

Benzineprijs in Nederland niet te hoog

De afgelopen jaren is er ophef ontstaan over al dan niet te hoge benzineprijzen in Nederland in vergelijking met de ons omringende landen. Dit zou kunnen duiden op een niet goed werkende benzinemarkt in Nederland. De kale benzineprijzen zijn in Nederland echter redelijk vergelijkbaar met die in de ons omringende landen.

In de politiek en media is de afgelopen jaren op verschillende momenten melding gemaakt van hoge Nederlandse benzineprijzen. Ook uit berichten in het *Oil Bulletin* (Europese Commissie, 2008) van de Europese Commissie leek dat Nederland een hoge positie innam in vergelijking met internationale prijzen. De hoge benzineprijzen zouden kunnen duiden op een niet goed werkende Nederlandse benzinemarkt. De politieke zorgen over benzineprijzen hebben zich onder meer vertaald in een tweetal moties van Tweede Kamerleden Ten Hoopen en Hofstra (Tweede Kamer, 2007–2008; 2005–2006).

Methodiek

Alvorens conclusies te kunnen trekken over de hoogte van de benzineprijzen in Nederland in vergelijking met die in ons omringende landen, dient een zuivere vergelijking van die prijzen te worden gemaakt. Om de vergelijkbaarheid van benzineprijzen te optimaliseren zijn een aantal keuzes gemaakt. Ten eerste wordt de analyse beperkt tot Euro95, in Nederland voor de consument de courante variant van benzine. Ten tweede worden alleen de landen om ons heen in de analyse meegenomen die dezelfde inkooprijzen als uitgangspunt hanteren. Dit heeft geresulteerd in een vergelijking van Nederlandse benzineprijzen met die van Duitsland, Frankrijk en België. Ten derde is er een onderscheid gemaakt tussen enerzijds kale benzineprijzen, dat wil zeggen prijzen exclusief belastingen, heffingen en accijnzen, en anderzijds pompprijzen. Ten vierde zijn alleen de benzineprijzen bij bemande benzinestations in de analyse meegenomen, omdat onbemande stations een andere kostenstructuur hebben. Pompprijzen in Nederland en België zijn op deze criteria uit twee bestaande datasets gefilterd, terwijl pompprijzen in Duitsland en Frankrijk eigenhandig zijn geregistreerd. De prijzen zijn gedurende de periode 16 februari tot en met 15 maart 2009 dagelijks gemeten.

Resultaten

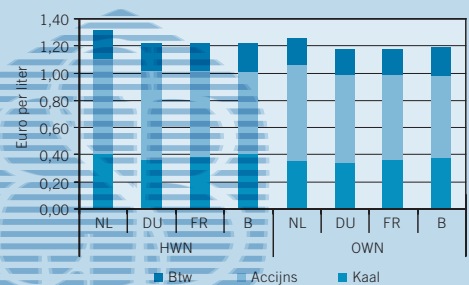
De benzineprijzen zijn opgebouwd uit drie delen: kale prijzen, accijnzen en btw. De kale prijzen zijn de

pompprijzen exclusief overheidsinterventie: accijnzen en btw. Figuur 1 geeft de gemiddelde prijs van een liter Euro95 aan de pomp weer in Nederland en de omringende landen op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet.

