

Adviesprijzen voor diesel en gasolie

Opgesteld door Erik Backer van Ommeren

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	1
2. Aanpak.....	2
3. Grafiek 1 (adviesprijzen die parallel lopen met de referentie).....	2
4. Grafiek 2 (adviesprijzen die niet altijd parallel lopen met de referentie).....	2
5. Grafiek 3 (CBRB circulaire gasolieprijs)	3
6. Slotbeschouwing.....	3

1. Inleiding

Onderwerp van deze notitie

Op 1 januari 2011 is de binnenvaart overgeschakeld op zwavelvrij gasolie. Over het effect hiervan op de gasolieprijs is in oktober 2011 is een rapport verschenen ¹. De nu voor U liggende notitie is een vervolg op dit rapport, waarbij:

- De onderzochte periode met een half jaar verlengt is;
- Geheel gefocust wordt op adviesprijzen voor diesel (wegvervoer) en gasolie (binnenvaart).

Doel van deze notitie

Deze notitie strekt tot het bieden van een inblik in het reilen en zeilen van adviesprijzen voor brandstoffen door het verloop van deze adviesprijzen onderling te vergelijken.

Het is niet passend om daarbij adviezen te formuleren en het eventueel omzetten van het verworven inzicht in daden is natuurlijk geheel een zaak voor de lezer zelf.

Diesel en gasolie

Diesel voor het wegvervoer en gasolie voor de binnenvaart zijn sterk op elkaar lijkende brandstoffen. In het kader van deze notitie zijn de relevante verschillen:

Kenmerk	Jaar	Diesel (weg)	Gasolie (binnenvaart)
Zwavelgehalte	2010	< 10 ppm	< 1000 ppm (0,1%)
	2011	< 10 ppm	< 10 ppm
Aandeel biocomponenten	2010	4,00%	< 0,1%
	2011	4,25%	< 0.1%
Accijns en voorraadheffing	2010	€ 426,34 / m ³	€ 0,00 / m ³
	2011	€ 429,50 / m ³	€ 0,00 / m ³

¹ Zie: <http://www.evo.nl/site/gasolie-binnenvaart>

Gebruik van adviesprijzen

Er vanuit gaande dat het bedrijfsleven zich m.b.t. brandstoffen niet laat leiden door adviesprijzen en kortingen hierop, maar zich baseert op de prijs die daadwerkelijk betaald moet worden, is het belangrijkste toepassingsgebied van brandstofadviesprijzen de brandstofprijz-clausule in vervoersovereenkomsten voor wat langere tijd.

In dergelijke clausules is niet het absolute niveau van de brandstofprijz van belang, maar de verandering van de brandstofprijz in de loop van de vervoersovereenkomst.²

2. AanpakOnderzochte periode

Deze notitie betreft de periode 01-07-2010 t/m 31-12-2011.

Te bestuderen tijdreeksen

- 3 adviesprijzen voor diesel voor het wegverkeer, omgerekend naar accijns- en voorraadheffingvrij;
- 2 adviesprijzen voor gasolie voor de binnenvaart;
- De CBRB circulaire gasolieprijz.

Alle prijzen zijn exclusief BTW.

Gekozen grafieken en referentie

Met de "trial and error" methode:

- Is er naartoe gewerkt om met zo min mogelijk grafieken het inzicht te geven;
- Is er voor gekozen niet met een externe referentie te werken (b.v. "betaalde prijzen, ICE etc.), maar één van de te bestuderen adviesprijzen als referentie te hanteren: Adviesprijz 2 (binnenvaart).
Attentie: dat heeft wel tot gevolg dat bijzonderheden in het verloop van deze referentie in de grafieken omgekeerd tot uitdrukking komen in veranderingen van de prijzen van de getoonde curven.

