

Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

De Voorzitter van de
Eerste Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA 's GRAVENHAGE

**Directie Algemene Fiscale
Politiek**

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk
AFP/2014/485

Uw brief (kenmerk)

Datum 28 mei 2014
Betreft Evaluatie accijnsverhoging op diesel en LPG

Bijlagen
1

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u een afschrift toekomen van de brief (met bijlage) over de evaluatie van de accijnsverhoging op diesel en LPG die ik heden aan de voorzitter van de Tweede Kamer heb gezonden.

Hoogachtend,
de Staatssecretaris van Financiën,

Eric Wiebes

Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Directie Algemene Fiscale Politiek

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk
AFP/2014/478 U

Uw brief (kenmerk)

Datum 28 mei 2014
Betreft Evaluatie accijnsverhoging op diesel en LPG

Bijlagen
1

Geachte Voorzitter,

1. Inleiding

Op 1 januari 2014 zijn bij het Belastingplan 2014 de accijnstarieven van diesel en LPG conform het regeerakkoord verhoogd.¹ Tijdens de parlementaire behandeling van het Belastingplan 2014 in uw Kamer, onder andere tijdens het wetgevingsoverleg, heeft mijn ambtsvoorganger toegezegd om vóór de zomer de eerste uitkomsten van een evaluatie van de gevolgen van deze maatregel met u te delen. Na mijn aantreden heb ik besloten het onderzoek ten behoeve van die evaluatie te versnellen en op basis van de realisaties van het eerste kwartaal van 2014 in de tweede helft van mei 2014 met de evaluatie naar buiten te komen. In deze brief kom ik die toezegging na.

Deze brief bevat de belangrijkste resultaten van het onderzoek en de conclusies die het kabinet daaruit trekt. Eerst ga ik in op de onderzoeksopzet. Daarna geef ik per brandstofsoort de resultaten van het onderzoek weer. Daarbij kijk ik behalve naar diesel en LPG ook naar benzine, ondanks dat het accijnstarief daarvan in de afgelopen jaren alleen is geïndexeerd. In de afsluiting van deze brief licht ik toe waarom het kabinet geen aanleiding ziet tot het treffen van maatregelen.

In de bijlage bij deze brief ga ik uitgebreider in op de achterliggende cijfers.

2. Onderzoeksopzet en verantwoording

In dit onderzoek is zowel gekeken naar de landelijke effecten van de accijnsverhoging op diesel en LPG als naar de effecten voor de grensstreek. Zoals ook al bij verschillende gelegenheden aan uw Kamer is gemeld is de accijnsverhoging ingegeven vanuit de wens de overheidsfinanciën weer op orde te brengen. Indien de opbrengsten in 2014 nauwelijks zouden toenemen (of zelfs dalen) ten opzichte van die van 2013, is er alle reden kritisch naar deze budgettaire maatregel te kijken. De landelijke gegevens over liters in het

¹ Bruggen slaan – regeerakkoord VVD-PvdA, 29 oktober 2012, Kamerstukken II 2012/13, 33 410, nr. 15, bijlage B.

wegverkeer van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en de belastingontvangsten van de Belastingdienst kunnen niet worden uitgesplitst naar regio. Om die reden heb ik voor het onderzoek naar de effecten in specifiek de grensstreek de medewerking gevraagd van oliemaatschappijen. Zij hebben mij de gegevens verstrekt van hun leveranties aan tankstations in het hele land, inclusief de grensstreek. Die gegevens stellen mij in staat om (geanonimiseerd) uitspraken te doen over de volumes in de grensstreek. Ik wil hier dan ook mijn erkentelijkheid uitspreken voor de medewerking die ik van deze oliemaatschappijen heb gekregen.

**Directie Algemene Fiscale
Politiek**

Ons kenmerk
AFP/2014/478 U

Het eerste deel van het onderzoek richt zich op het landelijk beeld (heel Nederland, inclusief de grensstreek). Hierbij is gebruik gemaakt van gegevens van het CBS en kasontvangsten van de Belastingdienst, beide landelijke cijfers. Het tweede deel van het onderzoek richt zich op de effecten in specifiek de grensstreek. Dit deel is gebaseerd op de gegevens van de eerder genoemde oliemaatschappijen. Met het CBS hebben we geconstateerd dat deze dataset geen aselechte steekproef is, waardoor niet met zekerheid kan worden gesteld dat de uitkomsten representatief zijn voor alle tankstations. Over deze dataset kan worden opgemerkt dat deze betrekking heeft op bijna de helft van de benzineafzet en ongeveer een derde van de diesel- en LPG-afzet aan tankstations in Nederland. De dataset bevat gegevens van tankstations in de grensstreek en in het binnenland, van grote en kleinere tankstations, van tankstations langs de snelweg en anderszins en van tankstations van de verschillende eigendomsverhoudingen tussen de oliemaatschappij en de pomphouder. Het gezamenlijke marktaandeel van de tankstations die in de analyse zijn meegenomen blijkt over de hele onderzoeksperiode 2011-2014 stabiel. Dit betekent dat over deze periode de ontwikkeling van het aantal liters in de dataset overeenkomt met de ontwikkeling van het landelijke beeld. Over de periode 2011-2014 is er dus geen discrepantie tussen enerzijds de dataset van de oliemaatschappijen, die gebruikt wordt voor uitspraken over het grenseffect en het vrachtverkeer, en anderzijds het landelijke beeld volgens de belastingontvangsten en de liters voor het wegverkeer. Dat maakt dat de gegevens van de oliemaatschappijen, hoewel niet bij voorbaat aselekt, wel een goede basis vormen voor dit onderzoek.

Het onderzoek naar de effecten van de accijnsverhoging op diesel en LPG strekt zich uit over de maanden januari, februari en maart van 2014. Het voorbehoud dat ik eerder heb gemaakt bij rapportages over één enkele maand geldt, zij het in mindere mate, ook voor een onderzoek over een periode van drie maanden.

3. Uitkomsten

Directie Algemene Fiscale
Politiek

Accijnzen van diesel en LPG verhoogd

Met ingang van 1 januari 2014 zijn de accijnstarieven van diesel en LPG verhoogd; voor diesel is dat bovenop de reguliere indexatie. De benzineaccijns is alleen geïndexeerd. Hierdoor is het grenseffect bij diesel ten opzichte van Duitsland omgeklapt en het bestaande beperkte prijsverschil met België iets toegenomen. LPG is na de verhoging aanzienlijk duurder geworden dan in de buurlanden. Voor benzine gold al een aanzienlijk prijsverschil met onze buurlanden.

Ons kenmerk
AFP/2014/478 U

Tabel 1: accijnsmutaties Nederland en verschillen met de buurlanden

Tarieven in euro's per liter	Nederland		Duitsland		België	
	Verhoging 1-1-2014	Tarief 2014	Tarief 2014	Verschil met Nederland	Tarief 2014	Verschil met Nederland
Benzine	0,013	0,759	0,655	-0,104	0,614	-0,145
Diesel	0,038	0,478	0,470	-0,008	0,428	-0,050
LPG	0,077	0,174	0,097	-0,077	0,000	-0,174

Extra opbrengsten ex ante beoogd

Deze accijnsverhogingen zijn bedoeld om de inkomsten van het Rijk te verhogen. In het Belastingplan 2014 is voor de accijnsverhogingen op diesel en LPG een zogenoemd "ex ante" bedrag opgenomen van € 280 miljoen per jaar, ofwel gemiddeld € 70 miljoen per kwartaal. Dat is het effect op de belastinginkomsten zonder gedragseffecten. Gedragseffecten, de economische ontwikkeling en andere relevante factoren zoals steeds zuiniger motoren beïnvloeden de uiteindelijke opbrengst. Gedragseffecten worden echter niet per maatregel afzonderlijk gekwantificeerd, maar meegenomen in de ontwikkeling van de totale ontvangsten. Het "ex ante" bedrag van gemiddeld € 70 miljoen per kwartaal mag daarom niet één op één worden vergeleken met de gerealiseerde toe- of afname van de accijnsinkomsten op diesel en LPG.

Accijnsinkomsten diesel en LPG toegenomen

Verschillende brancheorganisaties hebben in de afgelopen maanden laten weten dat zij, op basis van door hen onder hun leden verzamelde gegevens, verwachten dat de brandstofaccijnsinkomsten van de overheid zouden dalen in plaats van stijgen. Zij hebben opgeroepen de accijnsverhoging op diesel en LPG terug te draaien, omdat deze ook voor de staatskas onvoordelig zou uitpakken. Een dergelijke afname van accijnsinkomsten in het eerste kwartaal van 2014 ten opzichte van hetzelfde kwartaal een jaar geleden blijkt niet uit de belastinginkomsten.

Tijdens het onderzoek is gebleken dat in de afgelopen jaren een systematische fout is geslopen in de verdeling van de kasontvangsten tussen lichte olie en overige minerale oliën. Sinds 2004 kon die verdeling niet meer rechtstreeks worden afgeleid uit de centrale administratie van de douane. Daarom is sinds 2004 de verdeling gebaseerd op een ramingsveronderstelling. Door deze globale systematiek is een verschuiving opgetreden tussen de ontvangsten van deze twee categorieën. Dit heeft geen gevolgen voor de totale ontvangsten van de brandstofaccijnzen. De totale brandstofaccijnzen zijn alsnog naar de onderliggende categorieën verdeeld op basis van aangiftecijfers. Voortaan zal langs deze aangepaste verdeling worden gerapporteerd.

De accijnsinkomsten voor diesel en LPG lagen in het eerste kwartaal van 2014 circa € 51 miljoen hoger dan in dezelfde periode van 2013. Deze accijnsinkomsten over het eerste kwartaal van 2014 zijn naar beneden bijgesteld, om te corrigeren voor eenmalige effecten die het beeld zouden vertekenen.

