

Vergaderjaar 2010–2011

24 036

Marktwerving, deregulering en wetgevingskwaliteit

Nr. 388

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN, LANDBOUW EN INNOVATIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juni 2011

Op 2 februari 2011 heb ik tijdens een Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw en Innovatie gesproken over de benzinemarkt (kamerstuk 24 036, nr. 385). Tijdens dit overleg, alsook tijdens het Voortgezet Algemeen Overleg van 17 februari 2011 (Handelingen II 2010/11, nr. 54, item 7, blz. 60–62), heeft uw Kamer zorgen geuit over prijstransparantie op de Nederlandse benzinemarkt. Hierom heb ik onafhankelijk onderzoek toegezegd naar de knelpunten voor de ontwikkeling van prijsvergelijkingsdiensten voor de benzinemarkt, om te bezien hoe de overheid zou kunnen bijdragen aan een verbetering van de prijstransparantie. Daarnaast heb ik met de minister van Infrastructuur en Milieu de mogelijkheden besproken om op het hoofdwegennet verwijzingen te plaatsen naar tankstations langs het onderliggende wegennet.

Met deze brief bied ik uw Kamer de rapportage *Prijstransparantie op de markt voor motorbrandstoffen* aan.¹ Daarnaast informeer ik uw Kamer over de resultaten van mijn overleg met de minister van Infrastructuur en Milieu. Vervolgens ga ik in op de motie Verhoeven c.s. en de motie Van Bommel c.s. en licht ik toe welke beleidsconclusies ik naar aanleiding van dit onderzoek heb getrokken.² Tot slot rapporteer ik, conform de motie Van Bommel-Dijksma, over de stand van zaken van het onderzoek naar de werking van de benzinemarkt en de opbouw van de brandstofprijzen.³

Onderzoek

Om te komen tot een goed beeld van prijstransparantie op de Nederlandse benzinemarkt, heb ik de onderzoekers gevraagd drie vragen te beantwoorden. Ten eerste gaat het onderzoek in op de huidige mogelijkheden voor consumenten om brandstofprijzen te vergelijken. Vervolgens beschrijven de onderzoekers welke knelpunten in de weg staan aan de ontwikkeling van «perfecte» (actuele, betrouwbare en volledige) prijsver-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Kamerstukken II 2010/11, 24 036, nr. 381 en Kamerstukken II 2010/11, 24 036, nr. 383.

³ Kamerstukken II 2010/11, 24 036, nr. 384.

gelijkingsdiensten. Ten slotte geven de onderzoekers hun toekomstverwachtingen voor de benzinemarkt op het gebied van prijsvergelijkingsdiensten.

Huidige mogelijkheden voor brandstofprijzvergelijking

Uit het onderzoek blijkt dat op dit moment diverse toepassingen bestaan waarmee consumenten via het internet, navigatiesystemen en applicaties op *smartphones* brandstofprijzen kunnen vergelijken. Daarbij is gebleken dat er aanzienlijke verschillen bestaan in de kwaliteit van deze prijsvergelijkingsdiensten. Aan de ene kant bestaan er verschillende gratis prijsvergelijkende websites. Het grootste gedeelte hiervan beschikt echter slechts voor een beperkt aantal stations over prijsinformatie, waarvan ook de betrouwbaarheid niet altijd vast staat. Een enkele website vormt hierop een uitzondering en beschikt over betrouwbare prijsinformatie voor het grootste gedeelte van de tankstations, maar deze informatie is over het algemeen een paar dagen verouderd. Aan de andere kant worden op navigatiesystemen en *smartphones* steeds vaker prijsvergelijkingsdiensten aangeboden met een aanzienlijk hogere kwaliteit, waarvoor in de regel wel een vergoeding moet worden betaald. Indien de consument bereid is te betalen, zijn er op dit moment verschillende toepassingen beschikbaar van goede kwaliteit, die gebruik maken van betrouwbare brandstofprijsinformatie van minder dan 24 uur oud voor meer dan 80% van de Nederlandse tankstations.