Gepresenteerd wordt de voortschrijdende 7 dagen mediaan van {tijdreeks X -/- Adviesprijz 2 (binnenvaart)}

3. Grafiek 1 (adviesprijzen die parallel lopen met de referentie)

- De Adviesprijzen 4 en 5 (beide weg) blijken in de gehele onderzochte periode zeer dicht bij elkaar te liggen en parallel te lopen met de referentie (Adviesprijz 2 (binnenvaart)). De willekeurige "kabbeltjes" duiden erop dat de Adviesprijzen 2, 4 en 5 onafhankelijk van elkaar worden opgesteld.
- Uit bovenbedoelde parallelloop valt ook af te leiden dat Adviesprijz 2 (binnenvaart) geheel niet op de binnenvaart is toegespitst. Als dat namelijk wel het geval was geweest dan zouden per 01-01-2011 de getoonde curven (weg) een stap omlaag hebben gemaakt omdat per die datum de binnenvaart is overgeschakeld op de duurdere zwavelvrije gasolie^{3 4}!

4. Grafiek 2 (adviesprijzen die niet altijd parallel lopen met de referentie)

- De curven vertonen nauwelijks tot geen willekeurige "kabbeltjes".
- Adviesprijz 1 (binnenvaart) ligt tot begin april 2011 exact op adviesprijz 2 (binnenvaart), om vervolgens met een stap van € 125 / m³ naar beneden te schieten en verder weer parallel met adviesprijz 2 (binnenvaart) te gaan lopen.
- Adviesprijz 3 (weg) maakt per 01-08-2010 een stap omhoog van € 20 / m³, maar zakt daarna weer heel geleidelijk tot bijna het oorspronkelijk niveau.

² Buiten het kader van deze notitie valt dat de meeste contractpartijen er tevens vanuit gaan dat dergelijke veranderingen ook (bij benadering) representatief zijn voor veranderingen in de daadwerkelijk te betalen brandstofprijzen.

³ Er geldt immers: Curve x = Adviesprijz x – Adviesprijz 2. Dus als Adviesprijz 2 een stap omhoog maakt (-> zwavelvrij) gaat curve x een stap omlaag. En als Adviesprijz x een mini stapje omhoog maken (accijnsverhoging) gaan die curve iets omhoog.

⁴ In het in hoofdstuk 1 genoemde rapport wordt geconstateerd dat door de overschakeling op zwavelvrij de betaalde gasolieprijz per 01-01-2011 met circa € 28 / m³ steeg t.o.v. de ICE groothandelsprijz, die gebaseerd bleef op gasolie met 0,1% zwavel. Gemiddeld over de eerste helft bedroeg deze stijging circa € 20 / m³. De accijnsstijging voor diesel voor het wegverkeer per 01-01-2011 bedroeg iets meer dan € 3 / m³.

Deze observaties leiden tot de volgende **hypothese**:

- De Advies prijzen 1, 2 en 3 zijn alle drie gebaseerd op dezelfde visie op de op de markt ⁵, waarbij er geen onderscheid wordt gemaakt tussen weg en binnenvaart;
- De opstellers van de Adviesprijzen 1, 2, en 3 hanteren een verschillend commercieel beleid in zake "beoogde prijs + "korting" = adviesprijs":
 - De opsteller van Adviesprijs 2 is daar heel stabiel in;
 - De opsteller van Adviesprijs 3 maakt begin augustus een commerciële stap omhoog (en presenteerde waarschijnlijk gelijktijdig overeenkomstig hogere kortingen), om e.e.a. heel langzaam weer te laten wegzakken;
 - De opsteller van Adviesprijs 1 doet het weer anders: in begin april 2011 een stap van € 125 / m³ (!) naar beneden om in de buurt van de te betalen prijs uit te komen. Op zich geen verwerpelijk streven, maar een "ramp" voor de gasolieclausules die op deze adviesprijs gebaseerd zijn. Per 01-12-2011 is het opstellen van adviesprijs 1 overigens beëindigd; zonder opgaaf van redenen.

