

# De prijseffecten van benzineveilingen

Om concurrentie te bevorderen worden elk jaar de huur-rechten van een aantal benzinestations langs de snelweg geveild. Dit leidt tot lagere prijzen, maar alleen wanneer de grote maatschappijen de verplichting hebben een aantal snelwegstations af te stoten.

**S**inds jaar en dag bestaat bij pers, publiek en politiek het sterke gevoel dat benzineprijzen langs de snelweg te hoog zijn vanwege een gebrek aan concurrentie.

Eigenaars van pompstations langs de snelweg beschikten immers over een eeuwigdurende concessie, waardoor er voor nieuwkomers geen ruimte was. Dit veranderde aan het begin van deze eeuw. Sinds 2002 worden jaarlijks de huur-rechten van een aantal bestaande stationslocaties langs de snelweg geveild, telkens voor een periode van vijftien jaar. In 2024 zullen alle stations minstens een keer geveild zijn. Dit moet leiden tot nieuwkomers en uiteindelijk tot lagere prijzen voor de consument.

Begin 2008 kwam SEOR-ECRI met een evaluatie van deze veilingen (Janssen *et al.*, 2008). Wegens gebrek aan prijsgegevens was SEOR-ECRI niet in staat om het effect van de veilingen op de prijzen van benzinestations in kaart te brengen. Dit artikel laat op basis van uitgebreide eigen verzameling van prijsgegevens zien in welke mate het veilen van benzinestations langs de snelweg heeft geleid tot lagere prijzen.

## Opzet van de veilingen en de reductieverplichting

Een aantal regels rond de veilingen zijn van belang voor de analyse. Allereerst was er sprake van een reductieverplichting. Shell, BP, Esso en Texaco moesten vóór 1 januari 2006 hun gezamenlijke aantal stations langs de snelweg terugbrengen met 48 stuks, ongeveer twintig procent van het totale aantal snelwegstations. Aan die reductieverplichting kon voldaan worden via de jaarlijkse veilingen, of door onderhandse verkoop. Door de reductieverplichting is er expliciet ruimte voor nieuwe toetreders en neemt de concentratiegraad af, wat kan leiden tot meer prijsconcurrentie. Vanaf 2006 mogen de grote maatschappijen weer snelwegstations aankopen. Veel aandacht is uitgegaan naar het ontwerp van de veiling. In principe gaat de opbrengst van de veiling naar de huidige eigenaar. Maar die kan ook meedingen naar zijn eigen locatie. Dat maakt het lastig om een eerlijke veiling te organiseren. Uiteindelijk is gekozen voor een veiling waarbij, in het geval dat

de huidige eigenaar de hoogste bidder is, deze het verschil tussen zijn bod en het op een na hoogste bod moet afdragen aan de overheid, tot een bepaald maximum. Dat is een goede oplossing die de prijseffecten van de veiling niet nadelig heeft beïnvloed.

## Tussentijdse aanpassingen in het veilingsschema

Een ander belangrijk aspect is de volgorde waarin de stations worden geveild. In eerste instantie wordt die door de overheid bepaald. In december 2001 werd in de Staatscourant voor de periode 2002–2008 gepubliceerd welke stations in welk jaar zouden worden geveild. Daarbij werd in elk afzonderlijk jaar gestreefd naar een gebalanceerd aanbod van stations in termen van omzet en geografische spreiding. Na de publicatie van de oorspronkelijke lijst hadden maatschappijen echter de gelegenheid om wijzigingen in het schema aan te brengen. Wie een bepaald station moest gaan veilen, mocht dat station vervangen door een vergelijkbaar station dat ook in zijn bezit was. Een dergelijke aanvraag moest wel minimaal een jaar van tevoren worden gedaan. Ieder jaar wordt in de Staatscourant een geactualiseerde lijst gepubliceerd van stations die de volgende zeven jaar zullen worden geveild.