In totaal laten de belastingontvangsten over februari tot en met april 2014, die betrekking hebben op leveringen van lichte olie en overige minerale oliën² in januari, februari en maart van dit jaar, ten opzichte van dezelfde periode in 2013 een toename zien van in totaal € 159 miljoen. Uit de brief van 18 maart 2014 waarin de accijnsontvangsten van februari met betrekking tot leveringen over de maand januari 2014 zijn gemeld³, bleek dat er in die maand uitzonderlijk veel brandstofaccijns was ontvangen. Nadere analyse wijst uit dat van de ontvangsten die betrekking hebben op overige minerale oliën € 48 miljoen en van de ontvangsten die betrekking hadden op lichte oliën € 52 miljoen incidenteel van aard was vanwege te late betalingen door enkele belastingplichtigen. Die betalingen hadden eigenlijk in de voorafgaande maand moeten plaatsvinden. Daarom behoeft het optisch zeer gunstige cijfer over het eerste kwartaal een nuancering vanwege die incidentele ontvangsten. Er is ook een incidentele component als gevolg van de bijbetaling van accijns over de voorraden diesel en benzine in het vrije verkeer per 1 januari 2014 bij onder meer tankstations. Voor diesel ging het om een bedrag van ongeveer € 4 miljoen en voor benzine om circa € 1 miljoen. Die bijbetalingen zijn verspreid over de maanden ontvangen. Na correctie voor deze incidentele componenten resteert een toename van de belastingontvangsten van de overige minerale oliën waaronder dus diesel en LPG, van de eerder genoemde € 51 miljoen.

Tabel 2: kasontvangsten lichte olie en overige minerale oliën

Januari, februari en maart (in mln euro)	2013	2014	Toename (in mln euro)	Exclusief incidenteel	
				In miljoenen euro	In procenten
Lichte olie (benzine)	986	1042	56	+ 3	+0,3%
Overige minerale oliën (waaronder diesel en LPG)	880	983	103	+ 51	+5,8%

Hierna wordt per brandstofsoort een overzicht gegeven van de effecten (landelijk en grensstreek) die zijn opgetreden in het eerste kwartaal van 2014.

3.1 Benzine

De belastingontvangsten van benzine, gecorrigeerd voor de incidentele componenten nemen met 0,3% toe. De accijns op benzine is op 1 januari 2014 alleen geïndexeerd. De geconstateerde landelijke daling van het aantal verkochte liters benzine met circa 4% wordt naar alle waarschijnlijkheid niet alleen bepaald door de recente indexatie. Het dalend gebruik past in het beeld van een al enige jaren teruglopende consumptie als gevolg van de economische crisis. Voorts past dit in het beeld van een zuiniger wordend wagenpark zoals recent is aangetoond door een onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving.

² Onder de omschrijving "Overige minerale oliën" vallen diesel, LPG en andere oliën. Hiervan is ongeveer (over een gemiddeld jaar) 80% bestemd voor het wegverkeer. Andere bestemming van deze oliën zijn verwarming en industrie, waaronder landbouw.

³ Kamerstukken II 2013/14, 33 752, nr. 80.

In de directe grensstreek was in het eerste kwartaal van 2014 de benzineafzet 11% lager dan in hetzelfde kwartaal een jaar eerder. Die daling deed zich niet ineens in het eerste kwartaal van 2014 voor; in het laatste kwartaal van 2013 bleven de verkopen in de directe grensstreek ook al achter.

**Directie Algemene Fiscale
Politiek**

Ons kenmerk
AFP/2014/478 U

3.2. Diesel

De belastingontvangsten van diesel maken deel uit van de ontvangsten voor overige minerale oliën (waaronder diesel en LPG). Deze ontvangsten zijn gestegen met 5,8%. De geconstateerde landelijke daling van het aantal verkochte liters diesel met circa 3% past in de afnemende trend van de laatste jaren, jaren waarin de dieselaccijns, behoudens indexatie, niet is verhoogd. De landelijke uitkomsten bij diesel verdienen echter wel een nadere analyse.

Voor de transportsector (verantwoordelijk voor circa 36% van de landelijke dieselverkopen) vormen de brandstofkosten met ongeveer 30% een belangrijke kostenpost. Veel transporteurs beschikken over een eigen pomp. Daarnaast maken transporteurs afspraken met brandstofleveranciers over kortingen, ook als geen sprake is van een thuispomp. De internationaal opererende transporteur die op Oost- of Zuid-Europa rijdt, zal veelal tanken in het land waar de brandstof het voordeligst is, bijvoorbeeld in Luxemburg of Polen. Voor veel internationaal opererende transporteurs zal de accijnsverhoging daarom weinig invloed hebben gehad op het tankgedrag. Transporteurs die op of via België rijden maken in toenemende mate gebruik van de bijzondere Belgische teruggaafregeling voor diesel (cliquetsysteem). Aan de hand van de data van de oliemaatschappijen en een aantal interviews met internationaal opererende transporteurs is een inschatting gemaakt van deze weglek van accijnsinkomsten van diesel naar het buitenland. Vanwege de onzekerheid als gevolg van de beperkte data kan slechts een inschatting worden gemaakt van de weglek bij het vrachtverkeer. Die inschatting is dat waarschijnlijk tussen de 4 en 10% van de dieselverkopen aan het vrachtverkeer (ofwel tussen de 1,5 en 3,5% van de totale dieselverkopen) is weggelekt als gevolg van de recente accijnsverhoging. Uit de interviews kwam naar voren dat al voor de accijnsverhoging per 1 januari 2014 internationaal opererende vrachtbedrijven regelmatig in België tankten en dat dit na de accijnsverhoging is toegenomen. Van een dergelijke weglek lijkt geen sprake te zijn als het gaat om Duitsland. In dit verband is nog van belang dat, gezien de grote actieradius van een vrachtauto, een afname van tanken in Nederland zich niet zal concentreren bij tankstations in de grensstreek, maar tot uiting zal komen in de landelijke cijfers. Overigens zou deze weglek bij het vrachtverkeer betekenen dat het dieselvolume van personenauto's ruwweg op peil gebleven is.

Een toename van het tanken door het vrachtverkeer in het buitenland wordt ook signaleerd door Transport en Logistiek Nederland. De schatting van TLN dat het zou gaan om een verschuiving in 2014 van 29% van de totaal getankte liters door het vrachtverkeer, wijkt echter sterk af van het beeld dat blijkt uit de cijfers van het CBS en de Belastingdienst.

Voor diesel in de directe grensstreek was in het eerste kwartaal van 2014 de afzet 7% lager dan in het in eerste kwartaal een jaar eerder. Ook deze daling had zich al grotendeels voorgedaan in het laatste kwartaal van 2013, dus voordat de accijnsverhoging een feit was.

Directie Algemene Fiscale
Politiek

Ons kenmerk
AFP/2014/478 U

3.3. LPG

De LPG-afzet vertoont al enige jaren een dalende trend . Dit hangt samen met de daling van het aantal auto's dat op LPG rijdt. Sinds begin 2010 is dit aantal met bijna 8% per jaar gedaald. De daling van de afzet in het eerste kwartaal 2014 is echter sterker dan op grond van deze trend zou mogen worden verwacht. Dit kan samenhangen met de accijnsverhoging op LPG die dit jaar fors is geweest. In dit verband is ook vermeldenswaard dat veel mensen inmiddels de LPG-installaties uit hun oldtimers hebben laten uitbouwen als gevolg van de versobering van de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor oldtimers per 1 januari 2014. Het gaat daarbij om ruim 4000 auto's, oftewel zo'n 2% van het totale wagenpark dat rijdt op LPG. Ook dit heeft zeer waarschijnlijk, zij het beperkt, bijgedragen aan de daling van de verkoop van LPG in het eerste kwartaal van 2014.

Voor LPG in de directe grensstreek was in het eerste kwartaal van 2014 de afzet 37% lager dan in het eerste kwartaal een jaar eerder. Deze daling is flink groter dan die in het landelijke beeld. In het laatste kwartaal van 2013 bleven de verkopen in de directe grensstreek echter al 8% achter bij het landelijk beeld, hoewel de accijns op LPG in 2013 slechts beperkt is verhoogd. In tegenstelling tot de effecten voor benzine en diesel, waar de tegenvallende verkopen feitelijk zijn beperkt tot de directe grensstreek (tot 10 kilometer vanaf de grens) laat LPG ook een terugloop zien in het gebied tot maximaal 30 kilometer vanaf de grens. De sterke vermindering van de verkoop van LPG van grensstations ten opzichte van de tankstations in het binnenland zal echter grotendeels moeten worden toegeschreven aan de toename van het accijnsverschil met onze buurlanden. De accijns van LPG in België is nihil en de accijns in Duitsland ligt op het niveau van Nederland in december 2013.

Naast een trendmatige afname van LPG-verbruik, lijkt hier sprake te zijn van een relatief prijsgevoelige LPG-consument, die zijn rij- en tankgedrag significant laat beïnvloeden door de prijs.

Tabel 3: volumemutaties

Brandstof	Categorie	4e kwartaal 2013 - 4e kwartaal 2012	1e kwartaal 2014 - 1e kwartaal 2013
diesel	Landelijk (= CBS)	-1%	-3%
	0-10 km	-6%	-7%
	inschatting effect vracht		-1,5% tot -3,5%
LPG	landelijk (= CBS)	-12%	-18%
	0-10 km	-20%	-37%

3.4 Overige aspecten

Als het gaat om de specifieke effecten in de grensstreek spelen ook andere aspecten dan de accijnsverhogingen op brandstoffen een rol. Ten eerste zijn grenseffecten als gevolg van accijnsverhogingen vaak van tijdelijke aard. Naarmate men verder van de grens woont gaat het ongemak in de vorm van tijd

een rol spelen en wordt het te behalen voordeel van het tanken over de grens steeds kleiner. Daarnaast raakt de algemene daling in de particuliere consumptie sinds het vierde kwartaal van 2012 ook het koopgedrag in de grensstreek. Een veelgehoord geluid is ook dat Nederland duurder is dan onze buurlanden. Het zou nu lonen om de dagelijkse (supermarkt) boodschappen in België of Duitsland te doen, dus niet alleen accijnsgoederen waarvoor bijvoorbeeld op 1 januari 2013 de tarieven zijn verhoogd, maar ook voor andere goederen. In dit onderzoek is het feitelijk koopgedrag over de grens niet onderzocht. In het algemeen lijken prijsverschillen echter geen aanleiding te geven om de dagelijkse boodschappen over de grens te doen. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een onderzoek van het Belgische Instituut voor de nationale rekeningen dat in haar "Analyse van de prijzen – jaarverslag 2013 van het instituut voor de nationale rekeningen"⁴ tot de volgende conclusies komt. Nederland is gemiddeld 13% goedkoper dan België. Liefst 71% van de in beide landen verkrijgbare producten zijn goedkoper in Nederland. Uit dit onderzoek kan ook worden afgeleid dat Nederland, gemiddeld, ongeveer 5% goedkoper is dan Duitsland. Uitzondering op deze regel is bier. Dat was in België bijna 4% goedkoper dan in Nederland, daarentegen zou het bier in Duitsland volgens dat onderzoek ongeveer 23% duurder dan in Nederland. Als het gaat om alcoholische dranken in het algemeen, is Nederland gemiddeld duurder dan België (iets meer dan 3%) en Duitsland (ongeveer 5%). Voor niet-levensmiddelen was België gemiddeld ongeveer 11% duurder dan Nederland en Duitsland ruim 1% duurder dan Nederland.