Knelpuntenanalyse

Volgens de onderzoekers wordt de gebrekkige beschikbaarheid van actuele prijsinformatie als een van de voornaamste knelpunten aangemerkt. Dit geldt echter met name voor de minder goed scorende (gratis) prijsvergelijkingswebsites, die zich in de regel baseren op waarnemingen door consumenten en/of gratis beschikbare, maar enigszins verouderde prijsinformatie. De goed scorende (betaalde) prijsvergelijkingsdiensten kopen hun informatie daarentegen in de regel bij tankkaartmaatschappijen, en ondervinden dan ook minder hinder van dit knelpunt. Wel kan het verdienmodel van prijsvergelijkers als bijkomend knelpunt worden ervaren. Doordat het aantal automobilisten, dat behoefte heeft aan actuele brandstofprijsinformatie en bereid is hiervoor te betalen, beperkt is, is volgens de onderzoekers ook het verdienmodel beperkt. Om hun investeringen rendabel te kunnen houden, is het voor ontwikkelaars van prijsvergelijkers die actuele data aankopen van belang om hiervoor een vergoeding te vragen en deze af te schermen, om *free riding* door concurrenten te voorkomen.

Beide elementen lijken een verklaring te zijn voor de constatering dat (betaalde) prijsvergelijkers op navigatiesystemen en *smartphones* over het algemeen van een hogere kwaliteit zijn dan (gratis) prijsvergelijkingsdiensten op het internet.

Toekomstverwachtingen

In de gesprekken die de onderzoekers hebben gevoerd, hebben enkele marktpartijen aangegeven nieuwe prijsvergelijkingsdiensten op de markt te zullen brengen. Volgens de onderzoekers zal hierdoor de kwaliteit van prijsvergelijkers voor de benzinemarkt op redelijk korte termijn toenemen. Daarnaast achten de onderzoekers het waarschijnlijk dat de verwachte verdere opmars van *smartphones* ervoor zal zorgen dat de huidige marktontwikkelingen zullen doorzetten en prijstransparantie op de benzinemarkt de komende jaren verder zal verbeteren. Wel zullen er

vermoedelijk altijd knelpunten blijven bestaan; «perfecte» prijstransparantie is volgens de onderzoekers niet goed haalbaar.

Beleidsconclusies

In de motie Van Bommel c.s. wordt gevraagd om voorstellen voor maatregelen ter bevordering van prijstransparantie op de benzinemarkt. Zoals ik tijdens het Algemeen Overleg op 2 februari 2011 heb aangegeven, zie ik twee mogelijke voorstellen voor maatregelen vanuit de overheid die kunnen bijdragen aan een betere prijstransparantie op de Nederlandse benzinemarkt.

Verwijzingen op het hoofdwegennet

Zoals ik tijdens het Algemeen Overleg van 2 februari 2011 heb toegezegd, heb ik met de minister van Infrastructuur en Milieu besproken wat de mogelijkheden zijn om op het hoofdwegennet verwijzingen te plaatsen naar tankstations langs het onderliggende wegennet. Automobilisten op het hoofdwegennet zouden zo beter kunnen bepalen welke nabije tankstations zich bevinden op het onderliggende wegennet, waar immers vaak goedkoper getankt kan worden.¹ Uit het onderzoek naar prijstransparantie blijkt echter dat Nederlandse tankstations vaak al via toepassingen voor navigatiesystemen en smartphones te vinden zijn. Om deze reden vindt de minister van Infrastructuur en Milieu het plaatsen van verwijzingen op het hoofdwegennet niet nodig.

Daarnaast kleven er praktische bezwaren aan het plaatsen van verwijzingen. Zo zouden, met het oog op de vertaktheid van het Nederlandse wegennet, erg veel verwijzingen alsook vervolgvijzingen (op het onderliggende wegennet) geplaatst moeten worden. Daarnaast strookt het plaatsen van nieuwe verwijzingen niet met het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu, dat is gericht op een bevordering van de verkeersveiligheid en een goede doorstroming.

Wettelijke publicatieplicht

Een wettelijke verplichting voor individuele pomphouders om hun actuele (*real-time*) brandstofprijzen te publiceren, zou het eerder genoemde knelpunt van gebrekkige beschikbaarheid van actuele prijsinformatie deels kunnen wegnemen. Op dit moment kunnen consumenten met behulp van (gratis) prijsvergelijkingswebsites vaak niet exact bepalen wat de prijs aan de pomp op dat specifieke moment is, maar geven deze websites vooral een indicatie waar (gemiddeld) het goedkoopste getankt kan worden. Een wettelijke publicatieplicht zou echter weinig bijdragen aan de kwaliteit van prijsvergelijkers op navigatiesystemen en *smartphones*, waarop immers reeds prijsinformatie beschikbaar is die actueel, in belangrijke mate volledig en betrouwbaar is.² Mede gezien de verwachting van de onderzoekers dat de opkomst van *smartphones* de komende jaren een verdere verbetering van prijstransparantie zal veroorzaken, acht ik de toegevoegde waarde van een wettelijke publicatieplicht zeer beperkt. Daarnaast acht ik het niet aannemelijk dat, uitgaande van de nu al beschikbare toepassingen en mate van prijstransparantie, een wettelijke publicatieplicht zal leiden tot meer concurrentie tussen tankstations en lagere brandstofprijzen.

