



Instituut voor de nationale rekeningen

ANALYSE VAN DE PRIJZEN
TWEEDE KWARTAALVERSLAG 2017 VAN HET
INSTITUUT VOOR DE NATIONALE
REKENINGEN

PRIJZENOBSERVATORIUM

Meer informatie:

FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie

Peter Van Herreweghe

City Atrium

Vooruitgangstraat 50

1210 Brussel

Tel.: +32 2 277 83 96

E-mail: Peter.Vanherreweghe@economie.fgov.be

Focus: Analyse van de evolutie van de totale kostprijs van een auto

Het jongste jaarverslag van het Prijzenobservatorium over de consumptieprijzen heeft uitgewezen dat in 2016 de aankoop van auto's sterk had bijgedragen tot de inflatie voor niet-energetische industriële goederen, meer bepaald ten gevolge van het optrekken van de belasting op inverkeerstelling in Vlaanderen op 1 juli 2016 en na de verstrenging van de milieunormen op 1 september 2015.

Maar bovenop de oorspronkelijke aankoop van een auto moet de automobilist ook nog een aantal andere kosten op zich nemen die verband houden met het gebruik van een auto, als daar zijn brandstof, onderhoud en herstelling, verzekering, wisselstukken, autokeuring, parkeergeld,...

Naar aanleiding van die verschillende bevindingen besloot het Prijzenobservatorium nader in te gaan op de totale kostprijs van een wagen.

Alle bestanddelen in aanmerking nemend die bij de aankoop en het gebruik van een auto mee een rol spelen, berekende het Prijzenobservatorium een gewogen index voor de totale kostprijs van een auto.¹ In deze focus wordt ook de evolutie van de consumptieprijzen voor elk van die categorieën afzonderlijk (tussen 2008 en juni 2017) geanalyseerd, zowel in België als in de voornaamste buurlanden.

Het samengestelde indexcijfer van de totale kostprijs van een auto, dat een gewicht van 10,7 % in het GICP heeft, omvat:

1. de aankoop van een personenwagen (met inbegrip van de belasting op inverkeerstelling) (CP07.1.1), met een gewicht van 3,4 % in het GICP en dus van 31,9 % in de samengestelde index;
2. brandstoffen voor privévoertuigen (benzine, diesel en smeerolie) (CP07.2.2), met een gewicht van 3,1 % in het GICP en dus van 28,8 % in de samengestelde index;
3. herstelling en onderhoud van privévoertuigen (uurtarief garagepersoneel; abonnement voor pechverhelping, olieverversing en vervanging van remblokken) (CP07.2.3), met een gewicht van 2,7 % in het GICP en dus van 25,4 % in de samengestelde index;
4. de autoverzekering (verplichte aansprakelijkheidsverzekering) (CP12.5.4.1), met een gewicht van 0,7 % in het GICP en dus van 6,6 % in de samengestelde index;
5. onderdelen en toebehoren voor privévoertuigen (banden, accu, gps) (CP07.2.1), met een gewicht van 0,5 % in het GICP en dus van 4,4 % in de samengestelde index;
6. andere diensten in verband met privévoertuigen (garageverhuur, keuring, parkeermeters, en ook enkele niet-recurrente kosten zoals rijlessen, rijexamen en rijbewijs) (CP07.2.4), met een gewicht van 0,3 % in het GICP en dus van 2,6 % in de samengestelde index.