**Directie Algemene Fiscale
Politiek**

Ons kenmerk
AFP/2014/478 U

Tot slot; uiteraard heeft mijn departement de afgelopen weken nauw contact gehouden met Bovag/NOVE. Het beeld dat deze organisaties presenteren is veel negatiever dan blijkt uit de cijfers van het CBS, de Belastingdienst en de oliemaatschappijen. De door deze organisaties geconstateerde effecten zijn dan ook moeilijk te duiden.

4. Conclusie

Uit deze analyse over het eerste kwartaal van 2014 blijkt voorsnog een toename van de accijnsinkomsten. Daarmee is de vrees dat de accijnsinkomsten juist zouden afnemen, niet bewaarheid. Dat betekent echter niet dat we onze ogen moeten sluiten voor problemen in de grensstreek. De terugloop in specifiek de directe grensstreek (tot 10 kilometer vanaf de grens) is groter dan die in de rest van het land. Dat is geen nieuwe ontwikkeling. Deze past in de langjarige trend van een dalende afzet van brandstoffen in de directe grensstreek in vergelijking met het binnenland, die ook zou kunnen samenhangen met verschillen in regionale economische ontwikkelingen.

De uitkomsten over het eerste kwartaal geven het kabinet geen aanleiding om maatregelen te treffen. Er is een aanzienlijke extra opbrengst gerealiseerd en de effecten in de directe grensstreek tot 10 kilometer van de grens lopen niet significant uit de pas met een meerjarige trend van teruglopende verkopen. De geconstateerde grenseffecten lijken slechts ten dele het gevolg van de recente accijnsverhoging.

⁴ http://economie.fgov.be/nl/binaries/Jaarverslag_2013_Prijzenobservatorium_tcm325-243890.pdf.

Het kabinet beseft dat dit niet de uitkomst is waar met name de tankstations in de grensstreek op hadden gehoopt. Dit kabinet heeft een aantal lastige maatregelen moeten nemen om de overheidsfinanciën weer op orde te krijgen. De onderhavige accijnsmaatregel valt daar zonder twijfel onder.

**Directie Algemene Fiscale
Politiek**

Ons kenmerk
AFP/2014/478 U

Hoogachtend,
de Staatssecretaris van Financiën,

Eric Wiebes

Deel 1: Landelijke ontwikkeling

Accijnstarieven en indexaties

De accijnstarieven van diesel en LPG zijn per 1 januari 2014 verhoogd. Daarnaast zijn de accijnstarieven van benzine en diesel geïndexeerd. Indexatie van het accijnstarief van LPG is in 2014 achterwege gebleven. De indexatie van het accijnstarief van benzine leidde tot een verhoging met bijna 1,3 cent per liter. De accijnsverhoging van diesel bedroeg 3 cent per liter. Inclusief indexatie is het accijnstarief van diesel per 1 januari 2014 met 3,8 cent per liter verhoogd. De accijnsverhoging van LPG bedroeg 14,2 cent per kilo (omgerekend 7,7 cent per liter, waarvan 7 cent per liter op grond van de accijnsverhoging uit het Regeerakkoord en 0,7 cent per liter op grond van de Wet uitwerking autobrief).

Tabel: accijnsverhoging per 1 januari 2014

	accijnstarief in 2013	accijnsverhoging 1-1-2014	indexatie 1-1-2014	accijnstarief 2014
Benzine	€ 0,7466	€ 0	€ 0,0127	€ 0,7592
Diesel	€ 0,4403	€ 0,0300	€ 0,0075	€ 0,4778
LPG (per kilo)	€ 0,1800	€ 0,1421	€ 0	€ 0,3222
LPG (per liter)	€ 0,0972	€ 0,0767	€ 0	€ 0,1740

Verkochte liters brandstof voor het wegverkeer

Het CBS publiceert elke maand cijfers over de landelijke afzet van motorbrandstoffen in het wegverkeer. De cijfers die betrekking hebben op het eerste kwartaal van de jaren 2013 en 2014 laten het volgende beeld zien.

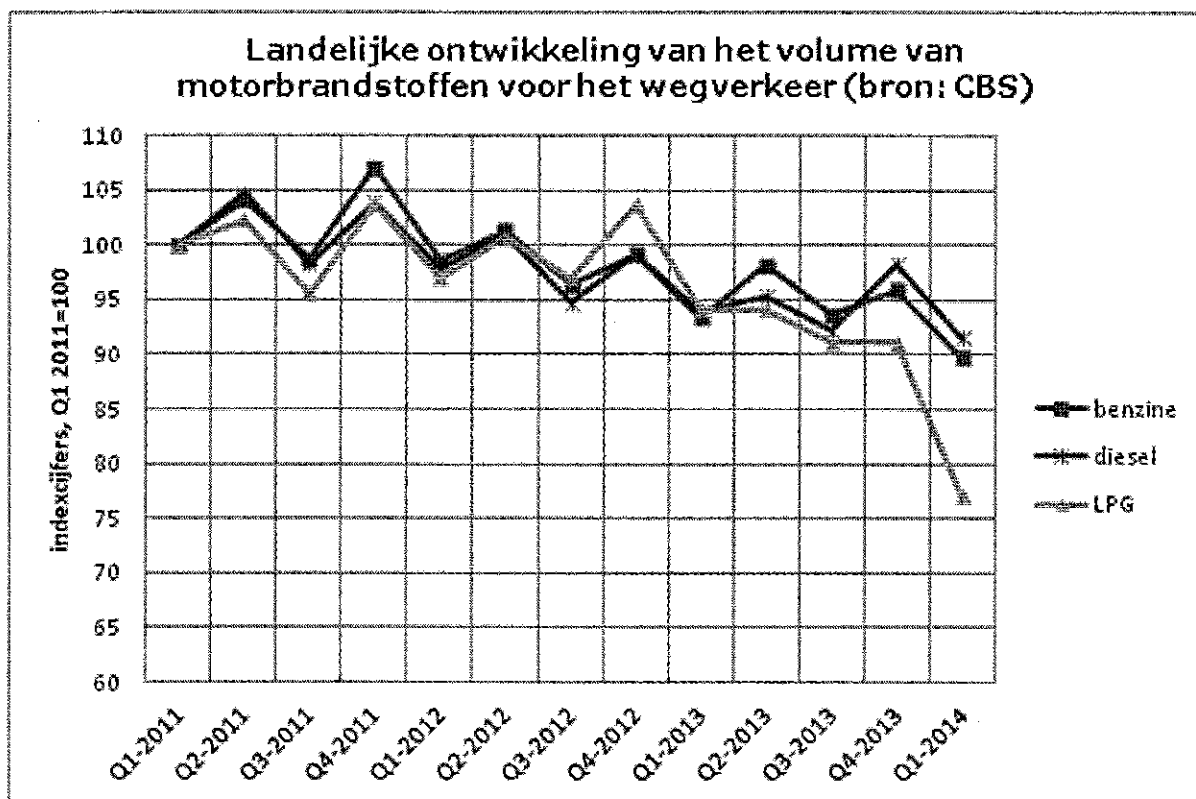
Tabel: Motorbrandstoffen wegverkeer in mln liters (bron: CBS)

	Q1 2013	Q1 2014	Verandering
Benzine	1298	1248	-3,9%
Diesel	1797	1751	-2,6%
LPG	127	104	-18,1%

Het aantal verkochte liters over de eerste drie maanden van 2014 is bij benzine landelijk met 3,9% gedaald ten opzichte van dezelfde periode in 2013. De afzet van diesel vertoont een daling van 2,6% en van LPG een daling van 18,1%.

Om de ontwikkeling in perspectief te plaatsen over een langere termijn is in de volgende grafiek weergegeven hoe de ontwikkeling is vanaf 2011. De grafiek laat zien dat er in de hele onderzoeksperiode vanaf 2011 bij zowel benzine als diesel sprake is van een voortdurend dalend verbruik van 2 à 3%. Door de voortdurende krimp bij benzine en diesel is de totale afzet vanaf het 1^e kwartaal 2011 inmiddels gedaald met circa 10%. Voor LPG is, vooral door de forse daling in het 1^e kwartaal van dit jaar, de krimp sinds begin 2011 inmiddels opgelopen tot bijna 25%

Voor zowel benzine als diesel geldt dat de dalende afzet in het eerste kwartaal van 2014 nauwelijks afwijkt van de krimp in de voorgaande periodes. Bij LPG wordt de krimp steeds sterker en bedraagt in het eerste kwartaal van dit jaar inmiddels ruim 18% op jaarbasis.



Kasontvangsten brandstofaccijns

De ontvangsten van de brandstofaccijnzen worden onderscheiden naar accijns op lichte olie en de accijns op overige minerale oliën. Lichte olie betreft voor meer dan 99% benzine voor het wegverkeer. Overige minerale oliën betreffen voornamelijk diesel en LPG. Overige minerale oliën worden niet alleen gebruikt voor het wegverkeer maar ook voor andere doeleinden zoals verwarming. De belastingontvangsten hebben voor circa 80% betrekking op de afzet van diesel en LPG voor het wegverkeer. De belastingontvangsten over de leveringen in het eerste kwartaal van 2014¹ laten het volgende beeld zien.

Januari, februari en maart (in mln euro)	2013	2014	Toename (in mln euro)	Exclusief incidenteel	
				In miljoenen euro	In procenten
Lichte olie (benzine)	986	1042	56	+ 3	+0,3%
Overige minerale oliën (waaronder diesel en LPG)	880	983	103	+ 51	+5,8%

De belastingontvangsten over februari tot en met april 2014, die betrekking hebben op leveringen van overige minerale oliën² in januari, februari en maart van dit jaar, laten ten opzichte van dezelfde periode in 2013 een toename zien van € 103 miljoen. Uit de brief van 18 maart 2014 waarin de accijnsontvangsten van februari met betrekking tot leveringen over de maand januari 2014 zijn gemeld³, bleek dat er in die maand uitzonderlijk veel brandstofaccijns was ontvangen. Nadere analyse wijst uit dat van de ontvangsten die betrekking hebben op overige minerale oliën € 48 miljoen en van de ontvangsten die betrekking hadden op lichte oliën € 52 miljoen incidenteel

¹ Onder levering wordt in dit verband verstaan de levering door de oliemaatschappij aan het tankstation; het betreft dus niet de verkoop vanuit het tankstation aan de consument.

