



Aan de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Per adres: Ministerie van Financiën  
T.a.v. de heer mr R.J. Hekket  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag

**BETA**

belangenvereniging  
tankstations

Rotterdam, 13 juni 2008

Betreft: reactie rapport Evaluatie Benzineveiling

Geachte heer Hekket,

Allereerst willen wij SEOR en het onderzoeksteam complementeren met de wijze waarop invulling gegeven is aan de beantwoording van de onderzoeksvragen. Met name de opbouw en de uitgebreide verdieping in de markt resulteren in een rapport op niveau met duidelijke taal en maakt de werking van de "markt Rijkswegstations" meer inzichtelijk.

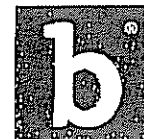
Het rapport geeft BETA aanleiding een aantal zaken dringend bij u onder de aandacht te brengen. Allereerst vragen wij uw aandacht voor de verre gaande gevolgen van deze veilingmethode. Ten tweede geeft het onderzoek met betrekking tot een aantal aanbevelingen aanleiding voor een aanvullende reactie.

**Nut en noodzaak van benzineveiling:**

De conclusie uit het rapport is duidelijk; namelijk op dit moment geen majeure ingrepen in de veiling uitvoeren. De reden waarom deze aanbeveling gedaan wordt verbaast ons niet. Immers alleen al vanwege de "overgangperiode" waarin eerder gemaakte afspraken, inclusief alle reeds uitonderhandelde details met de marktpartijen gerespecteerd dienen te worden zijn grote veranderingen moeilijk haalbaar. Elke grote verandering kan immers aangevochten worden. De onderzoekers alsook BETA onderkennen dat (zie blz 71 hoofdstuk 8.1 ).

Wat echter opvalt is dat de onderzoekers met nadruk stellen dat deze aanbeveling - om nu geen majeure ingrepen in de veiling te doen - niet gebaseerd is op het feit dat de huidige veilingvorm aan de belangrijkste doelstelling van de veiling voldoet, namelijk het zorgen voor meer prijsconcurrentie. Sterker nog, de onderzoekers geven aan dat prijsconcurrentie niet echt tot stand gekomen lijkt te zijn. Het is hun inschatting dat de huidige veilingssystematiek/opzet in de overgangperiode niet tot veel meer prijsconcurrentie langs het hoofdwegennet zal leiden, maar ook niet in de periode erna! Daarbij wordt zelfs aangegeven dat dat wellicht ook niet te verwachten was. De onderzoekers geven aan dat structurele aspecten van de benzinemarkt zelf die prijsconcurrentie in de weg staan. Dit komt met name door het bestaan van netwerkeffecten (de waarde van een benzinstation voor een grote partij is groter dan voor een kleine partij) en het feit dat het percentage weggebruikers dat niet zelf de brandstof hoeft te betalen relatief groot is.

Deze duidelijke conclusie roept de vraag op waarom de overheid, voordat ze overging tot de drastische maatregel om in te grijpen in de markt, niet beter onderzoek heeft gedaan naar de benzinemarkt langs de rijkswegen. Immers het uitblijven van meer prijsconcurrentie was bij



# BETA

belangenvereniging  
tankstations

gedegen onderzoek vooraf naar de structurele aspecten van de benzinemarkt waarschijnlijk al aan het licht gekomen. Door veel marktpartijen, waaronder BETA, is vooraf al duidelijk aangegeven dat ingrijpen in de markt door middel van veilingen niet tot meer prijsconcurrentie zal leiden, maar zelfs een mogelijk averechts effect zou kunnen hebben.

## **Gevolgen veiling rijkswegstations voor de tankstationondernemers**

### *“Uitsterven” tankstationondernemer langs het hoofdwegennet:*

Het rapport geeft aan dat, gezien het voordeel van zittende partijen ten opzichte van nieuwkomers en het feit dat door de vier grote oliemaatschappijen aan de reductieverplichting is voldaan (en deze maatschappijen weer vrij zijn stations bij te kopen), in de komende jaren geen nieuwe toetreders te verwachten zijn. De komende jaren zullen de gevestigde partijen in staat zijn hun netwerk verder te optimaliseren door strategisch stations bij te kopen. Met andere woorden: voor de grote oliemaatschappijen verandert er langs rijkswegen niets of het wordt zelfs beter voor hen.