Het ligt voor de hand dat maatschappijen de veiling van minder winstgevend stations hebben bespoedigd, zodat ze deze van de hand konden doen onder de reductieverplichting, en de veiling van meer winstgevend stations juist hebben uitgesteld, zodat ze deze zelf in bezit konden houden. In potentie leidt dit tot een selectie-effect: wanneer wordt gevonden dat geveilde stations lagere prijzen voeren, dan worden die lagere prijzen wellicht niet veroorzaakt door de veiling, maar zijn ze juist de reden dat deze stations geveild zijn.

ADRIAAN SOETEVENT,  
MARCO HAAN EN PIM  
HEIJNEN

Universitair docent aan  
de Universiteit van Am-  
sterdam, universitair  
hoofddocent aan de Rijks-  
universiteit Groningen  
en universitair docent  
aan de Universiteit van  
Amsterdam

Tabel 1

Aanpassingen in het veilingsschema en uitkomst veiling.

Tijdstip veiling...	'02	'03	'05	'06	'07	Totaal
<b>Geen eigendomswijziging</b>						
onveranderd	5	3	6	5	5	24
uitgesteld					1	1
vervroegd					1	1
<b>Eigendomswijziging</b>						
onveranderd	4	3	1	1	1	10
uitgesteld						0
vervroegd		4	6	1	1	12

## Selectie

Tabel 1 geeft voor de stations geveild tussen 2002 en 2007 aan of de veiling heeft geleid tot een eigendomswijziging, en relateert dat aan eventuele wijzigingen van het station in het veilingsschema; of de veiling is uitgesteld, vervroegd, of volgens de oorspronkelijke planning heeft plaatsgevonden. Dan blijkt dat er inderdaad sprake is van een selectie-effect. Van de dertien stations die vervroegd werden geveild, veranderden er twaalf van eigenaar, ofwel 92 procent. Blijkbaar waren deze stations voor de oorspronkelijke eigenaar minder aantrekkelijk, en zijn ze om die reden vooruit geschoven. Van de 33 stations waarvan de veiling volgens de oorspronkelijke planning plaatsvond, veranderden er slechts tien van eigenaar. Dat is dertig procent, aanzienlijk minder dan het aandeel van de vervroegd geveilde stations.

## Data

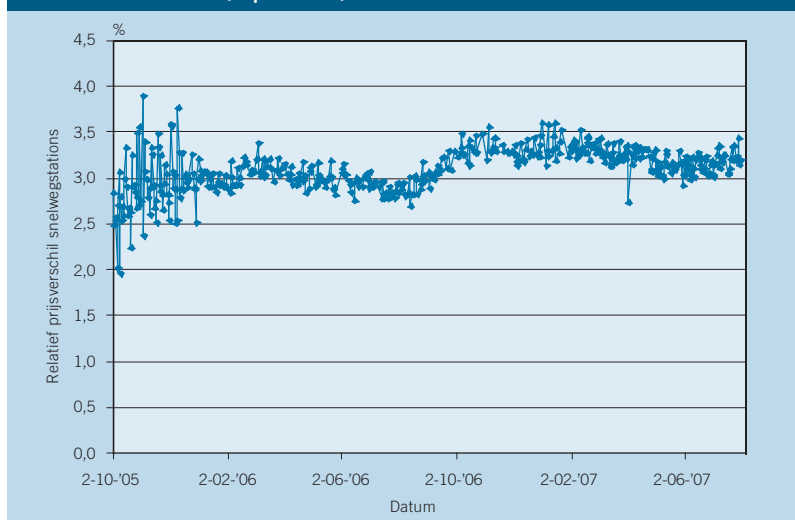
Sinds de zomer van 2005 publiceert Athlon, een grote leasemaatschappij, dagelijks de brandstofprijzen van vrijwel alle pompstations in Nederland op zijn website. De gegevens zijn afkomstig van de 125.000 lease-rijders van Athlon; elke keer als zij tanken loopt de rekening via de leasemaatschappij die vervolgens kan nagaan welke literprijs in rekening wordt gebracht. De analyse in dit artikel is gebaseerd op een dataset met prijzen zoals die tussen oktober 2005 en augustus 2007 door de auteurs zijn verzameld. In totaal bestaat de dataset uit 3585 pompstations en iets meer dan een miljoen prijsobservaties voor Euro95, de meest gangbare benzinesoort.