² Onder de omschrijving "Overige minerale oliën" vallen diesel, LPG en andere oliën. Hiervan is ongeveer (over een gemiddeld jaar) 80% bestemd voor het wegverkeer. Andere bestemming van deze oliën zijn verwarming en industrie, waaronder landbouw.

³ Kamerstukken II 2013/14, 33 752, nr. 80.

van aard was vanwege te late betalingen door enkele belastingplichtigen. Die betalingen hadden eigenlijk in de voorafgaande maand moeten plaatsvinden. Daarom behoeft het optisch zeer gunstige cijfer over het eerste kwartaal een nuancering vanwege die incidentele ontvangst. Daarnaast is er een incidentele component in het eerste kwartaal 2014 als gevolg van de bijbetaling van accijns over de voorraden diesel in het vrije verkeer per 1 januari 2014 bij onder meer tankstations. Voor diesel ging het om een bedrag van ongeveer € 4 miljoenen voor benzine om circa € 1 miljoen. Die bijbetalingen zijn verspreid over de maanden ontvangen. Na correctie voor deze incidentele componenten nemen de belastingontvangsten van de overige minerale oliën, waaronder dus diesel en LPG, nog toe met € 51 miljoen.

De conclusie is dat hoewel er in het eerste kwartaal van 2014 sprake is van een lichte volumedaling in het wegverkeer bij overige minerale oliën (diesel en LPG), de belastingontvangsten over deze brandstoffen toenemen als gevolg van de verhoging van de accijnstarieven.

Context van landelijke ontwikkeling van de brandstofverkopen

Vrachtverkeer

Los van grenseffecten bij de motorbrandstoffen is specifiek voor het vrachtverkeer onderzocht of een weglek van accijnsinkomsten naar het buitenland optreedt. Gegeven de grote actieradius op 1 dieseltank (tot 3000 kilometer) is het plausibel dat dit effect zich dan niet tot de grensstreek beperkt. Tijdens de parlementaire behandeling van het Belastingplan 2014 waarin de accijnsverhoging op diesel was opgenomen, is onder meer tijdens het zogenoemde wetgevingsoverleg al op dit mogelijke effect gewezen.

Op basis van de data van de oliemaatschappijen en op basis van interviews met transportbedrijven is een inschatting gemaakt van de weglek naar het buitenland als gevolg van de accijnsverhoging op diesel per 1 januari 2014. Omdat deze inschatting een grotere mate van onzekerheid kent dan de overige analyses, is een bandbreedte geschat. Die schatting is dat waarschijnlijk tussen de 4 en 10% van de totale dieselverkopen aan het vrachtverkeer extra is weglekt als gevolg van de recente accijnsverhoging. Circa 36% van de verkochte liters diesel in Nederland worden door het vrachtverkeer getankt. Een daling van 4 tot 10% van de dieselverkopen aan het vrachtverkeer verklaart daarmee een daling tussen de 1½ en 3½% op de totale hoeveelheid diesel in Nederland.

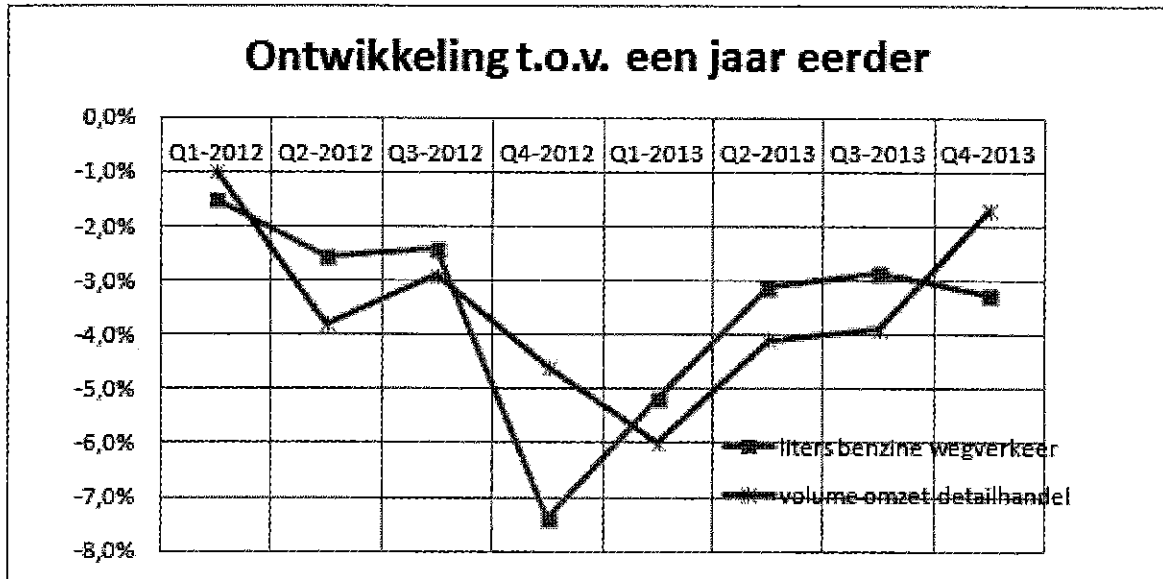
LPG

Voor de daling van de afzet van LPG is een belangrijke verklaring dat er al langere tijd een dalende trend is van het aantal voertuigen dat op LPG rijdt. Per 1 januari 2011 waren er nog 179 duizend auto's die op LPG reden die jonger waren dan 25 jaar. Ultimo 2013 was dit gedaald tot circa 138 duizend auto's. Dit is een daling van 23% over deze periode (gemiddeld 8% per jaar). Daarnaast zijn er circa 45.000 auto op LPG ouder dan 25 jaar. Van deze 45.000 auto's kunnen circa 25.000 auto's sinds 1 januari 2014 geen gebruik meer maken van de zogenoemde oldtimersregeling op basis waarvan voor deze auto's vrijstelling van motorrijtuigenbelasting gold. Daardoor hebben veel bezitters van deze auto's besloten de LPG-installatie uit te bouwen of de auto in het buitenland te verkopen.

Economische ontwikkeling

De landelijke ontwikkeling van alle brandstofverkopen kan niet los worden gezien van de algehele economische ontwikkeling. De economie bevindt zich in deze periode in een recessie. Dit komt onder meer tot uiting in de detailhandelverkopen. In de periode 2012 – 2014 lieten ook deze verkopen een daling zien, die met name vanaf het vierde kwartaal van 2012 is verdiept. Ook bij de landelijke benzineverkopen is rond het 4^e kwartaal van 2012 en het eerste kwartaal 2013 een verscherpte daling opgetreden.

In de hierna opgenomen grafiek wordt de ontwikkeling van de benzineverkopen afgezet tegen de ontwikkeling van de verkopen in de detailhandel. Daaruit blijkt dat het verloop van de verkopen van de beide categorieën in grote lijnen een vergelijkbaar beeld kent.



Deel 2: Grenseffecten

Hoofdstuk 1: inleiding

Onderzocht is in hoeverre, als gevolg van de accijnsverhogingen van diesel en LPG per 1 januari 2014, de ontwikkeling in de brandstofverkopen in de grensstreek verschilt ten opzichte van de ontwikkeling in heel Nederland.

Weglek van diesel en LPG kan optreden indien, als gevolg van de toegenomen accijnsverschillen met België en Duitsland, het wegverkeer meer dan nu het geval is in Duitsland en België gaat tanken.

Daarnaast is specifiek onderzocht wat het landelijke effect is van de accijnsverhoging op de diesilverkopen aan de vrachtsector. Dit vanwege het mogelijke risico van een weglek bij het vrachtverkeer zoals hiervoor is aangegeven.

Accijnsverschillen met België en Duitsland

Door de accijnsverhogingen van diesel en LPG en de indexaties van het accijnstarief van benzine en diesel zijn de accijnstarieven in Nederland toegenomen, terwijl die in Duitsland en België constant zijn gebleven. Hierdoor zijn de Nederlandse accijnstarieven relatief hoger geworden. De verschillen staan in de hierna opgenomen tabel. Over accijns wordt ook BTW geheven; de onderstaande tabel is exclusief BTW. Het hoge BTW-tarief is in Nederland op 1 oktober 2012 verhoogd van 19% naar 21%.

Tabel: accijnsverschil per liter (exclusief BTW) ten opzichte van:
(een plusteken betekent dat Nederland duurder is)

Benzine	1-1-2011	1-1-2012	1-1-2013	1-1-2014
België	€ 0,105	€ 0,117	€ 0,133	€ 0,146
Duitsland	€ 0,064	€ 0,076	€ 0,092	€ 0,105
Diesel	1-1-2011	1-1-2012	1-1-2013	1-1-2014
België	€ 0,031	€ 0,003	€ 0,013	€ 0,050
Duitsland	-€ 0,047	-€ 0,040	-€ 0,030	€ 0,007
LPG	1-1-2011	1-1-2012	1-1-2013	1-1-2014
België	€ 0,084	€ 0,090	€ 0,097	€ 0,174
Duitsland	-€ 0,014	-€ 0,007	€ 0,000	€ 0,077

Hoofdstuk 2: data

Voor dit deel van het onderzoek zijn de volgende data gebruikt:

Bron: CBS

Het CBS heeft ten behoeve van dit onderzoek een lijst samengesteld van (4-digit) postcodes en hun afstand tot de grens over de weg. Daarbij is ook aangegeven welke grens het dichtstbijzijnd is: die met België of die met Duitsland. Deze tabel is gepubliceerd op 15 maart 2014.⁴ Voorts is een aantal afstandscategorieën samengesteld. Met behulp van die categorieën is voor elk in de dataset opgenomen tankstation een afstandscategorie bepaald.

Afstandscategorie	afstand tot de grens over de weg	Dichtstbijzijnde grens
1	0-10 km ('directe grensstreek')	België
2	10-20 km	België
3	20-30 km	België
4	meer dan 30 km	
5	0-10 km	Duitsland
6	10-20 km	Duitsland
7	20-30 km	Duitsland

Het CBS publiceert maandelijks de gemiddelde pomprijzen per brandstofsoort uitgesplitst naar soort tankstation (snelweg, niet-snelweg en onbemand) op basis van Travelcarddata over alle pompstations in Nederland⁵. Voor dit onderzoek heeft het CBS op verzoek voor de maanden februari van de jaren 2011 tot en met 2014 deze tabel uitgesplitst naar de gemiddelde prijs in de grensstreek van 0 tot 20 kilometer en de gemiddelde prijs van tankstations op meer dan 20 kilometer van de grens.