5. Grafiek 3 (CBRB circulaire gasolieprijs)

- De stijging in begin 2011 is wellicht toe te schrijven aan de omschakeling naar zwavelvrije gasolie, maar andere oorzaken zijn niet uit te sluiten, want CBRB verschaft geen inzicht in de gegevens die ten grondslag liggen aan deze circulaire;
- De daling in begin april 2011 zal ongetwijfeld veroorzaakt zijn doordat Adviesprijs 1 in de CBRB mix zat. Dat had dus niets te maken met dalende te betalen prijzen;
- Vanaf begin april is het niveau vrij stabiel en – wat opmerkelijk is - circa € 20 / m³ lager dan in de tweede helft van 2010!
- Het beëindigen van de (sterk afwijkende) Adviesprijs 1 is kennelijk door het CBRB ondervangen, want er vindt geen "terugklap" naar boven plaats.
- Puur praktisch gezien, dus afgezien van de meer principiële aspecten, is het effect van de toevoeging van de SAV-bijdrage gedurende 2011 betrekkelijk klein in vergelijking met de zaken waaraan in de vorige punten wordt gerefereerd.

6. Slotbeschouwing

- Uit de gepresenteerde vergelijkingen tussen adviesprijzen van diesel en gasolie ontstaat de indruk dat het soms voorkomt dat een brandstofleverancier zijn commerciële beleid wijzigt in zake "beoogde prijs + "korting" = adviesprijs". De doorsnee gebruiker heeft dat natuurlijk meetal niet in de gaten ⁶, maar het gevolg is wel een wijziging in de adviesprijs die doorwerkt in een brandstofprijs clausule, maar die niet terug te voeren is op een wijziging van de door de brandstofleverancier beoogde (= te betalen) prijs ⁷.
- Een mix van adviesprijzen kan deze "pijn" verzachten, zeker als zo'n mix niet als het gemiddelde berekend wordt (zoals b.v. CBRB doet), maar, ter vermindering van de gevoeligheid voor uitschieters, berekend wordt als de mediaan of als het gemiddelde met weglating van de hoogste en laagste waarde.
- In het "Naslagwerkje gasolieclausule binnenvaart" ⁸ wordt in § 7.3 nader ingegaan op welke bronnen beschikbaar zijn voor de gasolieprijs in gasolieclausules ⁹.

⁵ Die visie verschilt maar weinig van de visie van de opstellers van Adviesprijs 4 resp. 5.

