

Vergaderjaar 1996–1997

25 000 XIII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 1997

Nr. 52

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 15 september 1997

Hierbij heb ik het genoegen u het onderzoeksrapport «Toetredingsdrempels voor benzineservicestations» te doen toekomen¹. Dit rapport is het eindverslag van het onderzoek, dat ik door het bureau EIM heb laten verrichten naar belemmeringen voor potentiële nieuwkomers in de motorbrandstoffenhandel.

Aanleiding voor dit onderzoek was de uitkomst van het internationaal vergelijkende onderzoek van Coopers & Lybrand naar de prijsopbouw van Euro 95 en Diesel in Nederland, België, Frankrijk en Groot-Brittannië van november 1996. In dit onderzoek kwamen twee opvallende verschillen tussen de Nederlandse motorbrandstoffenbranche en deze sector in de ons omringende landen naar voren. Op de eerste plaats wordt in Nederland een opmerkelijk hoge distributiemarge op de verkoop van deze motorbrandstoffen behaald. Daarnaast is een verhoudingsgewijs groot aandeel in het aanbod van motorbrandstoffen in handen van de vier grootste marktpartijen met daarbij een opvallend groot aandeel van de marktleider.

Deze uitkomsten hebben mij aanleiding gegeven nader onderzoek naar de motorbrandstoffenmarkt te verrichten. Dit betreft het onderhavige onderzoek naar toetredingsdrempels en een mededingingsonderzoek, inzake het vóórkomen van mededingingsbeperkingen. Beide onderzoeken heb ik bij u aangekondigd in mijn brief van 21 maart jongstleden (25 000 XIII, nr. 42).

Uit het onderzoek naar de toetredingsdrempels komt naar voren, dat de mogelijkheden voor de nieuwkomers op de motorbrandstoffenmarkt beperkt zijn. Hierbij is op de eerste plaats te wijzen op het geringe aantal locaties dat vrijgegeven wordt voor de vestiging van benzinestations. Gemeenten houden sterk vast aan de in bestemmingsplannen vastgelegde en merendeels al bezette locaties voor benzinestations. Nieuwkomers kunnen alleen een nieuw benzinestation starten, indien er nieuwe locaties bijkomen. Voor toewijzing van deze nieuwe locaties moeten zij

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

dan vaak opbieden tegen de grote, financieel sterke oliemaatschappijen. Toetreding vanuit branchevreemde kanalen, zoals de detailhandel, kent eveneens hoge drempels. Dit hangt samen met het vestigingsbeleid van de overheid (het beleid ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandelsvestiging). Vestiging van benzinstations bij bijvoorbeeld een meubelzaak of een doe-het-zelf winkel is daardoor vaak onmogelijk.

Ook voor de snelwegstations is een dergelijk beeld te schetsen. De meeste bestaande locaties zijn daar in handen van de grote oliemaatschappijen en nieuwe locaties worden slechts beperkt vrijgegeven. Naar de mogelijkheden om langs het rijkswegennet via een veilingstelsel tot ruimere toetredingsmogelijkheden te komen wordt, naar aanleiding van een motie daartoe van de heer Hofstra, thans in opdracht van het Ministerie van Financiën onderzoek verricht.

Een ander cluster van toetredingsbelemmeringen is volgens het rapport gelegen in de relatief hoge investeringskosten die met de realisatie van een benzinstation gepaard gaan. Deze kosten zijn in de loop van de jaren, door met name de milieu-eisen en het toenemend belang van shops en een carwash bij benzinstations, alleen maar toegenomen. Ook moeten toetreders steeds vaker aan de gemeente een hoge entrance fee betalen om een benzinstation te mogen starten. Voor de kapitaalkrachtige oliemaatschappijen vormen deze investeringskosten geen grote drempel. Voor startende nieuwkomers wel.

Een belangrijke toetredingsbelemmering is verder de sterke positie van de oliemaatschappijen. Hierbij noemt het rapport onder meer de gehanteerde loyaliteitssystemen, de beperkte financieringsmogelijkheden van nieuwe stations buiten de oliemaatschappijen om en de compensatie- en beloningsregelingen van oliemaatschappijen, zoals het margebijdrage stelsel. Dit laatste stelsel zorgt er voor, dat het zeer moeilijk is voor nieuwkomers om als prijsvechter een positie op de benzinemarkt te veroveren. Pomphouders worden gesteund door «hun» oliemaatschappij, indien zij hun prijzen wensen te verlagen vanwege een door een lokale concurrent doorgevoerde prijsdaling (prijsoorlog).

De pomphouder die op deze wijze wordt gesteund door een kapitaalkrachtige oliemaatschappij zal dit in de regel langer vol kunnen houden dan de nieuwkomer die marktaandeel wil veroveren.

Om de toetreding tot de benzinemarkt beter mogelijk te maken komt het EIM met een vijftal oplossingsmogelijkheden:

- Vergroting van het aantal locaties voor benzinstations, waaronder mogelijkheden voor kleine, automatische stations.
- Gelijke kansen bij uitgifte nieuwe locaties.
- Verruiming van de mogelijkheden voor toetreding van bedrijven uit branchevreemde kanalen.
- Toezicht op het marktgedrag van oliemaatschappijen.
- Verruimen van de financieringsmogelijkheden voor startende ondernemers.

Zonder thans al een standpunt ten aanzien van deze oplossingsrichtingen te willen innemen zal ik over deze kwestie in overleg treden met mijn collega's van Verkeer & Waterstaat, Financiën en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer om te bezien welke wegen open staan om tot ruimere toetredingsmogelijkheden te komen en aldus de marktwerking in de benzinebranche te bevorderen.

Ten behoeve van het mededingingsonderzoek is de eerste fase van gegevensverzameling bij de oliemaatschappijen afgerond. De oordeelsvorming ten aanzien van mogelijke beperking van de mededinging vergt

een gedegen inzicht in de marktstructuur, de marktverhoudingen en de gedragingen van de betrokken marktpartijen. Daarvoor is nog nader onderzoek nodig. Zodra dit onderzoek is afgerond zal ik u op de hoogte stellen van de uitkomsten.

De Minister van Economische Zaken,
G. J. Wijers