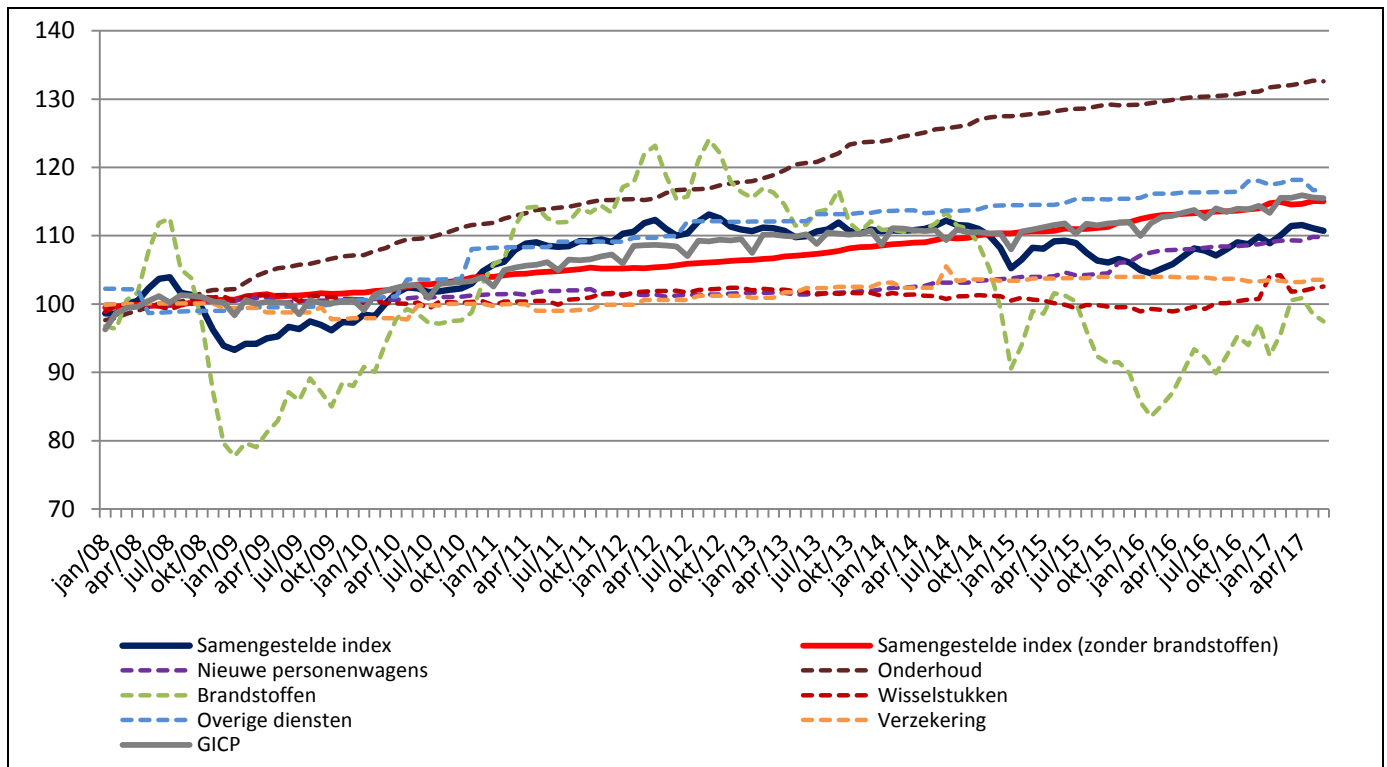
Wat betreft het gewicht dat in België aan elk onderdeel van de samengestelde index wordt toegekend, valt op dat deze wijzigingen hebben ondergaan in de loop van de onderzoeksperiode (2008-juni 2017). Zowel de aankoop van een wagen (incl. belasting op inverkeerstelling) als de verbruikte brandstof hebben gemiddeld 30 % van het autobudget opgeslorpt. Onderhouds- en herstellingskosten kregen in de loop der jaren een steeds groter aandeel (van 20 % tot 25 %). Andere diensten in verband met privévoertuigen², de autoverzekering en de onderdelen en toebehoren voor privévoertuigen kwamen nooit boven de drempel van 10,0 % uit.

¹ Deze index wordt berekend als het gewogen gemiddelde van de verschillende indexcijfers voor de goederen en diensten die gelinkt zijn aan het gebruik van een auto.

² Het gewicht van deze categorie in de consumptiekorf daalde in 2016 onder meer ten gevolge van het feit dat de verkeersbelasting uit de geharmoniseerde consumptieprijnsindex is verwijderd.

Grafiek 15. Evolutie van de samengestelde index totale kostprijs van een auto en van diens bestanddelen tussen januari 2008 en juni 2017

(index 2008 =100)



Bronnen: EC, FOD Economie (Statistics Belgium), eigen berekeningen.