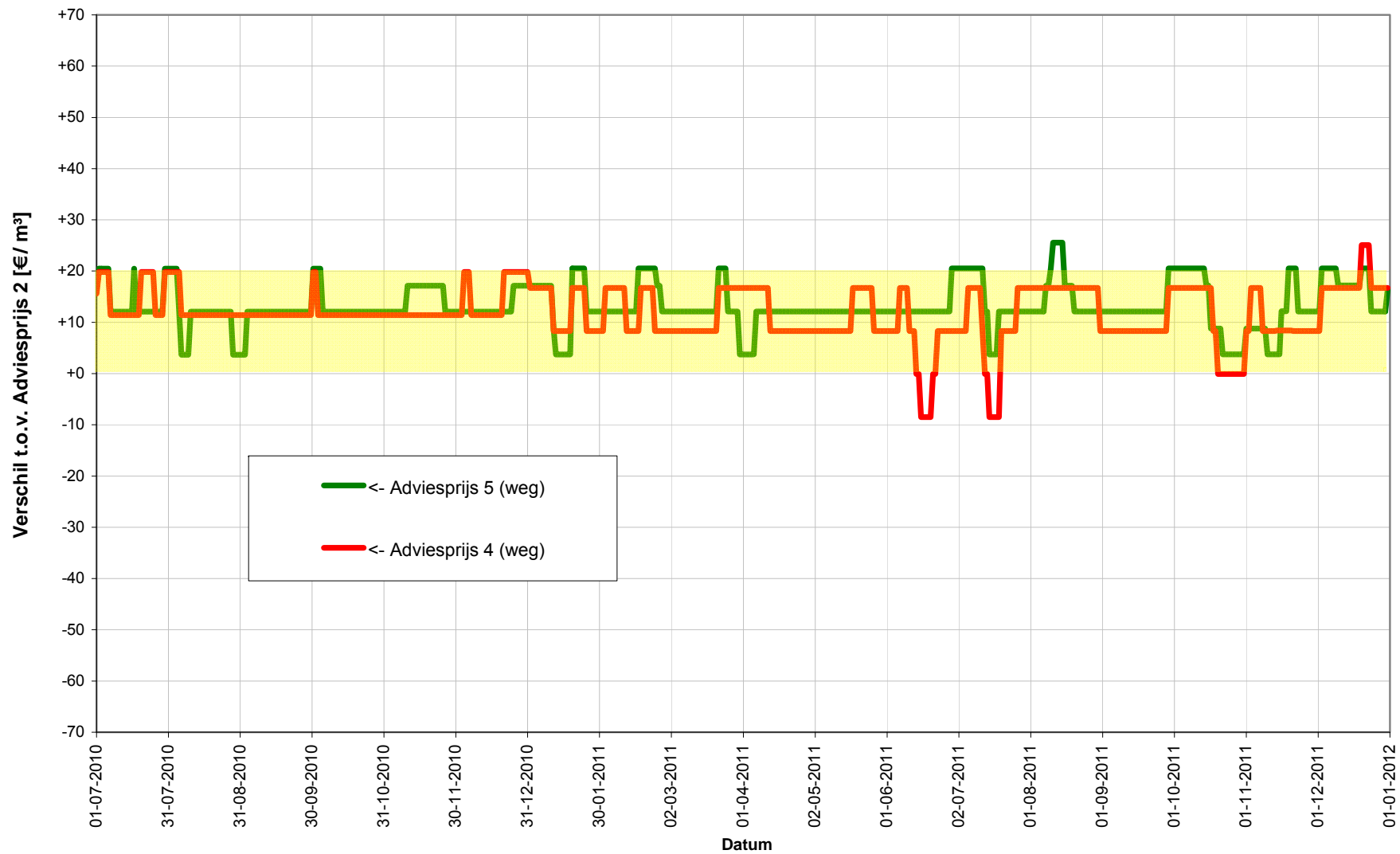
⁶ Brandstofprijzen veranderen vrijwel dagelijks door veranderingen in de markt van de groothandel. En dat kan om forse veranderingen gaan.

⁷ In de periodieke rapportage over gasolieprijzen t/m medio 2012 (zie de link in de volgende voetnoot) werd ook al een conclusie getrokken over de invloed van het commerciële beleid van brandstofleveranciers in zake de adviesprijzen. Quote: "De bruto handels- en distributiemarge in de mix van adviesprijzen (= verschil tussen de mix van adviesprijzen en ICE) blijkt in de periode 1997 – medio 2010 te zijn verdubbeld: van 80 tot 165 € / 1000 L. Bij de bepaling van de adviesprijzen is er kennelijk al rekening gehouden met het steeds meer korting geven op de adviesprijs, want de werkelijke handels- en distributiemarge is vrij stabiel".