De pompprijzen van Euro95 langs de Nederlandse snelwegen liggen ongeveer tien cent per liter hoger in vergelijking tot de ons omringende landen. Op het onderliggende wegennet liggen de Nederlandse Euro95-pompprijzen bij bemande stations gemiddeld acht cent hoger. Figuur 2 illustreert de prijsverschillen op de kale prijs, accijnzen en de btw. De voornaamste verklaring voor de verschillen in pompprijs is de hoogte van de accijnzen in Nederland, die in vergelijking tot Duitsland, Frankrijk en België gemiddeld respectievelijk vijf, acht en tien cent per liter Euro95 hoger zijn. De btw wordt in alle landen berekend over het totaal van de kale prijs plus de wettelijke heffingen. Omdat het btw-percentage in België (21 procent) hoger ligt dan in Nederland (19 procent), betaalt men in België absoluut gezien een hoger bedrag aan btw dan in Nederland. Het btw-percentage in Duitsland is gelijk aan Nederland (19 procent) terwijl het percentage in Frankrijk iets hoger ligt, te weten 19,6 procent. Omdat de kale prijs plus heffingen in Duitsland en Frankrijk lager ligt dan in Nederland betaalt men in die landen ook minder btw. Er zit ook een verschil in de kale prijs tussen de landen; in Duitsland ligt de kale prijs lager, in Frankrijk ongeveer gelijk en in België hoger dan in Nederland. Daarnaast is het verschil in kale benzineprijzen tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet in Nederland het grootst (figuur 3).

Figuur 1

Gemiddelde prijs van een liter Euro95 langs het hoofdwegennet (HWN) en onderliggende wegennet (OWN) bij bemande stations in Nederland, Duitsland, Frankrijk en België (in euro's), 16 februari t/m 15 maart 2009.



Bron: ECORYS, 2009

MARJAN VAN SCHIJNDEL, WESLEY VAN DIJK EN MARCEL CANOY

Senior consultant, consultant en chief economist bij ECORYS

Het verschil tussen pomprijzen op de snelwegen vergeleken met het onderliggende wegennet is in Nederland 5,4 cent per liter, terwijl dit in Duitsland en Frankrijk 3,5 cent is en in België gemiddeld 3,0 cent.

Verklaring verschil kale benzineprijzen

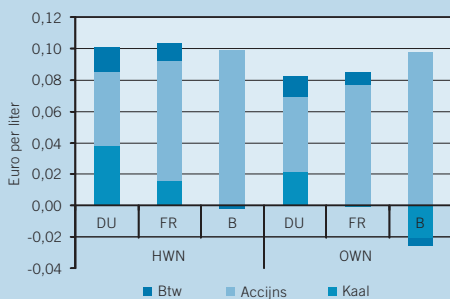
Verklaringen voor de verschillen in kale benzineprijzen zijn op te delen in drie categorieën, te weten prijsvorming, kostenfactoren en marktfactoren.

Prijsvorming

In Nederland en in Frankrijk kijkt men bij het vaststellen van de kale prijs allereerst naar de af-raffinatieprijs, de zogeheten Platts prijs; voorts kijkt men hoeveel marge er nodig is om te overleven gegeven de kostenstructuur, die sterk verschilt per locatie. De speelruimte om met marges te schuiven wordt vervolgens bepaald door de lokaal relevante concurrentiesituatie: hoe ver is de meest nabijgelegen concurrent, of is er een prijsvechter in de buurt. Dit beeld wordt bevestigd als in Nederland de hoogste prijzen op de snelwegen worden vergeleken met de laagste. Bij de hoogste prijzen is de disciplinerende van omliggende concurrenten het laagst, precies zoals zou worden verwacht.

Figuur 2

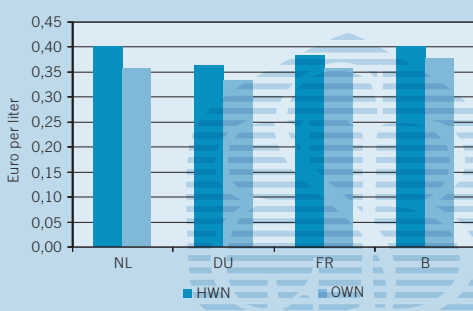
Gemiddeld prijsverschil Euro95 van Nederland ten opzichte van Duitsland, Frankrijk en België op btw, accijnzen en kale prijs (in euro's).



Bron: ECORYS, 2009

Figuur 3

Gemiddelde kale benzineprijs (Euro95) lang het hoofdwegennet en onderliggende wegennet bij bemande stations in Nederland, Duitsland, Frankrijk en België (in euro's).



