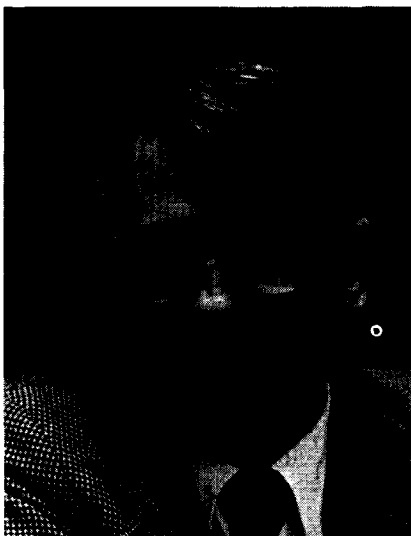


Olieslimheid

Saoedi-Arabië stunt met de olieprijs; dat is goed nieuws voor het Westen. De combinatie van lage prijzen – minder dan een Amerikaans dubbeltje per liter – en een lage dollarkoers is een weldaad voor het kostenpeil en de werkgelegenheid van de olie-importerende landen. Ook Nederland krijgt nieuwe kansen. De vreugde over de lagere olieprijs wordt hier wat getemperd door de overeenkomstig lagere waarde van ons aardgas, maar per saldo worden we er beter van. Dat blijkt niet rechtstreeks uit onze energiebalans, maar wel uit de impuls die belangrijke handelspartners als Duitsland en België nu ervaren, en uit de mogelijkheid de 'Dutch disease' – onze allesverzekende gasbel-afhankelijkheid – eerder af te schudden. Die Hollandse ziekte tast het ruggemerg van de rijksbegroting aan, en daar zit dan ook de pijn. Door de daling van de aan de olieprijs gekoppelde aardgasprijs derft de Staat zo'n f. 3 miljard méér op jaarbasis dan in de Miljoenennota was voorzien.

Een en ander is de afgelopen weken aanleiding geweest voor een aantal politieke nieuwsfeiten waar ik intens van genoten heb. Om te beginnen een spiegelgevecht tussen Lubbers en Den Uyl. Lubbers had een brief laten lekken waarin hij suggereerde dat het bedrijfsleven, nog vóór de verkiezingen, moest inleveren, nu de energiekosten daalden. Daarmee voerde hij de VVD als een lam naar de slachtbank. De reactie daar was dan ook schaaftachtig: er werd gemekkerd over de concurrentiepositie. En dat terwijl Lubbers niet méér vroeg van het bedrijfsleven dan de afschaffing van twee achterhaalde zaken: de negatieve aanslag in de WIR en de vermogens- en voorraadafrek, die destijds was opgezet om de gevolgen van de inmiddels verdwenen inflatie te dempen. Het moest er in beide gevallen toch van komen, en Lubbers besloot gewoon het onvermijdelijke nú te doen, maar dan wel ten koste van zijn partner. Prachtig. Den Uyl begreep dat de tactiek hier om een één-tweetje vroeg. Hij steunde de minister-president: héél verstandig om de zaak niet op zijn beloop te laten, graag maatregelen vóór de verkiezingen, ja. Ook mooi, maar minder fraai dan Lubbers. Want Den Uyl genoot te zichtbaar; zoiets vraagt om een stalen gezicht.

De Grote Prijs voor de Ongeloofwaardigheid gaat evenwel naar de Christelijke werkgevers, meteen voor heel 1986, wat mij betreft. Het NCW bestond het om mede te delen dat we nu niet meteen het begrotingsbeleid moesten aanpassen aan de nieuwe tegenvallers; het zou immers best nog wel eens mee kunnen vallen met de olieprijs, in de toekomst. Parbleu. Dat is nu precies de afwachtende manier waarop Den Uyl en Van Agt in de jaren zeventig hun begrotingsproblemen benaderd hebben; de aanpak die de werk-



D.J. Wolfson

gevers altijd te vuur en te zwaard bestreden hebben. Het hemd is nader dan de rok, en in dat hemd zit de portemonnee vastgenaaid, denk je dan. Zoiets wordt zelfs mij wat te gortig.