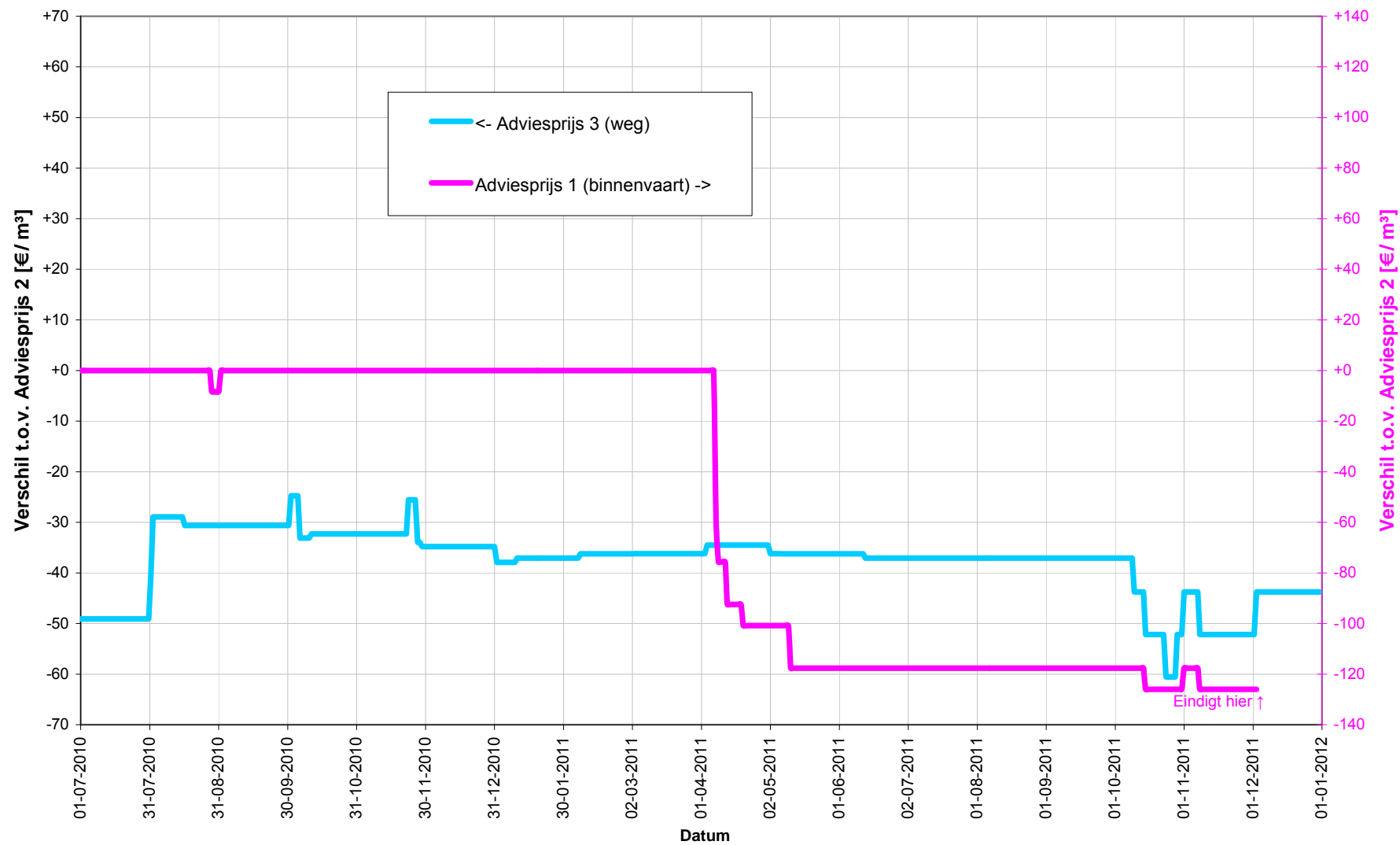
⁸ Zie: <http://www.evo.nl/site/gasolie-binnenvaart>.

⁹ Lang niet alle sites van de vermelde bronnen gaan uitgebreid in op het gehanteerd protocol en de ingebouwde "checks and balances". De gebruiker kan daardoor niet beoordelen of dat allemaal echt goed geregeld is. Dat kan desondanks best wel het geval zijn, maar het is anderzijds niet uitgesloten dat het niet zo is (zie de NRC van 3 en 4 juli 2012 over het incident in de financiële sector bij het tot stand komen van de LIBOR rente-index: onvoldoende "checks and balances" m.b.t. de opgaven aan Thomsom Reuters door de banken die ook zelf belanghebbende zijn).

Grafiek 1 : Adviesprijzen die parallel lopen met adviesprijs 2 (binnenvaart)



Grafiek 2 : Adviesprijzen die niet altijd parallel lopen met adviesprijs 2 (binnenvaart)



Grafiek 3 : CBRB t.o.v. adviesprijs 2 (binnenvaart)