Bron: ECORYS, 2009

SINDS 1916

Tabel 1

Gemiddelde doorzet per station (2007).

Land	Aantal stations	Totaal benzine en diesel (in duizenden liters)	Gemiddeld per station ¹ (in liters)
Nederland	4.243	13.452.050	3.170.410
België	3.283	9.448.446	2.877.991
Duitsland	14.902	62.956.413	4.224.696
Frankrijk	13.030	51.868.566	3.980.704

¹ De doorzet is genomen voor 2007, echter het meetmoment van het aantal stations is verschillend.

Bron: Nederland: NOVE, 2007; België: Febiac, op basis van oude methodologie; Duitsland: BTG, 2007; Frankrijk: DGEMP, 2008

In België en Duitsland vindt de prijsvorming op een andere wijze plaats. In België worden maximumprijzen door de overheid bepaald (Petrolfed), hetgeen de prijsvorming sterk beïnvloedt. Zo zetten in de regel alle stations op het hoofdwegennet hun prijzen gelijk aan de maximumprijzen. In Duitsland is er een complexe regulering waarbij onder meer de locaties van het hoofdwegennet gebaseerd zijn op marktaandeel op het onderliggende wegennet. In Duitsland wordt ook veel gewerkt volgens een agentstructuur. Hierbij blijven de oliemaatschappijen eigenaar van de brandstof en dus ook direct verantwoordelijk voor de prijszetting. Dit stelt hen in staat sneller in te spelen op veranderingen in bijvoorbeeld Platts-prijzen of gedragingen van concurrenten. In Duitsland zijn dan ook veel grotere fluctuaties in prijzen te zien dan in de andere landen.

Kostenfactoren

De belangrijkste verklarende kostenfactor voor het verschil in kale benzineprijzen tussen landen is de hoeveelheid verkochte liters brandstof per tankstation: de doorzet. Van de onderzochte landen is in België de gemiddelde doorzet per station het laagst (tabel 1). Dit kan leiden tot hogere kale prijzen (2 cent per liter ten opzichte van Nederland), omdat de kostenbasis van tankstations hoger is. Daarentegen zorgen de lagere eisen in België, in vergelijking tot Nederland, ten aanzien van het aandeel biocomponent in Euro95 (0,5 cent per liter) en de lagere kortingen via spaarprogramma's op de pomprijs (0,3 cent per liter) voor een kleine compensatie van het kostenverschil.

Duitsland heeft een aanzienlijk hogere doorzet dan Nederland wat maximaal vijf cent per liter kan schelen, uitgaande van een fictieve kostenberekening waarbij de vaste kosten in elk station per land gelijk zijn en de variabele kosten variëren met de doorzet. Daarnaast ligt de omzet van de shops hoger dan in Nederland wat gemiddeld een cent per liter kan schelen, gegeven de shop-omzet per liter verkochte brandstof en een veronderstelde winstmarge van tien tot twintig procent op shopverkoop (Shops, 2006). Per saldo betekent dit dat de kale prijs in Duitsland gemiddeld zes cent per liter lager kan liggen dan in Nederland. Daarentegen zijn de eisen voor biocomponenten in brandstof in Duitsland hoger, wat een prijsopdrijvend effect heeft van ongeveer 2,5 cent per liter.

Frankrijk heeft eveneens een veel hogere doorzet, wat maximaal vier cent per liter kan schelen. Welke aspecten in welke mate dit voordeel compenseren is onduidelijk. Verwacht wordt dat de transportkosten in Frankrijk hoger liggen dan in Nederland. Vergeleken met Nederland en België wordt in Frankrijk veel minder gebruikgemaakt van binnenvaartschepen voor het transport van brandstoffen omdat het vaarwegennet veel minder ontwikkeld en minder dicht is dan in Nederland en België. Aangezien transport per binnenvaart een van de voordeligste vervoerswijzen is, leidt het ontbreken van deze infrastructuur waarschijnlijk tot hogere transportkosten in Frankrijk. Dit nadeel zou kunnen resulteren in ongeveer een cent per liter hogere kale prijzen. Andere effecten van kostenfactoren konden voor Frankrijk niet worden achterhaald.

