

## Tilburg University

### **Benzinekartels**

van Damme, E.E.C.

*Published in:*  
Algemeen Dagblad

*Publication date:*  
2000

*Document Version*  
Peer reviewed version

[Link to publication in Tilburg University Research Portal](#)

*Citation for published version (APA):*  
van Damme, E. E. C. (2000). Benzinekartels. *Algemeen Dagblad*.

#### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

#### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

## BENZINEKARTELS

In het zwartepietenspel over wie voor de hoge benzine- en dieselprijzen verantwoordelijk is, is vooralsnog onduidelijk wie aan het kortste eind zal trekken. De OPEC wijst beschuldigend naar de overheid, deze schuift de hete aardappel door naar de oliemaatschappijen, die vervolgens de bal weer netjes terugkaatsen. Ondertussen staat het verkeer in een groot deel van Europa stil.

Belangrijke schuldige is natuurlijk de OPEC. Het kartel van olieproducerende landen is er door productiebeperking in geslaagd de prijs van ruwe olie in twee jaar tijd te laten verdriedubbelen. Hierbij werd OPEC natuurlijk wel geholpen door een stijging in de vraag als gevolg van het feit dat het ons allen in het Westen zo goed gaat. Net zo belangrijk is echter het strakke leiderschap van OPEC. President Chavez van Venezuela staat nu aan het roer en hij is er in geslaagd de kartelleden te disciplineren niet meer dan hun quotum te produceren. In het verleden was Venezuela zelf een van de belangrijkste ontduikers van de kartelovereenkomst. Chavez heeft echter begrepen dat hij zijn verkiezingsbelofte 'gratis onderwijs, huisvesting en zorg voor elke arme sloeber' alleen gestand kan doen als hij zich aan de productiebeperkingen houdt.

Een tweede factor is de zwakke Euro. Als de prijs van een vat ruwe olie stijgt van \$10 naar \$30 en de Euro tegelijkertijd daalt van \$1.10 naar \$0.85 dan wordt ruwe olie in de Eurozone wel bijna vier keer zo duur. De chaos in Europa en het toegeven van de Franse regering aan de eisen van de chauffeurs ondermijnen het vertrouwen in de Euro die vervolgens nog verder verzwakt waardoor de olieprijs hier nog verder stijgt.

De belastingen doen natuurlijk ook een flinke duit in het zakje. Voor elke liter Euro die u tankt vangt de overheid 127,8 cent aan accijns. Daarenboven moet 17,5% aan BTW betaald worden. Al met al gaat bij een literprijs van f 2,69 bijgevolg f 1,70 naar Staat's Schatkist. Dat is dus f 85 per keer dat u tankt.

Als overheid en OPEC betaald zijn blijft nog ongeveer 30 cent per liter over, te verdelen tussen

oliemaatschappij en pomphouder. Shell claimt hiervan slechts 10% op te strijken. De suggestie is dat dat weinig is. Ik vind dat eigenlijk veel. Het is immers pure winst, die in een meer competitieve markt als sneeuw voor de zon zou verdwijnen.

Blijft over 27 cent aan distributiekosten. Iedereen is het er over eens dat distributiekosten in Nederland hoger zijn dan in de ons omringende landen. De vraag is echter waarom. De olies, Shell voorop, wijzen op het fijnmazige net van tankstations in Nederland. Omdat er veel stations zijn hebben ze gemiddeld een lage doorzet, waardoor hun kosten hoog zijn. Volgens mij is dit een drogredenering en probeert Shell ons hier zand in de ogen te strooien.

Waarom denkt u dat er in Nederland zoveel tankstations zijn? Het antwoord is niet dat de oliemaatschappijen ons het leven makkelijk willen maken en ons omrijden willen besparen, maar dat het op deze markt makkelijk is om geld te verdienen. Omdat er weinig concurrentie is zijn de marges hoog en is het al snel interessant om ergens een tankstation te openen.

De reden dat er weinig concurrentie is is overigens ook eenvoudig. In Nederland is Shell onbetwist marktleider zodat Shell's prijzen voor iedereen een natuurlijk referentiepunt vormen. Shell maakt haar adviesprijzen bekend, iedereen kan ze op het internet eenvoudig vinden. Niemand hoeft deze prijzen te volgen, er is dus geen kartel en het is dan ook niet verbazingwekkend dat de sector de mededingingsonderzoeken met vertrouwen tegemoet ziet. Maar, wat zou u doen als u pomphouder was: iets onder die prijs gaan zitten en een prijsoorlog riskeren of het advies braaf volgen? Ik zou het wel weten.

Wie op de internetsite van de ANWB kijkt ziet dat nog niet alle pomphouders het bovenstaande begrepen hebben. In Nijmegen is bij twee stations Euro voor *f* 2,47 per liter te krijgen. In Herkenbosch, in de provincie Limburg, is zelfs een station dat Euro voor *f* 2,29 per liter verkoopt. Als u in de buurt woont, zou ik snel bij hen langs gaan voordat ook zij tot de conclusie komen dat het beter is de leider te volgen.

Eric van Damme