De totale kost voor een auto steeg tussen 2008 en juni 2017 met 10,7 % (tegenover 15,5 % voor de globale consumptieprijsindex). De evolutie van deze kost is sterk gecorreleerd met de evolutie van de brandstofprijzen. Nadat de brandstofprijzen en de samengestelde index in juli 2008 een piek bereikten, is de totale kost voor een auto gedaald vanaf het tweede semester 2008 als gevolg van de daling van deze onderliggende component. De totale kost van een auto is nadien terug gestegen tussen februari 2009 en september 2012, om zich dan te stabiliseren tussen oktober 2012 en juli 2014. Vervolgens ging tussen augustus 2014 en februari 2016 het indexcijfer terug omlaag. Sinds maart 2016 loopt het weer in stijgende lijn, maar vanaf mei 2017 gaat de index terug omlaag.

In België droegen de onderhouds- en herstellingskosten, die gestaag duurder werden (32,6 % tussen 2008 en halfweg 2017, tegenover 20,8 % voor het geheel van de diensten), het meest bij tot de gecumuleerde inflatie van de samengestelde index. Behalve in 2016 had de aankoop van een wagen een gematigd aandeel in de inflatie van de samengestelde index.

In de buurlanden kende de samengestelde index reële kost van een auto een gelijkaardig verloop als in België. In elk land hadden de brandstoffen een sterke weerslag op de samengestelde index. De sterkste stijging van de samengestelde index werd in het voorbije decennium waargenomen in Nederland (11,9 %³) terwijl de toename van de samengestelde index geringer uitviel in Duitsland (5,3 %) en in Frankrijk (10,0 %).⁴ Het gecumuleerde inflatieverschil tussen België en de voornaamste buurlanden valt voornamelijk te verklaren door de brandstoffen (met een inflatie die lager was in België dan in Nederland en hoger in België dan in Duitsland en Frankrijk). Indien brandstoffen uit de samengestelde index zouden worden geweerd, dan zou de gecumuleerde inflatie voor de samengestelde index uitgekomen zijn op 15,0 % in België en zou de aankoop van personenwagens naar voren treden als oorzaak van de hogere gecumuleer-

³ In Nederland had de verhoging van de btw van 19,0 % naar 21,0 % in oktober 2012 een uitgesproken weerslag op de consumptieprijs voor goederen en diensten gelinkt aan de aankoop en het gebruik van een auto.

⁴ In bijlage 4 werd de gecumuleerde inflatie van de samengestelde index totale kostprijs van een wagen en zijn componenten in België en in de voornaamste buurlanden (2008-juni 2017) toegevoegd.

de inflatie in België tegenover Frankrijk en Duitsland, en van de lagere gecumuleerde inflatie in België ten opzichte van Nederland.

Tablel 15. Bijdrage aan de gecumuleerde inflatie van de samengestelde index totale kostprijs van een wagen tussen 2008 en juni 2017

(in procentpunt)

	België ⁵	Duitsland	Frankrijk	Nederland
Personenwagens	0,026	0,009	0,017	0,028
Wisselstukken	0,001	0,005	-0,001	0,004
Brandstoffen	0,021	-0,003	0,011	0,034
Onderhoud	0,049	0,029	0,056	0,037
Overige diensten	0,007	0,005	0,011	0,006
Verzekering	0,003	0,008	0,006	0,010
Samengestelde index	0,107	0,053	0,100	0,119

Bronnen: EC, FOD Economie (Statistics Belgium), eigen berekeningen.

De Belgische automobilist besteedde in 2017 aan de aankoop van een auto een lichtjes hoger aandeel (32 % in de samengestelde index) dan de Nederlandse automobilist (30 %). In Nederland weegt het gewicht van brandstof (37 %) zwaarder door in de aan auto-gebonden uitgaven dan in de andere landen (in Duitsland is deze uitgavepost goed voor 31 %). Onderhouds- en herstellingskosten komen zowel in Frankrijk als in België overeen met een kwart van het autobudget, daar waar dit aandeel veel kleiner is in Nederland en in Duitsland.