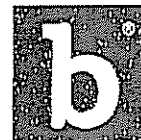
Voor de tankstationondernemer/exploitant en particuliere vergunninghouder ligt dit anders. Zo is door het moeten sluiten van convenanten de positie van de zelfstandige tankstationondernemer langs het hoofdwegennet gezien de “tijdslimiet” zo goed als uitgehold. Immers het ingrijpen door de overheid in deze markt brengt met zich mee dat aan het eind van de overgangperiode de tankstationondernemer geen (huur)rechten meer heeft op (exploitatie van) het tankstation. Uiteindelijk blijkt dus met name de tankstationondernemer de rekening te moeten betalen. Daar is geen enkel doel mee gediend! Het is alleen een bijkomend en we nemen aan “onbedoeld” effect van het ingrijpen door de overheid in deze markt. Naar de mening van BETA is het de taak van de overheid om lering te trekken uit dit rapport en de negatieve consequenties zoveel mogelijk weg te nemen. Wij vragen de overheid dan ook opnieuw de positie van de tankstationondernemers te bekijken en de eindigheid te heroverwegen.

### *Gevolgen voor de zelfstandig tankstationondernemers langs het onderliggende wegennet:*

Een (neven)doel van deze MDW operatie was ook het bevorderen van concurrentie, door nieuwe toetreders, op het onderliggende wegennet. Daartoe is door het Ministerie van Economische Zaken in 2003 een Toolbox ontwikkeld voor de gemeenten en provincies. Het doel van de Toolbox is om nieuwe toetreders te bevorderen door het informeren van gemeenten en provincies over beleidsmogelijkheden en potentiële toetreders. De Rijksweg gebreken kleven natuurlijk ook aan deze Toolbox!

De afgelopen jaren is gebleken dat de veiling langs rijkswegen gezorgd heeft voor een olievlekwerking in Nederland. Gemeenten kopiëren mede op basis van deze EZ-Toolbox het gedrag van de Staat ten aanzien van het ingrijpen in de benzinemarkt en gebruiken het beleid ten behoeve van de stations in de eigen gemeenten. Deze ontwikkeling vinden wij zeer zorgelijk. Als voorbeeld geven wij de gemeente Rotterdam.

Momenteel heeft de gemeente Rotterdam haar “beleidsuitgangspunten voor het veilen van brandstofverkooppunten in Rotterdam” op papier gezet en aan betrokken marktpartijen verstuurd. In de Beleidsuitgangspunten staat vermeld dat één van de doelstellingen van de gemeente/het OBR bij de veiling, is dat er toetredingsmogelijkheden worden gecreëerd voor



# BETA

belangenvereniging  
tankstations

nieuwe en ook kleinere marktpartijen. Tevens is het OBR voornemens om aansluiting te zoeken bij de landelijke regeling ten behoeve van de veiling van rijkswegstations! BETA acht de timing van het OBR in dezen ongelukkig. Het zou van goed beleid getuigen als OBR eerst de evaluatie van het landelijke veilingstelsel afwacht alvorens op gemeentelijk niveau een systeem vast te stellen dat elementen van het landelijke niveau bevat.

Naar de mening van BETA is het ten eerste de vraag of de doelstelling van de gemeente Rotterdam met het voorgenomen veilingbeleid kan worden behaald. BETA heeft dit ook schriftelijk aan het OBR kenbaar gemaakt.

De uitkomsten van het onderhavige rapport van SEOR ondersteunen BETA in deze mening en geven voldoende redenen om het ingrijpen in de markt via veilingen te heroverwegen. Nergens blijkt uit dat door deze veilingmethode meer prijsconcurrentie of meer toetreders gerealiseerd gaan worden. Gemeenten die overwegen een zelfde route te willen bewandelen zouden eerst goed onderzoek moeten doen naar de te verwachten effecten. De Toolbox van het Ministerie van Economische Zaken dient zo spoedig mogelijk aangepast te worden (met toelichting "waarom") zodat provincies en gemeenten niet met achterhaalde inzichten in hun lokale benzinemarkt gaan ingrijpen.

Met klem verzoeken wij u alle gemeenten, onder andere via de VNG, en in het bijzonder de gemeente Rotterdam correct te informeren over de uitkomsten van dit rapport. Wij zien het als uw taak verdere ongewenste negatieve effecten te voorkomen zodat niet nog meer zelfstandige tankstationondernemers de dupe worden van meer veilingen in de lokale benzinemarkt.