Bron: Oliemaatschappijen

Voor het landelijke beeld zijn integrale cijfers beschikbaar in de vorm van de feitelijk ontvangen accijnsopbrengst en het aantal liters brandstof voor het wegverkeer van het CBS. Voor het beeld per regio zijn geen integrale gegevens beschikbaar. Een aantal oliemaatschappijen heeft aan het ministerie van Financiën ten behoeve van dit onderzoek bedrijfsvertrouwelijke gegevens beschikbaar gesteld over geleverde brandstof per tankstation, waarvan de vestigingsplaats bekend is. De geleverde liters door de oliemaatschappijen aan de tankstations komen per tijdvak nagenoeg overeen met verkochte liters door de tankstations, zeker als over kwartalen wordt gemeten. De frequentie waarmee tankstations worden bevoorrad, verschilt per tankstation. Het merendeel van de tankstations wordt vaker dan 1 maal per week bevoorrad. Bij enkele kleinere tankstations kan dit minder frequent zijn.

De dataset van de oliemaatschappijen omvat niet alleen eigen tankstations maar ook onafhankelijke tankstations.⁶ Per individueel tankstation⁷ is de volgende informatie beschikbaar gesteld:

⁴ <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/verkeer-vervoer/cijfers/incidenteel/maatwerk/2014-afstanden-tot-grensovergang-mw.htm>

⁵ <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=81567ned&D1=a&D2=a&D3=66,79,92,105&HD=140430-1249&HDR=T,G1&STB=G2>

⁶ In jargon: De dataset bevat zowel company owned-company operated (coco's) als company owned als dealer operated (codo's) en dealer owned dealer operated (dodo's).

- de afstandscategorie van het tankstation op basis van de bovengenoemde afstandscategorieën 1 t/m 7;
- een typering van het tankstation, waardoor bekend is of het om een snelweg-station gaat of om een tankstation dat niet aan de snelweg ligt;
- het aantal door de oliemaatschappij aan het tankstation geleverde liters benzine, diesel en LPG per maand sinds januari 2011.
- daarnaast heeft een deel van de oliemaatschappijen de maandelijkse omzetcijfers van de shopverkopen verstrekt.

Van leveringen aan tussenhandelaren is niet bekend aan welk tankstation is geleverd. Deze leveringen zijn daarom niet meegenomen in de analyse. Van een aantal tankstations was de geleverde hoeveelheid brandstof voor bepaalde maanden nihil. Dit kan zijn omdat het station tussentijds is geopend, gesloten of overgenomen dan wel verkocht aan een derde. Ook kan de distributie gedurende de onderzoeksperiode door een onafhankelijke distributeur overgenomen zijn, waardoor de afleverlocatie niet langer bekend is.

In de analyse zijn alleen tankstations meegenomen die gedurende de hele onderzoeksperiode open waren en waarvan bekend was tot welke afstandscategorie tot de grens het tankstation behoorde. Een tankstation wordt in een maand als open gekwalificeerd als aan dit tankstation tenminste in de maand ervoor, de betreffende maand of de maand erna brandstof is geleverd. Op deze manier worden (veelal kleinere) tankstations die minder vaak bevoorrad worden en soms zelfs een maand niet bevoorrad zijn wel meegenomen in de analyse. Door alleen tankstations mee te nemen waarover in de hele onderzoeksperiode gegevens over brandstoflevering beschikbaar waren, blijft het aantal tankstations in de dataset gedurende de hele onderzoeksperiode constant. Een verandering in het aantal geleverde liters kan daarmee alleen ontstaan doordat individuele tankstations meer brandstof afnemen, niet door een toe- of afname van het aantal tankstations in de dataset.

Beoordeling dataset

Voor de verzameling van de regionale gegevens zijn verschillende methodes denkbaar. De methode die gekozen moest worden, werd mede bepaald door de noodzaak om enerzijds zo snel mogelijk een beeld te krijgen van de grenseffecten en anderzijds een zo betrouwbaar mogelijk beeld door de resultaten te baseren op waarnemingen over een voldoende lange periode. Door de afweging van snelheid en betrouwbaarheid viel de methode af om een aselechte steekproef op te zetten en uit te voeren. Mede uit praktische overwegingen is gekozen voor de methode om een aantal oliemaatschappijen te vragen de gegevens te leveren van alle tankstations die zij bevoorrad hebben. Daardoor was het mogelijk om met medewerking van een klein aantal dataleveranciers te beschikken over een dataset met een groot aantal tankstations. Hierdoor kon de tijd die nodig was voor het leveren en verwerken van de gegevens zoveel mogelijk worden bekort. Met het CBS is geconstateerd dat deze dataset geen aselechte steekproef is, waardoor niet met zekerheid kan worden gesteld dat de uitkomsten representatief zijn voor alle tankstations.

Voor de beoordeling van de dataset kan het volgende worden opgemerkt.

- De dataset omvat gegevens van alle tankstations waaraan de oliemaatschappijen hebben geleverd over de periode januari 2011 tot en met maart 2014.
- In deze periode was het landelijk aantal tankstations nagenoeg stabiel. In de analyse is gebruik gemaakt van alle tankstations die de hele periode open waren, zodat het aantal tankstations in de dataset ook stabiel is.
- De dataset is niet afhankelijk van de mate van respons van de tankstations. Binnen de dataset van de oliemaatschappijen ontstaat daarmee geen systematisch verschil tussen de tankstations die wel aan het onderzoek meedoen en tankstations die niet aan het onderzoek meedoen,

⁷ 1 oliemaatschappij heeft voor de binnenlandse stations per type station het totaal van alle stations verstrekt, en niet per individueel station, met daarbij de informatie om hoeveel stations het gaat. Voor de stations in de grensstreek wel de data per individueel station verstrekt.

aangezien de gegevens van alle tankstations van een maatschappij voor dit onderzoek zijn verstrekt.

- De dataset is niet afhankelijk van de wijze van respons. De gegevens van alle tankstations zijn eenduidig volgens een zelfde definitie aangeleverd.
- De in de analyse betrokken tankstations in de dataset beslaan een substantieel deel van de markt. Voor benzine is het bijna de helft, voor diesel en LPG circa een derde van de hele markt. Door de frequentie van leveringen komen de geleverde liters door de oliemaatschappijen over een kwartaal gemeten nagenoeg overeen met verkochte liters door de tankstations.
- Doordat de oliemaatschappijen de gegevens over leveringen aan alle tankstations hebben verstrekt zijn alle soorten tankstations in de dataset vertegenwoordigd:
 - eigen tankstations van de aan dit onderzoek meewerkende oliemaatschappijen en onafhankelijke tankstations die door deze maatschappijen beleverd worden. In vakjargon zijn het leveringen aan de company owned-company operated stations (coco's), de company owned-dealer operated stations (codo's) en de dealer owned-dealer operated stations (dodo's).
 - Zeer kleine tankstations (in geleverde liters) en zeer grote tankstations.
 - Tankstations in alle onderscheiden afstandscategorieën.
 - Tankstations aan de snelweg en tankstations die niet aan de snelweg liggen. In de dataset zijn snelwegstations oververtegenwoordigd (circa 10% versus landelijk 5%)
 - Tankstations met een LPG-pomp en zonder LPG-pomp.
 - Tankstations met een shop en tankstations zonder shop.
 - Tankstations die (bijna) uitsluitend aan het vrachtverkeer leveren.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat over de hele onderzoeksperiode 2011-2014 het gezamenlijke marktaandeel van de tankstations die in de analyse zijn meegenomen stabiel is. Dit betekent dat over deze periode de ontwikkeling van het aantal liters in de dataset overeenkomt met de ontwikkeling in het landelijke beeld. De kenmerken van de dataset hebben dus per saldo in de periode 2011-2014 niet geleid tot een systematisch verschil in ontwikkeling ten opzichte van het landelijke beeld. De verschillen tussen grensstreek en niet-grensstreek zijn daarom toegepast op de landelijke cijfers.

Over deze periode is er dus geen discrepantie tussen enerzijds de dataset van de oliemaatschappijen die gebruikt wordt voor uitspraken over het grenseffect en het vrachtverkeer en anderzijds het landelijke beeld volgens de belastingontvangsten en de liters voor het wegverkeer. Dat maakt de gegevens van de oliemaatschappijen, hoewel niet bij voorbaat aselekt, wel een goede basis voor dit onderzoek.

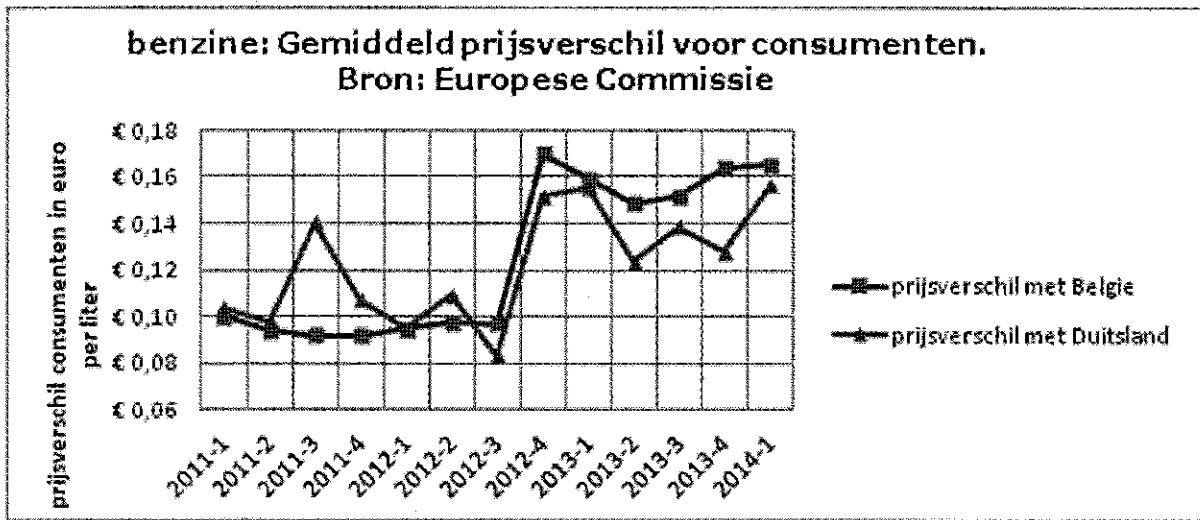
Los van deze constatering blijft het voorbehoud over uitspraken betreffende een korte tijdsperiode binnen dit onderzoek. Hoe korter het tijdvak van onderzoek hoe meer ruis er kan zitten in de cijfers. Dit speelt in sterke mate bij LPG, waarbij de landelijke cijfers relatief sterke fluctuaties kennen. Voor deze ruis zijn voor elke gegevensbron redenen aan te geven. Ten aanzien van de belastingontvangsten kunnen de belastingplichtigen een dag te laat betalen, waardoor de ontvangst in een ander tijdvak valt. De aangifte kan ook een dag te laat worden ingediend, zodat die in een ander tijdvak valt. Het indienen van de aangifte en het betalen kunnen op een verschillend moment worden gedaan. De CBS-cijfers over het gebruik voor het wegverkeer zijn gebaseerd op gegevensleveranties van dezelfde belastingplichtigen en de gegevens moeten door het CBS worden toegedeeld aan type gebruikers. Door de leveringen van de oliemaatschappijen aan de tankstations zullen fluctuaties in de gemiddelde voorraden optreden.