Hiernavolgend worden de verschillende bestanddelen van het indexcijfer betreffende de totale kost van een auto afzonderlijk besproken volgens hun bijdrage aan de gecumuleerde inflatie in België tussen 2008 en midden 2017. Gezien de grote heterogeniteit in productsamenstelling, wordt de categorie van de overige diensten niet verder in detail besproken in deze focus.

Herstelling en onderhoud van privévoertuigen

Over de hele onderzoeksperiode (2008 tot midden 2017) gingen de kosten voor onderhoud en herstellingen met 32,6 % omhoog in België, tegenover 21,9 % in Nederland, 25,5 % in Duitsland en 24,5 % in Frankrijk.⁶

In België bleef de inflatie voor de categorie herstelling en onderhoud van privévoertuigen op een heel hoog peil tussen 2008 en 2015 (met een jaarlijks gemiddelde stijging van 3,6 %). Sinds 2016 evolueert de inflatie op een gematigder tempo en kwam onder de drempel van 2,0 % (1,4 % in 2016 en 1,9 % in het eerste semester van 2017).

Bij de onderliggende categorieën van herstelling en onderhoud van privévoertuigen, steeg olieverversing het snelst in de onderzochte periode (44,4 %). Volgens Traxio (Federatie van de autosector en de aanverwante sectoren) is de markt van fabrikanten van smeermiddelen sterk geconcentreerd en wordt beheerst door één grote internationale firma. De prijs voor een olieverversing schommelt afhankelijk van het uurtarief in de betrokken garage en van de prijs voor recycling van afvalolie, maar ook van de kwaliteit en de hoeveelheid gebruikte olie, die eigen is aan elk type voertuig en rijgedrag. Evenwel zou in de loop van de jaren de frequentie van onderhoud zijn gedaald, met als gevolg een vermindering van de kosten voor olieverversing over de hele gebruiksperiode van de wagen.

Het uurtarief van garagepersoneel steeg in de loop van het laatste decennium sneller (28,3 %) dan het gezondheidsindexcijfer (15,3 %), op basis waarvan het minimum uurloon van het Paritair Comité voor het garagebedrijf (CP12) geïndexeerd wordt. Dit uurloon steeg sneller onder meer door de kosten voor opleiding van de arbeiders door een steeds complexer wordende technologie.

⁵ In bijlage 3 is voor België ook nog de bijdrage aan de inflatie van de samengestelde index toegevoegd voor elk jaar afzonderlijk.

⁶ In Frankrijk bestaat de categorie onderhoud van particuliere voertuigen uit: het monteren van wisselstukken en toebehoren, het uitbalanceren van wielen, de nazichtbeurt, de pechverhelping, de olieverversing, smeer- en poetsdiensten, alsook de arbeidskosten en de kosten van goederen. Het uurtarief van garagepersoneel (30,4 % voor mechanische werkzaamheden en 32,5 % voor verrichtingen aan het koetswerk tussen 2008 en juni 2017) steeg echter sneller in Frankrijk dan in België. Details van andere getuigen worden door INSEE niet gepubliceerd.

De prijsstijging voor de vervanging van remblokjes (28,4 % tussen 2008 en juni 2017) was vergelijkbaar met de prijsstijging van het uurloon. De prijs voor een pechverhelpingsabonnement nam met 25,1 % toe tussen 2008 en juni 2017.

Toch blijkt uit onderzoek gevoerd door de maatschappij Lease Plan⁷ dat, ondanks de sterke stijging, de onderhouds- en herstellingskosten in België nog steeds bij de laagste in Europa horen.

Aankoop van wagens

In vergelijking met 2008 betaalde de Belgische consument in juni 2017 9,8 % meer voor de aankoop van een auto. De grootste evolutie in de prijs van auto's werd opgetekend in Nederland (13,6 %). De gecumuleerde inflatie voor nieuwe auto's bleek minder uitgesproken in Frankrijk⁸ en vooral in Duitsland, waar die uitkwam op respectievelijk slechts 8,4 % en 4,3 %.