## **Opmerkingen ten aanzien van Onderliggende Rechtsrelaties (ORR):**

### *Transparantie kerngegevens netto winstaandeel (NWA) hoofdstuk 5.2:*

De partijen verenigd in de VNPI hebben aangegeven meer transparantie van gegevens en proces voor de bepaling van het NWA nodig te vinden. Vanuit de exploitanten is er over het algemeen geen behoefte aan meer transparantie. Dat behoeft volgens BETA enige toelichting. Ten eerste hebben partijen (dus ook VNPI en haar leden) om problemen over de hoogte van inkomens te voorkomen, nu juist gekozen om het netto winstaandeel te laten bepalen door een door de Staat aangewezen accountant. Een door de Staat aangewezen onafhankelijke register-accountant is zeer goed in staat om aan de hand van de eigen beroepsregels, alsmede de met de VNPI en haar leden overeengekomen rekenmodel, het NWA te bepalen. In de vele gesprekken die gevoerd zijn over "de grondslagen voor de berekening van het netto winstaandeel" is ook nadrukkelijk de situatie van exploitanten met meerdere bedrijven besproken. Dat volgens bepaalde VNPI leden nu de indruk leeft dat het NWA beduidend hoger is vastgesteld dan de werkelijke verdiensten is niet relevant en tevens niet feitelijk. Wij hechten meer waarde aan het nu geregelde oordeel van een daartoe opgeleide register-accountant.

De gewenste transparantie van de VNPI leden is tevens niet gewenst daar de leden van de VNPI (de grote oliemaatschappijen) zelf het overgrote deel van de Rijkswegstations exploiteren en dus tevens concurrent zijn van de exploitant die de gegevens zou moeten verstrekken. Vanuit mededingingsrechtelijk perspectief lijkt ons een plicht tot het verstrekken



# BETA

belangenvereniging  
tankstations

van meer gegevens en openheid met betrekking tot het NWA ook niet gewenst. Reden tot aanpassen van het convenant is er op dit punt dan ook niet.

### *Termijn van het aanbieden van het exploitatiecontract hoofdstuk 7.1*

De aanbeveling is om te bezien of de veiling naar de eerste week van september geschoven kan worden en anderzijds te bezien of de verplichtingen die aan de eerste vier weken na gunning gekoppeld zijn aangescherpt dan wel nader ingevuld kunnen worden.

BETA heeft aangegeven dat de lengte van de termijn niet zo'n discussiepunt is maar veeleer de verplichtingen die eraan gekoppeld zijn. Graag vestigen wij in dit kader de aandacht op voetnoot 96, blz 68 van het rapport. Deze voetnoot is zo essentieel dat deze niet als voetnoot in het rapport hoort te staan maar als zelfstandig onderwerp. Daar zit wat BETA betreft immers de kern van de zaak en dat is bij dit onderwerp onderbelicht gebleven. In het afgesloten en geldende ORR convenant wordt uitgegaan van het feit dat de concessie pas naar de nieuwe concessiehouder over mag gaan wanneer het bod gestand is gedaan en aan alle overige verplichtingen (zoals het aanbieden van een acceptabel exploitatiecontract, zonodig of indien gewenst vergezeld van een schriftelijk oordeel van een onafhankelijke deskundige waaruit blijkt dat dit aanbod voldoet) is voldaan. Dat betekent dat de nieuwe concessiehouder pas kan beschikken over de concessie (en eventueel dus pas kan omkleuren) als er aan alle eisen is voldaan. Reden genoeg voor de nieuwe concessiehouder om een nieuw exploitatiecontract dan wel tijdig aan te bieden. Immers doet men dat niet dan kan men niet vrijelijk over de tankstation beschikken en niet omkleuren; dat kost veel geld.

Nu in de Benzinewet nagelaten is dit punt te regelen en de concessie al onvoorwaardelijk aan de nieuwe concessiehouder toekomt na betaling van het bod, hebben de nieuwe concessiehouders geen prikkel om tijdig aan de verplichtingen te voldoen. Gevolg is dat de overheid tot op heden stelt dat zij geen partij meer is en de problemen "doorschuift" naar de (kleine) zelfstandige exploitant. BETA is van mening dat de Benzinewet op dit punt zeer spoedig moet worden aangepast. Door deze al eerder in het convenant overeengekomen verplichting voor de nieuwe concessiehouder alsnog te regelen worden de verplichtingen automatisch nader aangescherpt en ingevuld. De rol van de overheid stopt dan niet al na betaling van het bod maar pas als de nieuwe concessiehouder aan al zijn verplichtingen heeft voldaan.

Uiteraard zijn wij graag bereid onze visie nader toe te lichten.

Hoogachtend  
BETA

Mr M.J. van der Kolk