Pompprijzen ten opzichte van buurlanden.

Accijns is een onderdeel van de pompprijs. Ander componenten zijn de kostprijs en de bruto marge. Over het geheel wordt BTW geheven (voor het zakelijk verkeer is deze BTW niet relevant). Grenseffecten door prijsverschillen worden niet alleen verklaard door accijnsmutaties, maar ook door mutaties in de andere componenten in de pompprijs. In de navolgende grafieken zijn voor

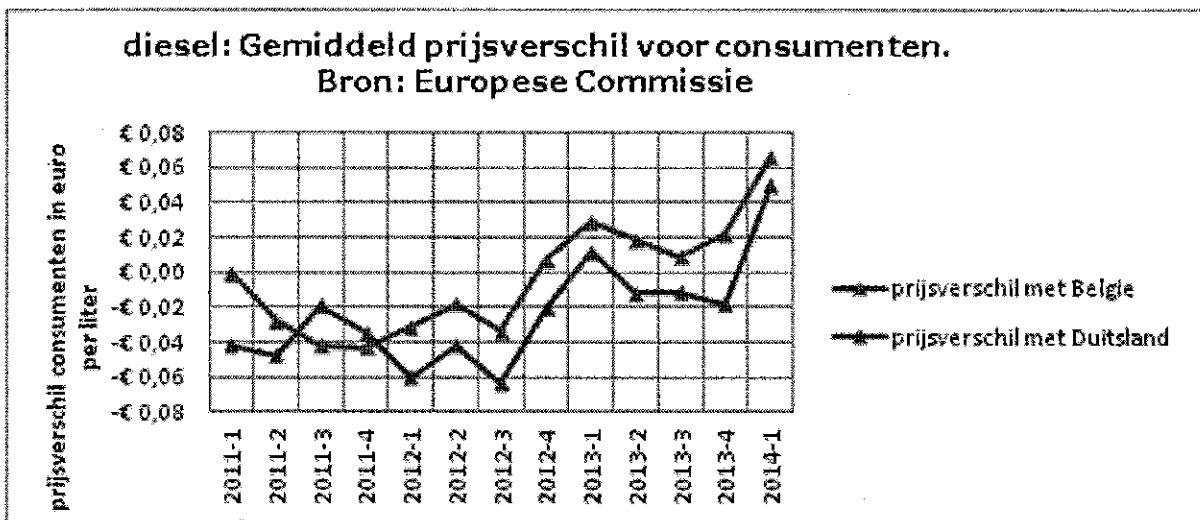
benzine, diesel en LPG de pompprijsverschillen aangegeven met België en Duitsland. Deze pompprijsverschillen zijn gemiddelde prijsverschillen gemeten over een heel kwartaal. Onderliggend variëren de prijsverschillen sterk.

Bij benzine bedroeg het prijsverschil met België en Duitsland in 2011 en tot het vierde kwartaal van 2012 circa 10 cent. In het vierde kwartaal van 2012 is het verschil sterk toegenomen met 6 tot 8 cent. Omdat het voor zowel het verschil met België als met Duitsland geldt, is dit een specifiek Nederlands fenomeen. De toename in dat kwartaal wordt niet veroorzaakt door een accijnsmutatie en is ook groter dan alleen op basis van de BTW-verhoging in dat kwartaal worden verklaard. In het eerste kwartaal van 2014 bedraagt het prijsverschil met beide landen circa 16 cent. Ook hier valt op dat het prijsverschil met Duitsland sterker is gestegen dan alleen uit accijnsmutatie kan worden verklaard, terwijl er bij België geen effect optreedt.



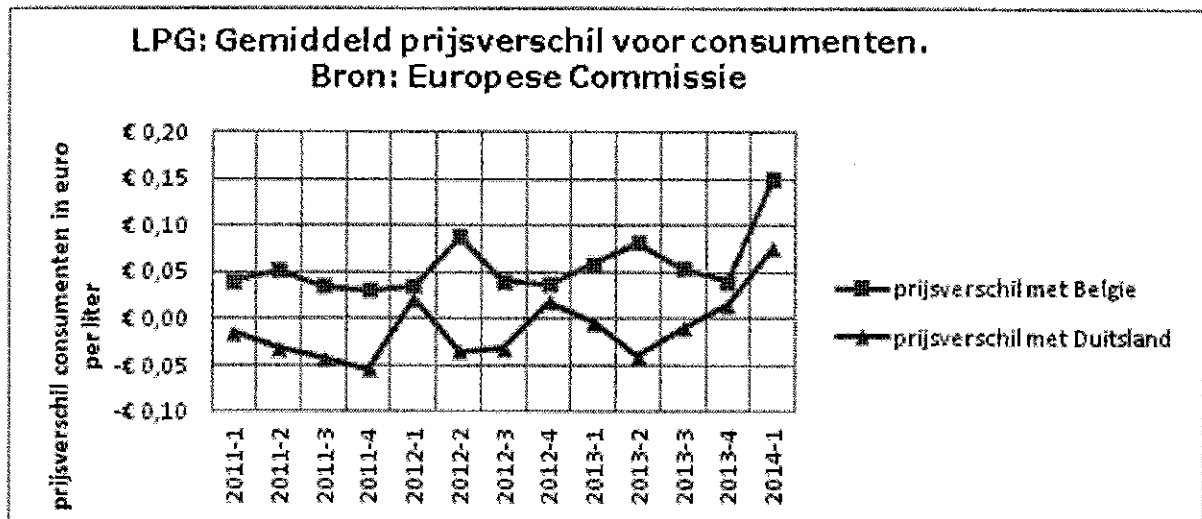
Bron: Bewerking obv Oil Bulletin Europese Commissie

Voor diesel is het prijsverschil met de buurlanden sinds het vierde kwartaal 2012 ook ongunstiger geworden, maar dit zet door in het eerste kwartaal van 2013. Ook hier valt op dat het prijsverschil met Duitsland groter is geworden dan alleen uit accijnsmutatie kan worden verklaard, terwijl er bij België een veel kleinere mutatie optreedt.



Bron: Bewerking obv Oil Bulletin Europese Commissie

LPG is Nederland lange tijd circa 5 cent duurder geweest dan België. De recente accijnsverhoging heeft het verschil vergroot. Het prijsverschil met Duitsland was tussen 2011 en 2014 over het algemeen in het voordeel van Nederland. Dat is nu niet meer het geval.



Bron: Bewerking obv Oil Bulletin Europese Commissie

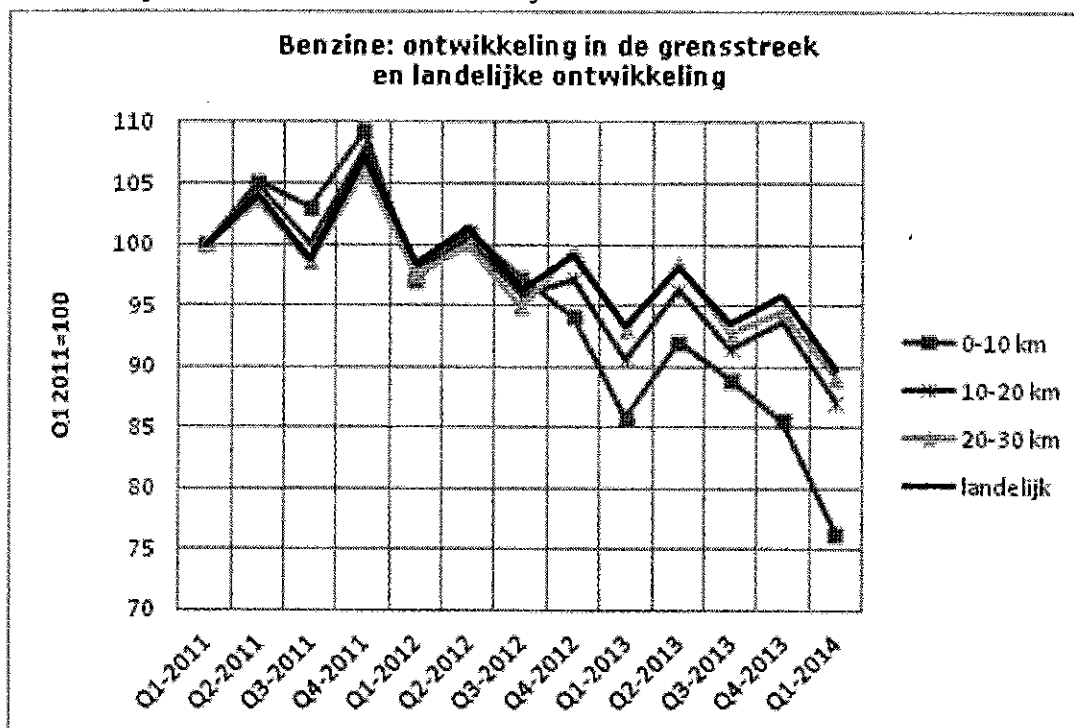
Hoofdstuk 3: Uitkomsten

1. Verschil in brandstofverkoppen in de grensstreek ten opzichte van heel Nederland

Met de in het vorige hoofdstuk beschreven data en aanpak is het verschil in ontwikkeling in de grensstreek ten opzichte van heel Nederland onderzocht. Per brandstofsoort wordt een grafiek gepresenteerd van de landelijke ontwikkeling en de ontwikkeling in de onderscheiden grensstreken.