In België bleven tussen 2008 en 2013 de prijzen voor nieuwe auto's betrekkelijk stabiel (met een gemiddelde groei op jaarbasis van 0,3 %). Volgens Traxio (Federatie van de autosector en de aanverwante sectoren) drukte de sterke concurrentie tussen de concessiehouders de autoprijzen enigszins omlaag. De meest recente screening van de marktwerking, uitgevoerd door het Prijzenobservatorium, heeft bovendien aangetoond dat de autodistributiesector in vergelijking met andere dienstensectoren in 2014 en in de voorgaande jaren betrekkelijk geringe winstmarges boekte.⁹

Vanaf 2014 sloeg die tendens om door aanpassingen in de berekening van de belasting op inverkeerstelling en door de invoering van strengere milieunormen. Sinds januari 2011 is de belasting op inverkeerstelling in België geregionaliseerd. Reeds in 2012 werd deze belasting in Vlaanderen aangepast. Sindsdien wordt ze berekend op grond van de CO²-uitstoot, van de Euro-norm en van de aard van de gebruikte brandstof, om de automobilisten aan te sporen te kiezen voor minder vervuulende voertuigen. Deze aanpassing had nagenoeg geen effect op het aantal inschrijvingen van nieuwe voertuigen¹⁰. Sinds 1 januari 2014 wordt de belasting op inverkeerstelling in Vlaanderen enkel op grond van de CO²-emissie berekend. In Wallonië bepaalt het vermogen van de motor, uitgedrukt in kilowatt of in fiscale pk, de belasting op inverkeerstelling.

In 2016 ging de inflatie voor auto's beduidend omhoog (3,5 %) onder invloed van de gestegen belasting op inverkeerstelling in Vlaanderen en van de invoegetreiding van de nieuwe milieunorm Euro 6.¹¹ Bij constante indirecte belastingen zou de inflatie voor auto's 2,8 % bedragen hebben in 2016.

⁷ <https://www.leaseplan.be/fr/insight/notre-etude-europeenne-leaseplan-carcost-index-rouler-en-voiture-coute-le-plus-cher-aux-pays>

In de 'Car Cost Index' zijn de kosten vevat voor alle componenten van een auto uit segment C (20.000 km jaarlijks, op basis van drie jaar). Het onderzoek is gebaseerd op de aankoop prijs, de waardevermindering, de verzekering, de onderhouds- en herstellingskosten, de taksen en de brandstof.

⁸ Volgens het 'Comité des Constructeurs Français d'Automobiles' heeft zowel in Frankrijk als in België de concurrentie tussen autoverdelers de inflatie van wagens enigszins getemperd. Door steunmaatregelen ten gunste van de automarkt (zoals bijvoorbeeld slooppremies, milieubonussen) kon de inflatie van de autoprijzen tussen 2008 en 2014 eveneens binnen de perken worden gehouden. De verstrenging van het bonus-/malus-systeem (<https://www.economie.gouv.fr/cedef/bonus-malus-vehicule-neuf>) vanaf 2014 had echter een stijging van de autoprijzen in januari 2014 tot gevolg (2,5 % ten opzichte van december 2013) en januari 2015 (2,4 % ten opzichte van december 2014). De bonus-/malusregeling kent bij aankoop van een weinig vervuulend voertuig een premie toe en bestraft de aanschaf van een auto met hoge CO²-uitstoot met een taks.

⁹ Prijzenobservatorium, Horizontale screening van de marktwerking 2016, http://economie.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/economie/marche_en_belgique_screening_2016.jsp

¹⁰ Volgens de Nederlandse RAI Vereniging (Rijwiel en Automobiel Industrie) heeft deze wijziging in de berekening van de belasting op inverkeerstelling een reële impact gehad op het gedrag van de Nederlandse consumenten, die vaker kozen voor hybride auto's. In 2015 waren hybride auto's goed voor 12,5 % van de nieuwe inschrijvingen in Nederland, tegenover slechts 2,1 % in België.

¹¹ Sinds 1 september 2014 moeten alle nieuwe gehomologeerde modellen beantwoorden aan de Euro 6-norm, hetgeen vanaf september 2015 het geval is voor alle nieuwe voertuigen.

Het tweede kwartaal 2017 werd gekenmerkt door een duidelijke vertraging van de inflatie voor auto's (1,5 %). Bij constante indirecte belastingen zou de inflatie voor wagens 1,4 % bedragen hebben in het tweede kwartaal 2017.