Marktfactoren

In Frankrijk geldt dat de *hypermarchés* voor relatief lage gemiddelde prijzen zorgen. Omdat hypermarchés niet in ons databestand zitten, zijn de feitelijke

prijzen in Frankrijk lager dan de gemeten prijzen. Normaal gesproken zou je verwachten dat de hypermarchés voor disciplineren van de overige pompstations zorgen maar dit blijkt maar beperkt het geval. Kennelijk is er sprake van een effectieve segmentatie, onder meer veroorzaakt door de tolwegen waar weggebruikers niet gemakkelijk af kunnen of willen. Met andere woorden, voor de Fransen die bereid, of in staat, zijn om te tanken bij hypermarchés is de prijs laag, maar voor de rest van de consumenten lijkt de prijs hoger dan op basis van kosten aannemelijk is. Hierbij dient te worden aangetekend dat niet alle effecten van kostenfactoren voor Frankrijk bekend zijn.

In België wordt de concurrentie verstoord als gevolg van de door de overheid bepaalde maximumprijzen. Hierdoor wordt ondernemerschap, in de vorm van prijsstrategieën, onderdrukt. Dit leidt ertoe dat in de regel alle stations op het hoofdwegennet hun prijzen gelijk zetten aan de maximumprijzen. Door de geringe doorzet liggen de prijzen op het onderliggende wegennet hoger dan in de andere landen.

In Duitsland is de concurrentie wat intensiever dan in Nederland door gemakkelijkere toetreding op het onderliggende wegennet en de daaraan gekoppelde lokaties op het hoofdwegennet. Ook reageren bedrijven sneller op elkaar. De zeer sterke prijsfluctuaties, waarbij meerdere prijsveranderingen per dag geen uitzondering zijn, is wel een prijs die de consumenten moeten betalen in de vorm van minder transparantie.

Hoofdwegennet en onderliggende wegennet

De verschillen in de kale benzineprijzen tussen het hoofdwegennet en onderliggende wegennet zijn op te delen in twee categorieën, te weten kosten- en marktfactoren.

Kostenfactoren

De kostenstructuur verschilt tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet: zo zijn stations langs de snelweg 24 uur per dag open, zijn de veiligheidseisen hoger en worden alle typen brandstofproducten aangeboden. De diensten en de consumentenpreferenties verschillen ook tussen landen. Dit compliceert de vergelijkbaarheid enigszins, maar betekent wel dat prijsverschillen tussen snelwegen en onderliggende wegen op zichzelf niet noodzakelijkerwijze duiden op gebrekkige concurrentie op het hoofdwegennet. Voor een deel kan een verschil in prijs tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet worden verklaard door de gemiddelde doorzet per station. Dit geldt bijvoorbeeld in verhouding tot België waar onder meer de doorzet van stations op het onderliggende wegennet lager is.

Marktfactoren

Als een consument tankt, koopt hij een bundel diensten, waarbij benzine maar een onderdeel is. De consument kan immers producten in de winkel kopen, zijn auto wassen of extra service op prijs stellen. Verschillende consumenten zullen deze diensten verschillend waarderen, hetgeen deels verklaart dat prijzen in alle landen op het hoofdwegennet hoger zijn dan op het onderliggende wegennet. Ook de factor tijd is van belang: een zakelijke rijder of een vrachtwagenchauffeur denkt anders over tijd dan andere consumenten.

Voor een deel kan een verschil in prijs tussen hoofdwegennet- en onderliggend wegennet worden verklaard door het niet meenemen van supermarkten en onbemande stations in de dataset. Met name in Frankrijk kan dat de gemiddelde prijs op het onderliggende wegennet omlaag brengen. Dit betekent dat het beeld vooral in Frankrijk dus vertekend is: het feitelijke verschil tussen het hoofdnet en onderliggende wegennet is daar van dezelfde orde van grootte als in Nederland, als de hypermarchés wel worden meegenomen.