## Benzine langs de snelweg

Figuur 1 geeft het verloop door de tijd van het verschil tussen de gemiddelde prijs van pompstations die langs de snelweg liggen, en de gemiddelde prijs van pompstations waarvoor dat niet het geval is. Langs de snelweg blijkt benzine inderdaad duurder, en het relatieve prijsverschil lijkt in de loop van de tijd iets gestegen. Het prijsverschil bedraagt gemiddeld iets meer dan drie procent. Wie langs de snelweg tankt betaalt gemiddeld dus vier tot vijf cent per liter meer. Een redelijk verschil, maar niet zo veel als soms in de media wordt geclaimd. Kamerlid Ten Hoopen (CDA) beweerde in oktober 2007 bijvoorbeeld dat door meer concurrentie tussen pomphouders langs de snelweg de prijs met

Figuur 1

Verloop van het prijsverschil tussen snelwegstations en niet-snelwegstations (in procenten).



twaalf cent omlaag zou kunnen (De Telegraaf, 2007). Op basis van de gegevens lijkt dat schromelijk overdreven. Zelfs in het geval dat meer concurrentie langs de snelweg leidt tot een prijsniveau vergelijkbaar met dat op het onderliggende wegennet, zullen de prijzen met hooguit vijf cent per liter dalen.

## Effect van veilingen

Om te beoordelen in welke mate de veiling van snelwegstations heeft geleid tot lagere prijzen, wordt de log van de prijs van een pompstation langs de snelweg op een willekeurige dag verklaard uit een dagspecifieke constante, een dummy 'geveild' die aangeeft of het station al dan niet geveild is, en een aantal stations-specifieke variabelen, zoals het aantal concurrerende stations in de directe omgeving, merkdummy's, een dummy voor de nabijheid van een grens, en het aantal auto's in een straal van twintig kilometer (Soetevent *et al.*, 2008). In kolom 1 van tabel 2 wordt de coëfficiënt van de 'geveild'-dummy gerapporteerd; coëfficiënten van de andere variabelen zijn buiten beschouwing gelaten. Te zien is dat snelwegstations die geveild zijn, gemiddeld 0,9 procent goedkoper zijn dan snelwegstations waarvoor dat niet het geval is. Dat suggereert dat de veiling gecombineerd met de reductieverplichting inderdaad een effect op benzineprijzen langs de snelweg heeft gehad.

Om te beoordelen waar die prijsdaling precies vandaan komt, wordt in kolom 2 van tabel 2 onderscheid gemaakt tussen geveilde stations die van eigenaar zijn veranderd, en geveilde stations waarvoor dat niet het geval is. Daartoe wordt een dummy 'eigendomswijziging' toegevoegd. De prijsdaling voor geveilde stations die niet van eigenaar veranderen blijkt dan slechts 0,2 procent, en is niet langer statistisch significant. Stations die wel van eigenaar veranderen, worden gemiddeld 1,7 procent goedkoper, de som van beide effecten.

Zoals eerder gesteld kan er echter sprake zijn van een selectie-effect. De geveilde stations zijn geen willekeurige trekking uit de volledige populatie snelwegstations, omdat de maatschappijen invloed hadden op welke stations werden geveild. De populatie van oorspronkelijk aangekondigde stations is een betere benadering van een willekeurige trekking. In kolom 3 gebruiken we daarom een dummy die aangeeft of het station tot de oorspronkelijk aangekondigde groep behoort, als instrument voor de daadwerkelijke veiling van een station. Het prijseffect is nu kleiner en is niet langer statistisch significant. Op grond hiervan kan niet uitgesloten worden dat het oorspronkelijke resultaat het gevolg is van selectie-effecten.