Uit gedetailleerde gegevens van de consumptieprijsindex blijkt dat op lange termijn de sterkste prijsstijging werd genoteerd voor monovolumes (16,5 % tussen 2010 en mei 2017). Daarnaast werden de geringste prijsstijgingen opgetekend voor de kleine auto's (5,4 %).

Net als in België wordt in Nederland het bedrag van de belasting op inverkeerstelling verrekend in de prijs van de nieuwe wagens in het GICP, hetgeen niet geldt voor Frankrijk noch Duitsland. De sterkere stijging van de consumptieprijsen voor auto's in Nederland tijdens de onderzochte periode kan wellicht gedeeltelijk worden verklaard door de wijzigingen van de belasting op inverkeerstelling aldaar. Sinds 2008 werd de belasting op inverkeerstelling immers progressief berekend op grond van de CO²-emissie van de voertuigen en vanaf 1 juli 2012¹² ontmoedigde de Nederlandse dienst automobielbelasting de aankoop van de meest vervuilende voertuigen nog meer. In 2013 werd de belasting op inverkeerstelling enkel nog berekend op grond van de CO²-uitstoot. Nederland voerde milieunormen in die strenger zijn dan degene vastgelegd door de Europese Unie. In 2014 en 2015 verlaagde de Nederlandse regering de CO²-uitstootdrempels nog waaronder een voertuig kan genieten van een verminderde belasting op inverkeerstelling.

Motorbrandstoffen

De evolutie van brandstoffen is reeds besproken in het hoofdstuk "Energie" van dit rapport. Meer informatie over de samenstelling van de brandstofprijzen vindt u in het jaarverslag 2015 van het Prijzenobservatorium.¹³

In België, evenals in de buurlanden, schommelde de inflatie van brandstoffen fors tijdens de beschouwde periode. Toch kostten de brandstofprijzen in het tweede trimester 2017 iets minder dan 10 jaar geleden in Duitsland (-7,0 %), Frankrijk (-3,5 %) en België (-2,5 %). In Nederland daarentegen stegen de brandstofprijzen het afgelopen decennium met 1,9 %.

De prijzen voor brandstoffen reageren heel snel op veranderingen in de internationale noteringen voor aardolie. Door hun groot gewicht droegen motorbrandstoffen bij tot de evolutie van de samengestelde index en dit zowel in opwaartse als in neerwaartse zin.¹⁴ De opflakking van de olieprijsen deed zich voor sinds het begin van 2009. Ze werd gestimuleerd door de groei van de wereldwijde vraag en door het verminderde aanbod ten gevolge van de politieke spanningen in het Midden-Oosten. De Europese Unie besliste in 2012 een olie-embargo in te voeren tegen Iran en Syrië. De daling van de olieprijsen begon in 2012 en zette zich verder tot in 2016. Deze prijsdaling valt onder meer te verklaren door een toegenomen olie-aanbod uit Rusland en uit landen die geen lid zijn van de OPEC (onder andere door de stijgende Amerikaanse productie van schalieolie). Bovendien werd de wereldwijde vraag naar olie ook getroffen door de economische crisis in Europa en de economische groeivertraging in China. Voorts heeft het vooruitzicht op de terugkeer van Iranese olie op de wereldmarkt in 2016, na de opheffing van het embargo met het Westen, de olieprijsen onder druk gezet. Overigens schommelde de oliekoers sterk in de loop van 2016. Allereerst dreef de daling van de Amerikaanse productie van schalieolie de oliekoersen medio 2016 de hoogte in. Vervolgens beperkten eind 2016 een aantal olieproducerende landen (al dan niet OPEC-lidstaten) hun productie. Deze gebeurtenissen hadden een ondersteunend effect op de olieprijsen.

In het tweede kwartaal 2017¹⁵ kwam de literprijs voor benzine 95 (inclusief taksen) uit op een vergelijkbaar niveau in België (1,36 euro), Duitsland (1,38 euro) en Frankrijk (1,37 euro). In Nederland moest de automobilist daarentegen

¹² <https://www.automotiveimport.nl/bpm-berekenen-2/bpm-tarieven-2012>

¹³ Zie http://economie.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/economie/analyse_des_prix_2015_icn_rapport_annuel.jsp

¹⁴ Aidan Meyler, Energy Economics, The pass through of oil prices into euro area consumer liquid fuel prices in an environment of high and volatile oil prices.