Benzine

In de volgende grafiek wordt weergegeven hoe de grensstreek zich sinds 2011 heeft ontwikkeld. Landelijk is de daling in het eerste kwartaal van 2014 sinds 2011 10%, in de directe grensstreek tot 10 kilometer is dit 24%. In de grensstreek tussen de 10 en 20 kilometer en tussen de 20 en 30 kilometer zijn de verschillen met het landelijk beeld verwaarloosbaar.



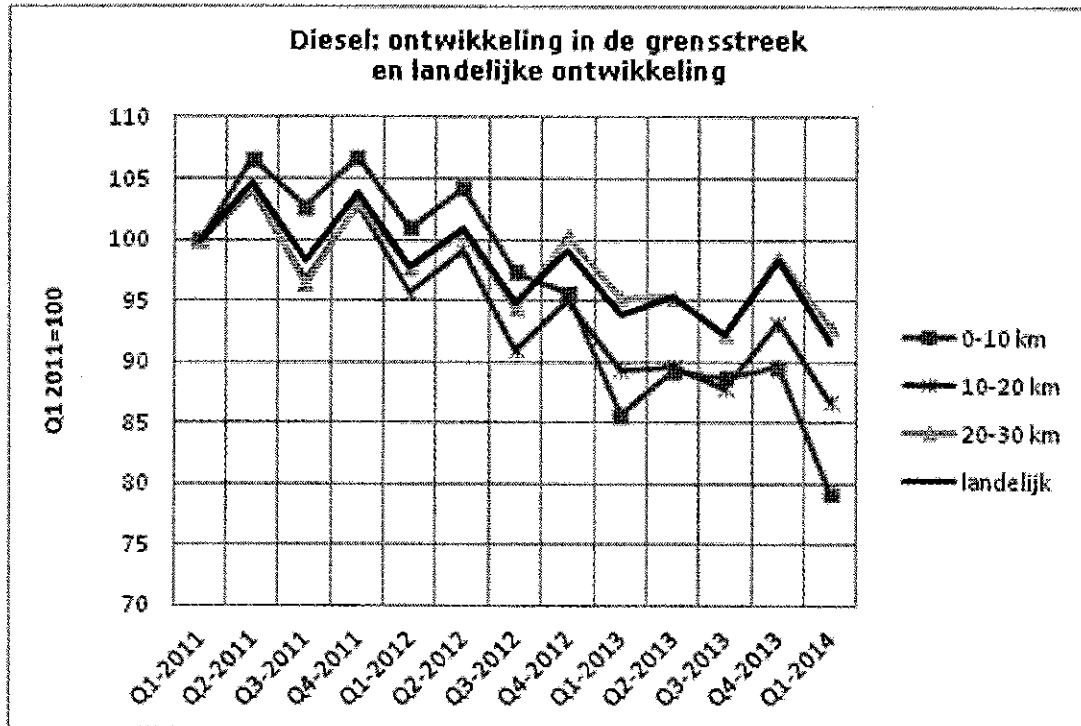
In het eerste kwartaal van 2014 was de hoeveelheid verkochte liters benzine in de directe grensstreek (tot 10 kilometer van de grens) 11% lager dan in het eerste kwartaal van 2013. Gemeten over dezelfde periode was de landelijke teruggang 4%.

De daling van de brandstofverkoppen in de grensstreek ten opzichte van heel Nederland is echter al eerder ontstaan dan in het eerste kwartaal van 2014; al sinds het laatste kwartaal van 2012 dalen de brandstofverkoppen in de grensstreek op jaarbasis 6 tot 7% harder dan de benzineverkoppen in heel Nederland.

Voor de grensstreek tussen de 10 en 20 kilometer en de grensstreek tussen de 20 en 30 kilometer is het verschil met heel Nederland beperkt.

Diesel

In de volgende grafiek wordt weergegeven hoe de grensstreek zich sinds 2011 heeft ontwikkeld. Landelijk is de daling in het eerste kwartaal van 2014 sinds 2011 8%, in de directe grensstreek tot 10 kilometer is dit 21%. In de grensstreek tussen de 10 en 20 kilometer is de daling 13%. In de grensstreek tussen de 20 en 30 kilometer is de daling circa 7%; daarmee is het verschil met het landelijk beeld verwaarloosbaar.

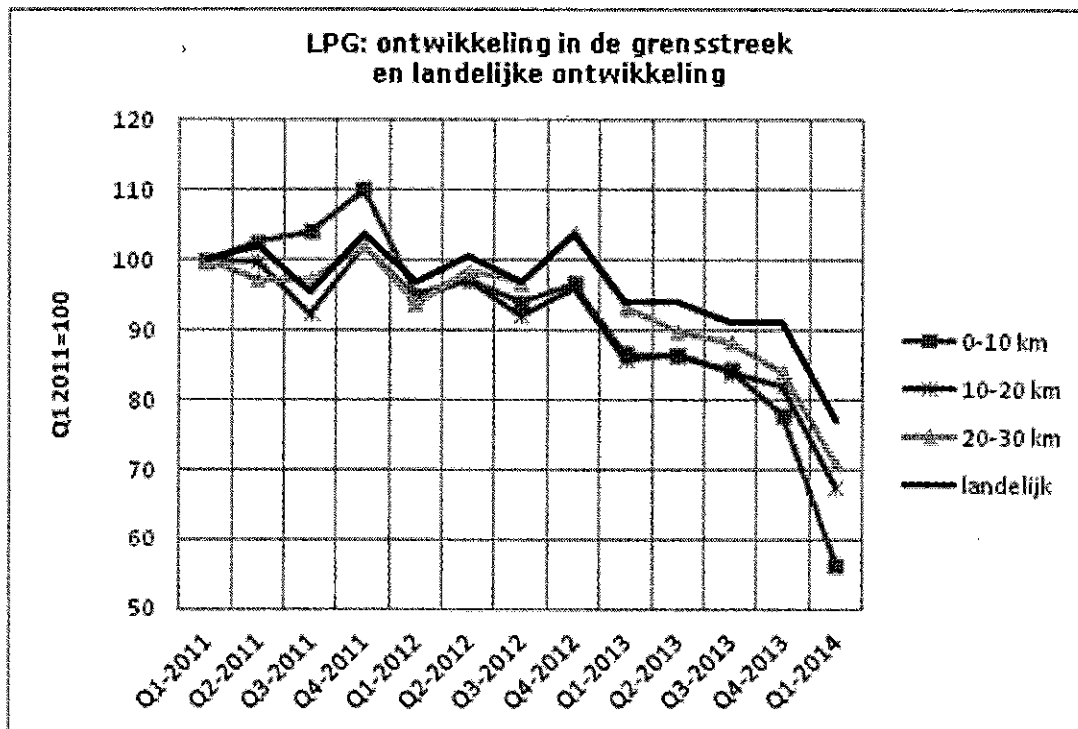


In het eerste kwartaal van 2014 was de hoeveelheid verkochte diesel in directe grensstreek 7% lager dan in het eerste kwartaal van 2013. Gemeten over dezelfde periode was de landelijke teruggang 3%. De teruggang bij diesel is zowel landelijk als in de grensstreek dus iets beperkter dan bij benzine, hoewel er bij diesel juist sprake was van een extra beleidsmatige accijnsverhoging bovenop de indexatie. Evenals bij benzine is deze daling van de brandstofverkopen in de grensstreek niet in het eerste kwartaal van 2014 ontstaan: sinds het laatste kwartaal van 2012 dalen de brandstofverkopen in de grensstreek harder dan in heel Nederland. De daling was in het eerste en tweede kwartaal van 2013 zelfs sterker dan nu in het eerste kwartaal van 2014.

Evenals bij benzine is in de grensregio's tot 20 kilometer en 30 kilometer wel sprake van achterblijven bij heel Nederland, maar het verschil is de laatste kwartalen stabiel.

LPG

In de volgende grafiek wordt weergegeven hoe de grensstreek zich sinds 2011 heeft ontwikkeld. Landelijk is de daling in het eerste kwartaal van 2014 sinds 2011 23%, in de directe grensstreek tot 10 kilometer is dit 44%. In de grensstreek tussen de 10 en 20 kilometer en tussen de 20 en 30 kilometer is de daling 32% respectievelijk 29%.



Uit de grafiek komt duidelijk naar voren dat in het eerste kwartaal van 2014 de daling van de hoeveelheid verkochte LPG in de grensregio tot 10 kilometer veel sterker was dan in de voorgaande kwartalen. De verkopen daalden in het eerste kwartaal van 2014 ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder in de directe grensstreek met 37% , terwijl de landelijke teruggang gemeten over die periode 18% was.

De LPG verkopen blijven in de directe grensstreek al langer achter bij de verkopen in heel Nederland. Echter, de daling in de directe grensstreek in het eerste kwartaal van 2014 is een duidelijke trendbreuk.

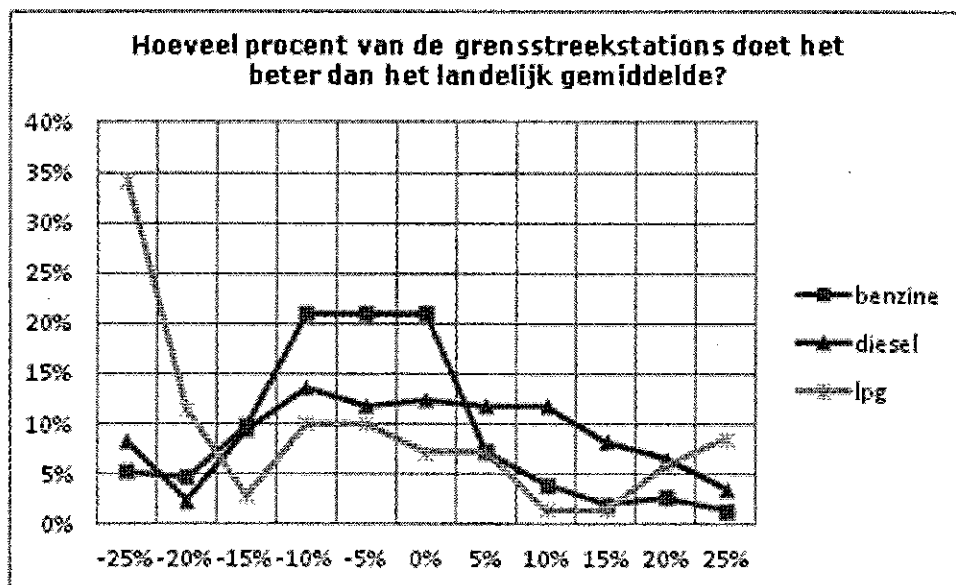
Overige uitkomsten

Spreiding van resultaten

Gemiddeld kennen tankstations in de grensstreek in het eerste kwartaal van 2014 een minder goede ontwikkeling van het aantal verkochte liters brandstof dan tankstations in heel Nederland. Dit geldt echter niet voor alle tankstations: er zijn ook tankstations in de grensstreek die ten opzichte van heel Nederland een stijging in het verkochte aantal liters laten zien. Dit blijkt uit de verdeling van de ontwikkeling over het eerste kwartaal van 2014 van grensstations ten opzichte van heel Nederland, zoals weergegeven in de onderstaande grafiek.