Gemiddeld genomen zijn geveilde snelwegstations dus bijna een procent goedkoper dan niet geveilde snelwegstations. Dat wordt volledig verklaard door stations die van eigenaar zijn veranderd. Zij zijn gemiddeld 1,7 procent goedkoper. Deels worden de waargenomen prijsdalingen veroorzaakt door een selectie-effect; grote maatschappijen hadden invloed op welke stations zouden worden geveild, en

Tabel 2

Het effect van de veilingen.

	OLS - IV		
	(1)	(2)	(3)
<b>Geveild</b>	-0,0091** (0,0039)	-0,0020 (0,0054)	-0,0076 (0,0047)
<b>Eigendomswijziging</b>		-0,0145* (0,0076)	

Standaardfouten geclusterd op stationsniveau.

\*\* significant op 5%; \* significant op 10%.

lijken gemiddeld genomen gekozen te hebben voor stations met meer concurrentie, die om die reden een lagere prijs voeren en minder winstgevend zijn. Als de veiling leidt tot meer concurrentie, dan zou dat ook zichtbaar moeten zijn in de prijzen van omliggende stations. Zo'n effect blijkt echter niet waarneembaar. Ook blijkt er geen reden om aan te nemen dat het prijsgedrag van de huidige eigenaar al veranderde na de aankondiging van de veiling.

### Effect op individuele stations

In bovenstaande analyse werd gekeken naar alle stations die in het verleden zijn geveild. Voor stations die geveild werden in 2005 en 2006, zijn er echter prijsgegevens beschikbaar van zowel voor als na de veiling. Daar kan dus precies worden nagegaan wat er met de prijs gebeurde op het moment dat een station werd geveild. Van een selectie-effect is dan geen sprake. In 2005 was nog sprake van een reductieverplichting, terwijl die in 2006 niet meer gold. In 2005 waren dan ook zes van de dertien geveilde stations naar voren geschoven, in 2006 slechts een van de zeven. Door de in 2005 en 2006 geveilde stations te vergelijken kan daarom worden nagegaan of de prijsdalingen worden veroorzaakt door de veiling, of dat ze vooral moeten worden toegeschreven aan de reductieverplichting.

Figuur 2 geeft een overzicht van de resultaten. De figuur vergelijkt steeds voor een bepaalde groep stations het verloop van het gemiddelde prijsverschil met de groep snelwegstations waarbij van een veiling geen sprake is. Daarbij wordt gekeken naar het gemiddelde prijsverschil vóór de veiling van 2005, dat na de veiling van 2006, en dat in de tussenliggende periode.

De gestreepte lijn weerspiegelt de stations die geveild zijn vóór 2005. Deze zijn inderdaad aanzienlijk en significant goedkoper dan stations in de controlegroep. De zwarte lijn geeft aan dat stations die geveild zijn in 2005, vóór 2005 al iets goedkoper waren. Na de veiling blijken deze stations echter aanzienlijk in prijs te dalen, al is dat verschil niet statistisch significant. Stations die in 2006 geveild zijn, de gestippelde lijn, waren vóór de veiling iets duurder dan stations in de controlegroep. Na de veiling daalt hun prijs iets. De verschillen zijn echter niet significant.

Voor een nadere analyse worden de in 2005 geveilde stations gesplitst in een groep die van eigenaar is veranderd, en een groep waarvoor dat niet het geval is. De eerste groep bestaat uit zeven stations waarvan er zes door de maatschappijen naar voren zijn geschoven, de tweede groep uit zes stations die allemaal al in het oorspronkelijke veilingsschema stonden. Stations die niet van eigenaar zijn veranderd worden in figuur 3 weergegeven door de gestippelde lijn. Deze stations waren voor de veiling al een procent duurder, en de prijs verandert na de veiling niet. Dat beeld komt overeen met dat van de stations die in 2006 geveild zijn. Stations die van eigenaar zijn veranderd, de gestreepte lijn in figuur 3, waren voor de veiling al ruim een procent goedkoper. Dat duidt op een selectie-effect. Na de veiling is hier echter een forse en significante prijsdaling van ruim twee procent te zien.