¹⁵ The European Market Observatory for Energy.

1,55 euro neertellen voor een liter benzine 95 (inclusief taksen).¹⁶ Net als in het eerste kwartaal 2008 was benzine dus het duurst in Nederland. Tegelijkertijd was een liter diesel (inclusief taksen) het goedkoopst in Duitsland (1,15 euro) tegenover 1,25 euro in België, 1,21 euro in Frankrijk, en 1,20 euro in Nederland. In het eerste kwartaal 2008 was een liter diesel nog het goedkoopst in België (namelijk 1,13 euro per liter).

Volgens de laatst beschikbare gegevens¹⁷ waren de accijnzen op benzine 95 het hoogst in Nederland (77 eurocent per liter). In België (62 eurocent per liter) bevonden de accijnzen zich op een iets lager niveau dan in Duitsland (65 eurocent per liter) en Frankrijk (65 eurocent per liter). Het niveau van de accijnzen op diesel convergeert in België en in de voornaamste buurlanden naar 50 eurocent per liter.

Op lange termijn blijkt het brandstof-budget sterker afhankelijk van het reële brandstofverbruik van de ingeschreven auto's in elk land dan van het prijsniveau van benzine en diesel.

Verzekering Burgerlijke aansprakelijkheid

In België namen de verzekeringspremies tijdens de beschouwde periode in een zeer gematigd tempo toe (3,6 % tussen 2008 en medio 2017). Niettemin gingen in 2007 de verzekeringspremies op jaarbasis fors de hoogte in (6,3 % ten opzichte van 2006) onder meer ten gevolge van het slechte rendement op de aangeboden financiële producten van verzekeringsmaatschappijen in het voorgaande jaar.¹⁸ In Nederland werden de verzekeringspremies in de loop van de tien voorbije jaren regelmatig aangepast. De btw-verhoging (van 19,0 % naar 21,0 % in oktober 2012) had onder andere een beduidende impact op de autoverzekeringspremies in Nederland. Tussen 2008 en midden 2017 diende de Nederlandse consument 35,8 % meer te betalen voor zijn verzekering. In Frankrijk kenden de autoverzekeringspremies vooral na de financiële crisis een toename (met een prijsstijging van 16,7 % tussen 2008 en juni 2017), terwijl de premies in Duitsland tijdens de beschouwde periode een zeer volatiel verloop kenden (en een prijsstijging van 14,6 % tussen 2008 en juni 2017).

Wisselstukken

In België bleef tijdens de beschouwde periode de prijsstijging voor wisselstukken heel beperkt (2,6 %). In Frankrijk nam de consumptieprijsindex voor wisselstukken in het voorbije decennium zelfs met 6,4 % af. In Duitsland steeg de prijs van wisselstukken tussen 2008 en 2012 gemiddeld met 11,1 %, om zich tussen 2013 en medio 2017 te stabiliseren (0,6 %). In Nederland bleef de prijs voor wisselstukken tijdens de beschouwde periode vrij stabiel, afgezien van de impact van de btw-verhoging in oktober 2012 (van 19 % naar 21 %).

In België vallen onder wisselstukken onder meer banden, batterijen en gps-toestellen. De prijzen voor banden worden beïnvloed door de olie- en rubberprijzen. Na een daling tijdens het eerste kwartaal 2016, nemen de rubberprijzen in 2017 opnieuw toe en komen in de buurt van hun niveau van september 2011.¹⁹ Bandenfabrikanten zijn verplicht om de prijsstijging van de grondstoffen te verrekenen in hun eindprijzen. De inflatie voor banden bedroeg in juni 2017 4,2 %. De prijsstijging van startbatterijen voor voertuigen (18,3 % tussen 2008 en juni 2017) kan onder meer worden verklaard door de verstrenging van de milieu-eisen die de fabrikanten verplicht een deel van die kosten door te rekenen naar de markt. De prijzen voor autotoebehoren zoals bijvoorbeeld gps-toestellen (alsook andere informaticaproducten) zakten beduidend tijdens de voorbije tien jaren (-32,3 % tussen 2008 en midden 2017).

