

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 XIII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 2009**

**Nr. 49**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 17 december 2008

De vaste commissie voor Economische Zaken<sup>1</sup> heeft bij brief van 29 september 2008 een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Economische Zaken over de hoogte van de benzineprijzen (2008Z0200/2008D06520). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 december 2008.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Tichelaar

De griffier van de commissie,  
Franke

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GL), Ten Hoopen (CDA), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Hessels (CDA), ondervoorzitter, Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Irrgang (SP), Jansen (SP), Biskop (CDA), Ortega-Martijn (CU), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Vos (PvdA), De Rouwe (CDA) en Elias (VVD).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van Dijk (CDA), Sap (GL), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Blom (PvdA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Cramer (CU), Atsma (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Madlener (PVV), Vacature (VVD), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Uitslag (CDA) en Weekers (VVD).

*Wat zijn de daadwerkelijke verschillen? Klopt de lijst van de Europese Commissie, waaruit blijkt dat de benzineprijs in ons land 7 tot 16 Eurocent hoger is?*

De Europese Commissie (hierna: Commissie) publiceert wekelijks een overzicht van motorbrandstofprijzen (Oil Bulletin) op basis van door lidstaten aangeleverde informatie. De verschillen die daarin te zien zijn, komen niet overeen met de daadwerkelijke verschillen die voor de consument relevant zijn. De huidige cijfers van het Oil Bulletin betreffen een ondoorzichtig en uiteenlopend overzicht van onder meer door oliemaatschappijen gehanteerde adviesprijzen, prijzen aan de pomp en daadwerkelijke transactieprijzen. De prijs zoals deze aan de pomp wordt gehanteerd, is in de norm lager dan de adviesprijs. De daadwerkelijke transactieprijs, de prijs die uiteindelijk betaald wordt aan de kassa, is als gevolg van aanvullende kortingsregelingen gemiddeld genomen lager dan zowel de adviesprijs als de prijs aan de pomp. Dit leidt ertoe dat de opgegeven prijzen niet goed met elkaar zijn te vergelijken. De Commissie is zich inmiddels bewust van deze verschillen en heeft een vragenlijst naar de lidstaten gestuurd om meer zicht te krijgen op de gehanteerde methodiek bij het opstellen van de aangeleverde prijzen, alsook op mogelijke verschillen in marktstructuur tussen lidstaten en de effecten daarvan op de prijsvorming.

De prijsverschillen tussen Nederland en andere lidstaten waarvan in het Oil Bulletin melding is gemaakt, vallen in de praktijk lager uit. Zoals gezegd is dit deels het gevolg van de vergelijking van verschillende soorten prijzen. Voor Nederland is jarenlang de gemiddelde door de oliemaatschappijen gehanteerde adviesprijs aangeleverd. Deze adviesprijs wordt echter slechts voor een beperkt deel van de pompstations daadwerkelijk als pompprijs gehanteerd, vrijwel uitsluitend langs de rijkswegen. De adviesprijs is in de norm dan ook hoger dan de feitelijke prijs aan de pomp. Buiten de rijkswegen worden in het algemeen lagere pompprijzen gehanteerd. Afhankelijk van het type pompstation kan het prijsverschil oplopen van enige centen tot meer dan 10 cent beneden de adviesprijs. Onbemande pompen hebben bijvoorbeeld gemiddeld vaak een pompprijs die meer dan 7 cent beneden de adviesprijs ligt. Ook bij witte pompen en bij regionale prijzenoorlogen kunnen de verschillen aanzienlijk zijn.

Voorts is relevant dat een groot deel van de weggebruikers een additionele korting aan de kassa krijgt ten opzicht van de gehanteerde prijzen aan de pomp, door gebruik te maken van een van de vele mogelijke kortingskaartregelingen. Het kan daarbij onder meer gaan om bedrijven, «fleetowners» (bijvoorbeeld transportbedrijven) en consumentengroepen (bijvoorbeeld de ANWB; 6 cent per liter lager in prijs), die bepaalde kortingsafspraken hebben gemaakt met de oliemaatschappijen of pompstations, maar het kan ook gaan om loyaliteitsregelingen (trouwenklantenkaart), etc. Alle grote oliemaatschappijen hebben een groot aantal kortingscontracten afgesloten met grootverbruikers. Gemiddeld zou het bij de dieselfazet gaan om 40–70% van de afzet, en voor eurobenzine om 15%. Op de rijkswegen zou het volume van deze «fleetowners» relatief nog groter zijn.

Vergelijking van de voor Nederland aangeleverde adviesprijzen met de door verschillende andere lidstaten aangeleverde pompprijzen en daadwerkelijke transactieprijzen levert aldus een vertekend beeld op. Wel geeft het Oil Bulletin een goed beeld van de ontwikkeling van de Nederlandse brandstofprijzen (stijging danwel daling van de brandstofprijzen).

In de overzichten van het Oil Bulletin staan tenslotte ook de heffingen en belastingen van de diverse lidstaten weergegeven. Het totaal niveau van heffingen, accijnzen en belasting in Nederland is in vergelijking met andere lidstaten relatief hoog. De afgelopen jaren heeft er echter een structurele fout in de overzichten gestaan, doordat er sprake is geweest van een te laag accijns- en heffingentotaal in de tabellen zoals doorgegeven aan de Commissie. Gedurende deze periode zijn enerzijds de verhogingen van de accijnstarieven als gevolg van de inflatiecorrectie niet meegenomen, en is anderzijds de tijdelijke verlaging van de voorraadheffing niet meegenomen. Dit heeft onder meer tot gevolg gehad dat berekeningen van de zogenoemde «kale prijs» op basis van deze data in het Oil Bulletin te hoog zijn uitvallen. Afgelopen zomer is deze structurele fout in de overzichten aan het licht gekomen. Inmiddels is dit in overleg met de Commissie hersteld.