Conclusie

De pompprijzen van Euro95 langs de Nederlandse snelwegen liggen ongeveer tien cent per liter hoger in vergelijking tot de ons omringende landen. Op het onderliggende wegennet bij bemande stations liggen de Nederlandse Euro95-pompprijzen gemiddeld acht cent hoger. Voor het overgrote deel wordt

dit verschil veroorzaakt door hogere accijnzen in Nederland. De verschillen in kale prijzen zijn veel minder groot. Nederland is dan zelfs iets goedkoper dan België. De verschillen in kale prijzen worden op hun beurt voor het grootste deel veroorzaakt door verschillen in gemiddelde doorzet (aantal verkochte liters) per tankstation. Ook andere factoren spelen hierbij een rol zoals shopinkomsten, de verkoop van alcohol, en het aandeel biocomponent in Euro95. Opvallend is dat in alle landen de markt in zekere mate gebrekkig werkt en dat overheidsbeleid hierbij een duidelijke rol speelt. Zo oefent de overheid onder andere invloed uit via het vestigingsbeleid ten aanzien van stations, via wettelijke eisen aan het aandeel biocomponent, via het assortiment dat in shops mag worden verkocht of via het vaststellen van maximumprijzen. In een aantal gevallen staan daar winsten op andere beleidsterreinen tegenover, zoals ruimtelijke ordening of gezondheid. De factoren die in andere landen een drukkend effect op de prijs hebben, zijn niet eenvoudig door beleid af te dwingen in Nederland. Toetredingsbarrières verlagen is gezien de ruimtelijke ordening niet altijd evident, voor hypermarchés lijkt geen groot maatschappelijk draagvlak, de doorzet kan niet echt verhoogd worden, en de verkoop van alcohol stuit op andere bezwaren. In ieder geval kan voor een niet-triviaal gedeelte de situatie in Nederland niet veranderd worden zonder effecten te genereren op andere beleidsterreinen. Het is aannemelijk dat er nog mager ruimte zit op het hoofdwegennet in Nederland. Zoals te verwachten, wijzen de cijfers uit dat deze ruimte vooral zit bij stations waar relatief weinig concurrenten in de buurt zitten. Overigens zij opgemerkt dat het niet alleen de exploitanten en oliemaatschappijen zijn die profiteren van gunstig gelegen locaties. De overheid roomt immers een deel van de winsten af in de vorm van hogere veilingopbrengsten en huurprijzen.

LITERATUUR

- BTG (2007) *Jahresbericht des Bundesverbandes Tankstellen und Gewerbliche Autowäsche Deutschland*. Minden: BTG.
- DGEMP (2008) *L'industrie pétrolière en France 2007*. Parijs: DGEMP.
- ECORYS (2009) *Hoogte en totstandkoming benzineprijzen*. Rotterdam: ECORYS.
- Europese Commissie (2008) *Oil bulletin*. 30 juni.
- Europese Commissie (2009) *Oil bulletin*. 16 maart.
- FEBIAC (2009) *Belgische Federatie van de Automobielen- en Fietsindustrie*. www.febiac.be.
- Tweede Kamer (2005–2006) *Plaatsen van prijspalen en prijsvergelijkingpalen bij pompstations langs het hoofdwegennet*. 30300 XII, nr 24.
- Tweede Kamer (2007–2008) *Aanpassingen in de veiligheidsystematiek van tankstations langs de snelwegen*. 31200 XIII, nr 21.
- NOVE (2007) *NoveVisie*. nr 2007-5, jubileumuitgave.
- Petrolfed. www.petrolfed.be.
- Shops (2006) *Marge niet zaligmakend binnen zoetwaren*. oktober.