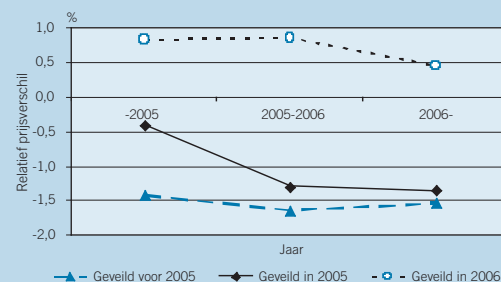
Het beeld dat uit deze analyse naar voren komt, komt overeen met het beeld van de regressies eerder. Na de veiling van een snelwegstation daalt de prijs met ongeveer twee procent, maar alleen als het station door de veiling van eigenaar verandert. Vindt geen eigendomsoverdracht plaats, dan is geen prijseffect waarneembaar. Stations die na een veiling van eigenaar veranderen, zijn precies die stations die door de maatschappijen naar voren zijn geschoven om te voldoen aan de reductieverplichting. Is eenmaal aan die verplichting voldaan, dan ligt het niet voor de hand te verwachten dat verdere veilingen zullen leiden tot eigendomsveranderingen of prijsdalingen. Die verwachting wordt gestaafd door de ervaringen in 2006.

### Conclusies

In dit artikel worden de effecten geanalyseerd van de veilingen van huurrechten van pompstations langs het Nederlandse hoofdwegenet. Die veilingen gingen gepaard met een reductieverplichting die inhield dat de vier grote oliemaatschappijen gezamenlijk hun aantal pompstations langs de snelweg moesten terugbrengen.

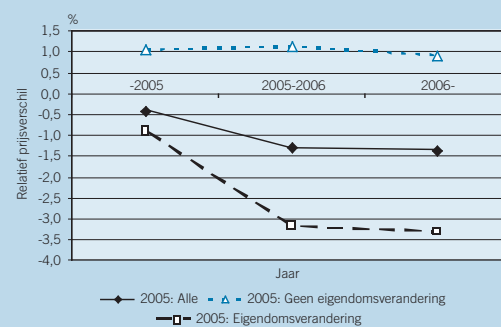
Figuur 2

Effecten van de veilingen in 2005 en 2006.



Figuur 2

Effecten van de veiling in 2005.



Allereerst blijkt dat de hoogte van benzineprijzen langs de snelweg, en daarmee het gebrek aan marktwerking, schromelijk wordt overdreven. Gemiddeld betaalt een automobilist langs de snelweg niet twaalf cent per liter meer, zoals soms wordt beweerd, maar slechts vier tot vijf cent.

De reductieverplichting heeft tot duidelijk lagere prijzen geleid. Een snelwegstation geveild onder die verplichting werd na de veiling zo'n twee procent goedkoper. Dat is meer dan de helft van het gemiddelde prijsverschil tussen snelwegstations en niet-snelwegstations. Nadat maatschappijen hebben voldaan aan de reductieverplichting, blijken de veilingen geen waarneembaar effect meer te hebben, vooral omdat stations dan nauwelijks nog van eigenaar veranderen. De veiling van pompstations langs de snelweg als zodanig heeft dus geen effect op concurrentie. Pas wanneer deze gepaard gaat met een reductieverplichting, is een prijseffect waarneembaar. In de toekomst kan meer concurrentie worden bewerkstelligd door een nieuwe reductieverplichting, niet door de veilingen in hun huidige vorm.

### LITERATUUR

- De Telegraaf (2007) Benzine 12 cent te duur. 15 oktober, 1.
- Janssen, M., E. Maasland, S. van der Geest en M. Varkevisser (2008) *Evaluatie benzineveiling*. Rotterdam: SEOR-ECRI.
- Soetevent, A., M. Haan en P. Heijnen (2008) *Do forced divestitures and auctioning licenses increase competition on established markets? Evidence for the Dutch retail gasoline market*. Tinbergen institute working paper 117/1. Amsterdam: Tinbergen instituut.