2

*Wat is uw reactie op de stelling, zoals onlangs door Shell verwoord, dat de prijsmetingen onjuist zijn?*

Zoals hierboven aangegeven, is Nederland als gevolg van de gehanteerde methodiek en de daarbij gemaakte fouten er bij de Europese vergelijking de afgelopen jaren relatief ongunstig uitgekomen en is ten onrechte het beeld ontstaan dat de pompstations/oliemaatschappijen in Nederland een veel grotere bruto marge konden realiseren dan pompstations in het buitenland.

3

*In hoeverre worden de prijsverschillen veroorzaakt door een grotere dichtheid van benzinestations, hogere locatiekosten langs de snelweg en een andere marktsituatie, met name afgezet tegen de situatie in andere lidstaten waar supermarkts benzine verkopen zonder marge?*

De prijsverschillen komen deels voort uit de onder het antwoord bij vraag 1 geschetste oorzaken. Desalniettemin lijken de kale benzineprijzen in Nederland gemiddeld hoger te liggen dan in andere lidstaten. Er zijn verschillende mogelijke verklaringen voor de resterende prijsverschillen die in de gerapporteerde prijzen van het Oil Bulletin besloten liggen, waaronder aanwezige structurele kostenverschillen en verschillen in marktstructuur in de diverse lidstaten.

Ten eerste is er voor Nederland een aantal kostenposten aan te wijzen die bij een vergelijking met het buitenland mogelijk relevant zijn. Nederland is een relatief dichtbevolkt land, met als gevolg daarvan een relatief grote concurrentie op het grondgebruik. De daaraan verbonden kosten zijn dan ook voor de gemiddelde pompstationhouder vermoedelijk hoger dan in het buitenland. Naast deze hogere locatiekosten (hogere huurkosten) hebben de pomphouders mogelijk ook te maken met hogere precario-rechten (kosten voor het benutten van openbare plaatsen). Tot slot is het denkbaar dat de Nederlandse milieueisen strenger zijn en dat de in dat kader te maken kosten hoger uitvallen dan in het buitenland.

Ten tweede kunnen verschillen in marktstructuur een bijkomende verklarende factor zijn voor hoger uitvallende gemiddeld doorberekende kosten in Nederland. Nederland heeft in vergelijking met het buitenland een relatief intensief netwerk van pompstations. De gemiddelde doorzet per pompstation ligt daardoor over het algemeen mogelijk lager dan in het buitenland. In vergelijking met het buitenland, dienen de diverse (en deels hogere) vaste kosten per pompstation derhalve te worden verdeeld over een kleiner aantal liters, waardoor de gemiddelde kosten hoger uitkomen dan in het buitenland.

In het omringende buitenland vindt bovendien vaak een aanzienlijk deel van de afzet plaats via supermarkten. Die hanteren doorgaans lagere marges – soms zelfs verkoop tegen kostprijs – teneinde klanten naar de supermarkten te lokken, alwaar de kosten worden goedgemaakt door de marges op de andere producten (kruissubsidiëring). Hiervan is in Nederland nog nauwelijks sprake. Wel wordt door Nederlandse weggebruikers op grote schaal gebruik gemaakt van beschikbare spaaracties, zoals zegels, airmiles, etc. De daaraan verbonden kosten zullen ook doorberekend worden in de gehanteerde marges.

Meer definitieve antwoorden op de rol van al deze aspecten kunnen gegeven worden op basis van de uitkomsten van een eerder door mij aangekondigde onderzoek naar de opbouw en de totstandkoming van de benzineprijzen (Handelingen 2008–2009, nr. 15, Tweede Kamer, pag. 1139–1140). De resultaten van dit onderzoek kunnen aanleiding vormen voor aanvullende maatregelen op de benzinemarkt. Ik streef er naar uw Kamer daarover medio 2009 te informeren.

4

*Zijn er andere oorzaken voor de prijsverschillen en wat betekent dat voor de prijs per liter benzine?*

Naast de verschillen in accijnzen, heffingen en belasting die er tussen lidstaten bestaan, en de bovengenoemde margeverschillen als gevolg van de verschillen in marktstructuur, kunnen prijsverschillen ook voortkomen uit de in sommige lidstaten gevoerde maximum prijspolitiek. Op grond van de antwoorden op de vragenlijst van de Europese Commissie zal mogelijk meer duidelijkheid ontstaan over de daadwerkelijke grootte van de verschillen tussen de lidstaten, en op grond van welke oorzaken die verschillen te verklaren zijn.

Ook het in het antwoord op vraag 3 genoemde onderzoek moet meer duidelijkheid bieden over de opbouw en de totstandkoming van de benzineprijzen.

5

*Wat kan concluderend worden gezegd van de prijzen, na aftrek van prijsverschillen (positief en negatief) veroorzaakt door factoren die liggen buiten de benzinemaatschappijen?*

Concluderend kan worden opgemerkt dat de aanzienlijke prijsverschillen waarvan met name in het afgelopen jaar melding is gemaakt, in de praktijk lager uitvallen als gevolg van de geschetste onvolkomenheden in de prijsmetingen van het Oil Bulletin. Niettemin bestaat er een gebrek aan inzicht in het voor de consument werkelijk relevante prijsniveau en hoe dit niveau zich verhoudt tot dat in andere landen. Dit vormt voor mij aanleiding tot het uitvoeren van het in de vorige vragen genoemde onderzoek.