In ernst; er liggen twee grote vragen op tafel: 1. wat is er aan de hand?, en 2. moet dit kabinet daar nog wat aan doen, en zoja, wat dan? De analyse van de situatie is niet zo moeilijk. Het komt allemaal zo uit een leerboek over markt vormen. Een kartel dat in zijn prijs- en volumebeleid geen rekening houdt met de dynamiek van zijn omgeving straft zich zelf af. Een hoge olieprijs lokt toetreding uit (op de Noordzee, op marginale velden in de VS) en induceert energiebesparing. Overproductie dus. Als het niet lukt de productie te reguleren ligt een laatste kans in het onderbieden van de markt, om de outsiders in het gareel te dwingen. Engeland en Noorwegen praten al in het geheim, zo heet het. Thatcher ontkent dat overigens (voor wie nog aan de juistheid van dit bericht zou twifelen).

Na de feiten de beleidsvragen. Dit kabinet moet wat doen, ja, en wel zo snel mogelijk. Het mag de overheidsfinanciën niet in wanorde achterlaten en het moet – als EG-voorzitter – de gedeeltelijk herwonnen energie-onafhankelijkheid van de Gemeenschap verdedigen door niet in de kuil van een toenemend oliegebruik te vallen die de heer Yamani voor ons aan het graven is. De weg naar begrotingsevenwicht vraagt om ombuigingen en lastenverzwaringen. Voor de simplen van geest is de keuze gemakkelijk; naar de huidige mode zijn ombuigingen in en lastenverzwaringen uit, want die laatste zijn hoe dan ook slecht voor de allocatie en de groei. Mis. Ook als men, per saldo, wil streven naar een vermindering van het beslag van de overheid op het nationale inkomen zijn er nog deelgebieden waar de lasten omhoog moeten ter wille

van een betere allocatie. In een situatie waarin ondernemingen, als geheel, weer goed renderen is het weggegooid geld om investeringen in verlieslatende bedrijven te stimuleren, of om een douceurtje te geven voor een inflatie die inmiddels is weggeëbd. Dat is de ratio achter Lubbers' plan. Verder wil hij de benzineaccijns verhogen, en ook daar heeft hij gelijk in.

Berekeningen van Verkeer en Waterstaat (*Nationale verkeers- en vervoerrekening 1983*) laten zien dat de auto grofweg zijn direct aanwijsbare kosten opbrengt. De som van publieke heffingen op het motorverkeer (alles met alles, tot en met de boetes) weegt op tegen de jaarlijkse uitgaven voor de infrastructuur en de verkeerspolitie. De moeilijk meetbare maatschappelijke kosten van het autogebruik blijven echter buiten beschouwing. Dan heb ik het bij voorbeeld over het verlies aan landschapsschoon, de luchtverontreiniging en de kosten die de gemeenschap maakt voor – soms permanent invalide – verkeersslachtoffers. De vervuiler betaalt toch, dacht ik? Dan de verminderd ook, graag; de WA-verzekering dekt lang niet alle schade. Voorzichtige schattingen brengen de maatschappelijke kosten van het autoverkeer al gauw op f. 1 mrd. per jaar en dat is, heel grof, zo ongeveer wat er te verhalen zou zijn als het kabinet zou besluiten de brandstofaccijnzen te verhogen met een bedrag gelijk aan de prijsdalingen van het laatste halfjaar (30 tot 40 cent voor benzine). Kortom, de olieprijsdaling schept de ruimte om de auto, maatschappelijk gezien, eindelijk eens structureel kostendekkend te maken; een eis van optimale allocatie die de Blij-dat-ik-rij-lobby tot dusver afgewezen heeft weten de krijgen.

Precies, dat kan Nederland niet in zijn eentje, dat geeft grenstankproblemen met de buurlanden. Nederland moet zijn positie als voorzitter van de Raad gebruiken om tot een (begin van een) Europese accijnsharmonisatie te komen. Daarmee slaan we twee vliegen in één klap; we lossen een stukje nationale problematiek op, en Europa pakt het cadeautje af waarmee Yamani de consumenten had willen verleiden. En al die andere moeilijkheden die akelige mensen bij deze oplossing kunnen bedenken? Ook aan gedacht. Al eerder over geschreven zelfs, in *ESB* van 17 november 1982, en, héél mooi ook, in *ESB* van 4 mei 1983. Ik begrijp niet waarom ze niet gewoon doen wat ik zeg. Maar dat komt omdat ik zelf zo oliedom ben.

D.J. Wolfson