¹ Zie de eindrapportage van het onderzoek naar de hoogte en totstandkoming van de benzineprijzen (Kamerstukken II 2009/10, 24 036, nr. 367).

² Uit het onderzoek blijkt dat indien consumenten bereid zijn te betalen er op elk moment voor circa 80% van de Nederlandse tankstations betrouwbare prijsinformatie beschikbaar is die minder dan 24 uur oud is.

Tegelijkertijd brengt een wettelijke publicatieplicht aanzienlijke kosten met zich, die ik niet goed vind rijmen met het beleid van dit kabinet. Zoals ik ook heb aangegeven in mijn brieven van 14 december 2010 en 24 januari 2011, zal een wettelijke publicatieplicht met aanzienlijke administratieve lasten voor het bedrijfsleven en toezichtlasten voor de overheid gepaard

gaan.¹ Uit het onderzoek blijkt dat pomphouders steeds vaker meerdere malen per dag hun brandstofprijzen wijzigen en zij deze bij een publicatieplicht dus meerdere keren per dag zouden moeten doorgeven. Aangezien een minderheid van de tankstations in het beheer is van oliemaatschappijen, treffen de administratieve lasten die een dergelijke verplichting veroorzaakt bovendien met name het midden- en kleinbedrijf.

Een effectieve publicatieplicht zou daarnaast actief gehandhaafd moeten worden om te kunnen garanderen dat de doorgegeven brandstofprijzen ook daadwerkelijk kloppen. Ervaringen met vergelijkbare verplichtingen in het buitenland, zoals in Frankrijk, hebben in dit kader niet geleid tot het beschikbaar komen van actuele en betrouwbare prijsinformatie, noch zijn er enige aanwijzingen voor een toename van de prijsconcurrentie als gevolg van deze verplichting.

Een wettelijke verplichting voor individuele pomphouders om hun actuele brandstofprijzen te publiceren zou voorts ook schade toebrengen aan bestaande en in ontwikkeling zijnde initiatieven in de markt. Partijen die op dit moment beschikken over prijsinformatie, zullen de investeringen die zij hebben gemaakt immers niet kunnen terugverdienen. Dit geldt ook voor partijen die toepassingen hebben ontwikkeld om deze prijsinformatie op een gebruiksvriendelijke manier (al dan niet betaald) aan de consument beschikbaar te stellen.

Met het oog op bovenstaande overwegingen vind ik de toegevoegde waarde van een wettelijke publicatieplicht niet opwegen tegen de kosten die hiermee zouden zijn gemoeid. Een wettelijke publicatieplicht past daarmee niet binnen het beleid van dit kabinet, dat er immers op is gericht ondernemers de ruimte te geven, en waarin alleen wordt overgegaan tot regelgeving als dit een duidelijke meerwaarde heeft. Ik heb dan ook besloten niet over te gaan tot een wettelijke publicatieplicht, en laat verdere besluitvorming omtrent prijstransparantie op de benzine-markt over aan uw Kamer.

Onderzoek naar de werking van de benzinemarkt en de opbouw van de brandstofprijzen

Tot slot sta ik, conform de motie Van Bommel-Dijksma, stil bij de stand van zaken van het onderzoek naar de werking van de benzinemarkt en de opbouw van de brandstofprijzen. Zoals ik eerder heb aangegeven in mijn brief van 22 maart 2011, zal dit onderzoek worden uitgevoerd door een extern onderzoeksbureau.² Inmiddels is het onderzoek gestart. Ik streef ernaar uw Kamer na de zomer van 2011 te informeren over de onderzoeksresultaten.

De minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,
M. J. M. Verhagen

¹ Kamerstukken II 2010/11, 24 036, nr. 378 en Kamerstukken II 2010/11, 24 036, nr. 379.

² Kamerstukken II 2010/11, 24 036, nr. 386.