Bij LPG domineert de groep van pomphouders die beduidend minder verkoopt dan het landelijk gemiddelde. Van ruim 34% van de pomphouders die LPG verkopen blijven de verkopen meer dan 25% achter bij het gemiddelde van de binnenlandse ontwikkeling. Los van deze groep is de spreiding zeer vlak. Bij benzine blijven de verkopen van de meeste tankstations tussen de 0 en 10% achter bij het landelijk gemiddelde . Bij circa 17% liggen de verkopen echter hoger dan het landelijk gemiddelde. Bij diesel doet circa 42% het beter dan gemiddeld.

In onderstaande grafiek is de spreiding weergegeven:



Shopomzetten

Een aparte analyse is uitgevoerd op de shopverkoop van tankstations met een shop, voor zover de omzetcijfers voor dit onderzoek verstrekt zijn. Uit deze analyse blijkt dat bij deze tankstations de shopverkoop een gunstiger ontwikkeling laten zien de verkoop van benzine, diesel en LPG.

Vrachttankstations

De dataset van de oliemaatschappijen bevat tankstations die (bijna) alleen diesel aan vrachtverkeer verkopen. Deze stations liggen verspreid over het land. De verkoop via deze tankstations zijn geanalyseerd om een indicatie te krijgen van de ontwikkeling van de dieselvekoop aan het vrachtverkeer. Omdat deze inschatting een grotere mate van onzekerheid kent dan de overige analyses, is een bandbreedte ingeschat. De grotere mate van onzekerheid hangt samen met het feit dat niet kan worden bepaald of het verschil in verkoop samenhangt met andere factoren die specifiek op het internationale vrachtverkeer van toepassing zijn, zoals het type bedrijf dat van deze tankstations gebruik maakt, de specifieke markt die zij bedienen, maar ook de beperktere omvang van dat deel van de dataset. De extra weglek als gevolg van de recente accijnsverhoging bij het vrachtverkeer is waarschijnlijk tussen de 4 en 10% van de dieselvekoop aan het vrachtverkeer. Circa 36% van de verkochte liters diesel in Nederland wordt door het vrachtverkeer getankt. Een daling van 4 tot 10% van de dieselvekoop aan het vrachtverkeer verklaart daarmee een daling tussen de 1½ en 3½% op de totale hoeveelheid diesel in Nederland.

Aanvullend op deze analyse is een aantal interviews gehouden met transportbedrijven met een groot deel internationaal vrachtvervoer. Uit deze interviews kwam naar voren dat van onze twee buurlanden België al voor de accijnsverhoging een aantrekkelijke bestemming was mede door de Belgische teruggaafregeling voor diesel en dat tanken in België na de accijnsverhoging per 1 januari 2014 nog aantrekkelijker is geworden.

2. Regionale verschillen in gemiddelde pomprijzen

Op verzoek heeft het CBS op basis van Travelcard-data de gemiddelde pomprijzen per brandstofsoort en soort tankstation uitgesplitst naar de gemiddelde pomprijs bij tankstations in de grensstreek tot 20 kilometer van de Belgische grens, de gemiddelde pomprijs in de grensstreek tot 20 kilometer van de Duitse grens en de gemiddelde pomprijs bij tankstations verder dan 20 km van de grens. Deze uitsplitsing is gemaakt op basis van de al eerder genoemde (4-digit) postcodelijst. Het CBS heeft dit gedaan voor de maanden februari 2011 tot en met februari 2014.

In dit deel van het onderzoek door het CBS zijn zo goed als alle tankstations in Nederland meegenomen.

De uitkomsten van dit specifieke onderzoek zijn op 23 mei 2014 op de site van het CBS gepubliceerd⁸. De gemiddelde prijsverschillen staan in de onderstaande tabel. In de bijlage staan ook de prijsverschillen per soort tankstation (snelweg, onbemand, bemand) vermeld.

Tabel: Gemiddeld prijsverschil (incl. BTW) tussen tankstations verder dan 20 km van de grens en tankstations op minder dan 20 km van de Duitse grens.

Prijsverschil in euro per liter (plus betekent: grensstreek is duurder)

Periode	Benzine	Diesel	LPG
2011 februari	€ -0,011	€ -0,007	€ -0,015
2012 februari	€ -0,006	€ -0,004	€ -0,021
2013 februari	€ -0,008	€ -0,007	€ -0,016
2014 februari	€ -0,004	€ -0,007	€ -0,027

Tabel: Gemiddeld prijsverschil (incl. BTW) tussen tankstations verder dan 20 km van de grens en tankstations op minder dan 20 km van de Belgische grens.

Periode	Benzine	Diesel	LPG
2011 februari	€ -0,001	€ 0,001	€ 0,001
2012 februari	€ 0,003	€ 0,000	€ -0,003
2013 februari	€ 0,001	€ -0,002	€ -0,003
2014 februari	€ 0,003	€ -0,002	€ -0,001

De gemiddelde pompprijzen in de grensstreek zijn iets lager dan de gemiddelde pompprijzen buiten de grensstreek. Bij diesel zijn de pompprijzen in de Belgische grensstreek 0,2 cent per liter lager en in de Duitse grensstreek 0,7 cent per liter lager dan bij tankstations buiten de grensstreek. Ter vergelijking: de prijsverschillen tussen bijvoorbeeld onbemande stations en snelwegstations liggen rond de 9 cent per liter.

Bij diesel zijn de prijsverschillen voor grensstreek met beide landen in februari 2013 en februari 2014 exact gelijk. Bij LPG is de grensstreek met België in februari 2014 0,2 cent per liter duurder geworden dan het jaar ervoor, terwijl de Duitse grensstreek 0,9 cent per liter goedkoper is geworden.

Deze cijfers laten zien dat pomphouders in de grensstreek (gemiddeld) in 2014 hun prijzen niet hebben verlaagd om zo de verkopen op peil te houden.

⁸ <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/prijzen/cijfers/incidenteel/maatwerk/2014-autobrandstof-grensstreek-t.htm>

Bijlage

Onderzoek CBS naar pompprijzen van motorbrandstoffen in de grensstreek, onderscheiden naar verschillende soorten tankstations.

Tabel: Vergelijking van gemiddelde pompprijzen inclusief btw van tankstations verder dan 20 km van de grens ten opzichte van tankstations op minder dan 20 km van de Duitse grens.

Prijsverschil in euro per liter (plus betekent: grensstreek is duurder)

Periode	prijsverschil snelwegstations			prijsverschil niet-snelwegstations			prijsverschil onbemande stations		
	Benzine	Diesel	LPG	Benzine	Diesel	LPG	Benzine	Diesel	LPG
2011 februari	€ -0,009	€ -0,009	€ -0,014	€ -0,011	€ -0,006	€ -0,007	€ -0,004	€ -0,003	-
2012 februari	€ -0,006	€ -0,005	€ -0,012	€ -0,009	€ -0,004	€ -0,013	€ -0,002	€ -0,003	-
2013 februari	€ -0,006	€ -0,008	€ -0,008	€ -0,010	€ -0,008	€ -0,012	€ -0,003	€ -0,004	-
2014 februari	€ -0,004	€ -0,006	€ 0,003	€ -0,006	€ -0,008	€ -0,022	€ -0,001	€ -0,004	-

Tabel: Vergelijking van gemiddelde pompprijzen inclusief btw van tankstations verder dan 20 km van de grens ten opzichte van tankstations op minder dan 20 km van de Belgische grens.

Prijsverschil in euro per liter (plus betekent: grensstreek is duurder)

Periode	prijsverschil snelwegstations			prijsverschil niet-snelwegstations			prijsverschil onbemande stations		
	Benzine	Diesel	LPG	Benzine	Diesel	LPG	Benzine	Diesel	LPG
2011 februari	€ 0,002	€ 0,001	€ -0,007	€ -0,002	€ 0,001	€ 0,005	€ -0,002	€ -0,003	-
2012 februari	€ 0,002	€ 0,002	€ -0,012	€ 0,002	€ 0,001	€ 0,003	€ 0,002	€ -0,004	-
2013 februari	€ 0,003	€ 0,002	€ 0,000	€ 0,000	€ -0,001	€ 0,000	€ -0,002	€ -0,006	-
2014 februari	€ 0,007	€ 0,004	€ 0,006	€ 0,000	€ -0,003	€ 0,003	€ 0,002	€ -0,003	-

Bron: CBS en Travelcard⁹

⁹ <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/prijzen/cijfers/incidenteel/maatwerk/2014-autobrandstof-grensstreek-t.htm>

Bijlage 2: Overzicht accijnstarieven brandstoffen Nederland, België, Duitsland en Luxemburg

Benzine, ongelood, Euro95, per 1000 L

	1-1-2008	1-1-2009	1-1-2010	1-1-2011	1-1-2012	1-1-2013	1-1-2014
Nederland	688,97	700,68	713,99	718,27	730,48	746,55	759,24
België	622,67	592,87	613,57	613,57	613,57	613,57	613,57
Duitsland	654,50	654,50	654,50	654,50	654,50	654,50	654,50
Luxemburg	464,58	462,10	462,10	462,09	462,09	462,09	462,09

Diesel, propellant zwavelarm, per 1000 L

	1-1-2008	1-1-2009	1-1-2010	1-1-2011	1-1-2012	1-1-2013	1-1-2014
Nederland	376,31	413,22	421,07	423,60	430,80	440,28	477,76
België	317,89	317,89	352,89	392,89	427,69	427,69	427,69
Duitsland	470,40	470,40	470,40	470,40	470,40	470,40	470,40
Luxemburg	302,00	302,00	310,00	320,00	330,00	335,00	335,00

LPG, per 1000 kg (dit is circa 1852 liter)

	1-1-2008	1-1-2009	1-1-2010	1-1-2011	1-1-2012	1-1-2013	1-1-2014
Nederland	96,21	126,07	154,12	155,04	167,54	180,04	322,17
België	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Duitsland	180,32	180,32	180,32	180,32	180,32	180,32	180,32
Luxemburg	101,64	101,64	101,64	101,64	101,64	101,64	101,64