



## Hoge olieprijsen: ook overheid dient zich aan te passen<sup>1</sup>.



**Johan  
Albrecht**

Brussel ontving in juni een gedisciplineerde en eerder berustende energiebetoging. Bepaalde actievoerders leken zelf te twijfelen aan de zin van hun onderneming want blijkbaar krijgt niemand de olieprijsen onder controle. Dit betekent echter niet dat er geen rol voor de overheid is weggelegd. Geloof het of niet, maar bepaalde landen hebben zelfs de ambitie om hun olieafhankelijkheid integraal te elimineren...

<sup>1</sup> Deze nota verscheen als opiniestuk in De Morgen van 20 juni 'Gezinnen in hetzelfde schuitje als transporteurs en landbouwers'

De stijging van de energieprijzen is geen recent fenomeen. gouvernement de Leterne en grognant. Tussen 1999 en 2008 steeg de prijs van een vat ruwe olie van 10 naar 140 dollar.

De zeer sterke Euro beschutte ons voor de ergste prijscokken maar intussen

kreunt ook de Europese economie onder het prijsjuk van het zwarte goud.

Het aanbod van olie kan op korte en zelfs middellange termijn amper opgevoerd worden. Hierdoor klimt de prijs zolang de vraag naar olie blijft toenemen. Op lange termijn kan het aanbod van conventionele olie alleen maar dalen...

Ook in 2001 sijnpelde de onzekerheid op de energiemarkt door naar de straat. In Europa werd actie gevoerd tegen de gevolgen van de stijgende energieprijzen, met langdurige blokkades in Frankrijk als gevolg. In enkele landen kregen de actievoerders beperkte tegemoetkomingen en elders verdween het protest na een tijdje vanzelf.

Dit is geen grote verrassing want bij dit soort protestacties ontbreekt immers een duidelijke tegenstander. Europeanen kunnen toch moeilijk gaan betogen tegen

de stijgende vraag naar olieproducten door de ontluikende middenklassen in India en China?

De betogingen in 2008 lijken op deze van 2001 maar er zijn toch belangrijke verschillen.

Vanaf 2002 kende Europa een sterke economische groei met amper inflatie. De toename van de koopkracht maakt de verder stijgende energieprijzen min of meer verteerbaar. In 2008 liggen de zaken anders want de wereldeconomie dreigt sterk te vertragen door de huidige prijsexplosie.

Vandaag piekert de consument ook over de prijzen van voeding en de algemene inflatie. En voor landen zoals België betekent een sterke groeivertraging ongetwijfeld een hoger begrotingstekort en op termijn hogere belastingen. Dit zijn niet bepaald opbeurende vooruitzichten om enige animo in betogingen tegen de energieprijzen te krijgen.

De overheid schaaft zich graag aan de kant van de slachtoffers door te benadrukken dat geen enkele regering de internationale energieprijzen kan controleren.

Dit is correct maar dient de overheid zich ook niet te bezinnen over het ondersteunen van het aanpassingsvermogen van onze economie? Uiteindelijk moet de Belgische economie zich aanpassen aan de hogere energieprijzen, en niet omgekeerd.

Deze aanpassing vraagt een juist prijsmechanisme naast een investeringsbeleid. Op termijn dient de hogere energiekost in alle finale producten doorgerekend te worden. Het is zinloos om een pijnlijke realiteit te blijven ontkennen. En toch ligt dit doorrekenen van de energiekost in 2008 nog altijd moeilijk. In 2001 al vroeg de

Belgische transportsector prijsformules waarbij een plotse toename van de brandstofprijzen kon doorgerekend worden aan de klanten met langetermijncontracten en vaste prijzen.

Momenteel ijveren de Belgische transporteurs nog steeds voor een dergelijke wettelijke dieseltoeslag. Waarom duurt het toch zo lang om het juiste prijsmechanisme te laten spelen?

“  
*Dient de overheid  
zich ook niet te  
bezinnen over het  
ondersteunen van het  
aanpassingsvermogen  
van onze economie ?*  
”

Juiste prijzen zorgen voor een snellere aanpassing van de economie. Deze aanpassing is noodzakelijk maar kan zeer pijnlijk uitvallen voor heel wat sectoren.

Dit vraagt ondernemerschap maar ook financiële draagkracht. Investeren in ultrazuinige vrachtwagens en hogere capaciteitsfactoren kunnen soelaas bieden voor de transportbedrijven met genoeg eigen reserves of toegang tot vreemd vermogen.

De Belgische transportsector werkt echter met lage winstmarges omwille van de internationale concurrentie en de zeer hoge fiscale druk in België. En deze fiscale druk wordt bepaald door de overheid.

2008 wordt ongetwijfeld het jaar van de koopkracht. Niet alleen de uitkeringstrekkingen maar ook de middenklasse heeft moeilijkheden met de energiefacturen en de oplopende inflatie. De problemen van de gezinnen zijn in essentie vergelijkbaar met deze van de transporteurs en de landbouwers: hun aanpassingsvermogen is beperkt want energiebesparende investeringen hebben een kostprijs.

Accijnsverlagingen of een lager BTW-tarief kunnen in principe de prijs van energieproducten verminderen. Deze vermindering kan echter zeer tijdelijk zijn want een verdere stijging van de olieprijs of een sterkere dollar zijn niet uit te sluiten.

De gezinnen en bedrijven dienen zich aan te passen aan de hogere prijzen en intussen wordt de overheid rijker door de toenemende opbrengsten van de energiefiscaliteit. Mocht de overheid nu opteren voor besparingen, dan kon de algemene fiscale druk verlaagd worden. Waarom zou de overheid zich als enige sector niet moeten aanpassen?

Intussen blijft het wachten op een duidelijk Belgische energiebeleid. BHV is ongetwijfeld veel interessanter maar het kan ook anders. In 2005 kondigde de Zweedse regering de doelstelling aan om olieonafhankelijk te worden tegen 2020.

Deze zeer ambitieuze doelstelling werd onderschreven door het Zweedse bedrijfsleven en andere maatschappelijke sectoren.

Zweedse beleidsmakers anticipeerden juist en de huidige prijsexplosie verhoogt het draagvlak voor het fundamenteel heroriënteren van het energiesysteem. Er zijn geen garanties dat de Zweden lukken in hun opzet. Ze hebben wel een mobiliserende visie durven ontwikkelen

want elke keer de geschiedenis zichzelf herhaalt, stijgt de prijs...

**Johan Albrecht**  
Senior Fellow

---

Het Itinera Institute is een onafhankelijke denktank en doetank die, boven partijgrenzen, regionale verschillen en belangengroepen heen, wegen wil aanreiken voor beleidshervormingen met het oog op duurzame economische groei en sociale bescherming in België en zijn regio's.



Boulevard Leopold II Laan 184d - B-1080 Brussel - Bruxelles  
T +32 2 412 02 62 - F +32 2 412 02 69  
info@itinerainstitute.org www.itinerainstitute.org

L'itinera Institute est un think-tank et do-tank indépendant qui, au-dessus et au-delà des partis politiques, des différences régionales et des groupes d'intérêt, veut identifier les chemins de réformes qui garantissent une croissance économique et une protection sociale durables en Belgique et dans ses régions.

Verantwoordelijke uitgever - Editeur responsable: Marc De Vos, Directeur

---