijn verdient Schoutens belastingverlaging zich wel in. Al met al komt er, met een niet al te kinderachtige accijnsverhoging en subsidieverlaging, al gauw een miljard op tafel om het financieringstekort mee te begrenzen. En dat met een maatregel die de allocatieve structuur verbetert. Natuurlijk zijn er vervelende tweede-orde-effecten; die zijn er altijd, want iedere verlaging van het financieringstekort is op zich een deflationaire impuls. Het punt is dat een hogere benzineprijs en een subsidieverlaging bij spoor en bus wel koopkracht kosten, maar geen substantiële „uitverdieneffecten” hebben. Er komen geen conducteurs op straat. Anders dan in de welzijnszorg, waar ombuigen banen kost, en dus meer uitkeringen, en meer niet-meerthuisverzorgde bejaarden die naar peperdure tehuizen moeten. Dat is gekkenwerk. Mijn wensen voor de regeringsverklaring gaan dan ook meer in een andere richting: laat het kabinet nu eerst energie k ombuigen!

D. J. Wolfson