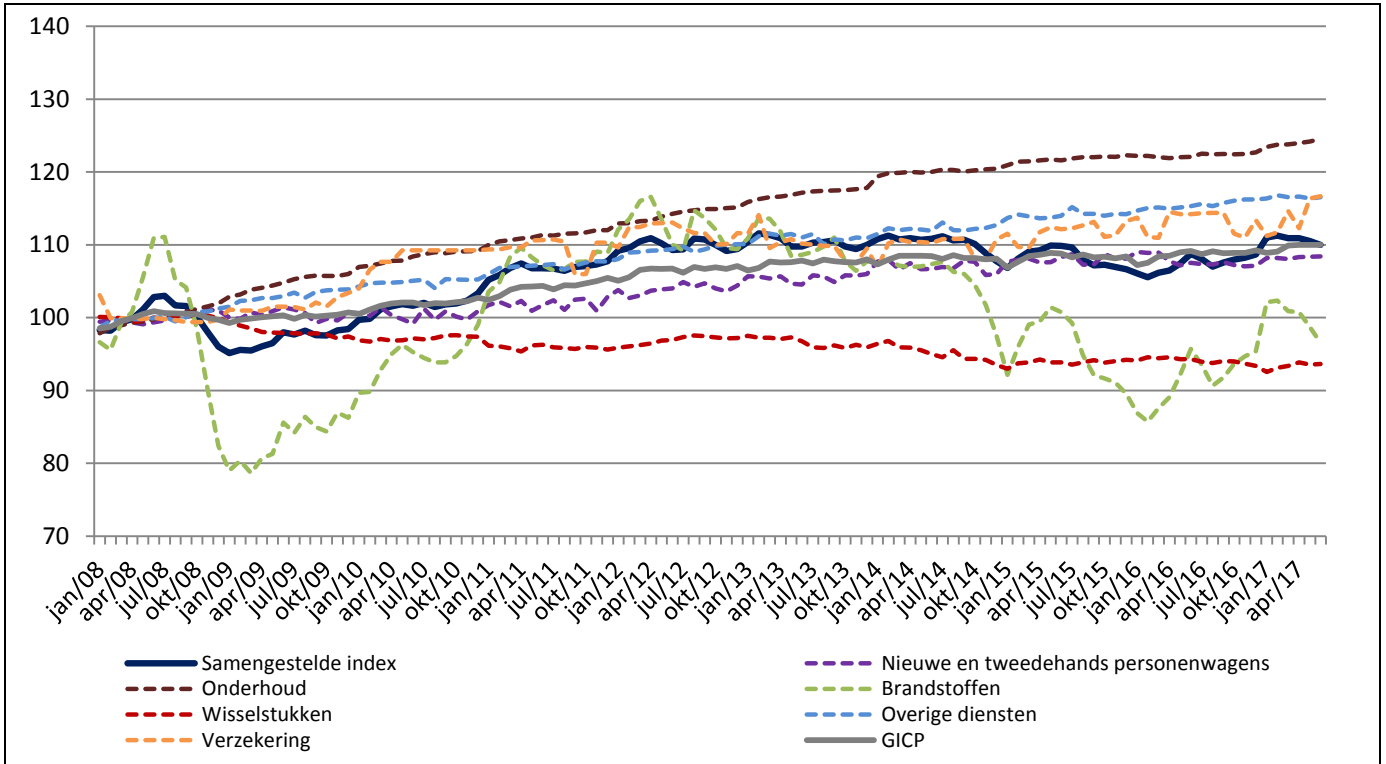
¹⁶ Over de ganse beschouwde periode lag de prijs voor benzine 95 (door accijnzen) hoger in Nederland dan in de andere geanalyseerde landen.

¹⁷ The European Market Observatory for Energy.

¹⁸ Assuralia, Kerncijfers en voornaamste resultaten van de Belgische verzekeringsmarkt in 2007, https://www.assuralia.be/images/docs/stats/NL/01_Assuraliastudies/01_12_NL-kerncijfers-2007.pdf

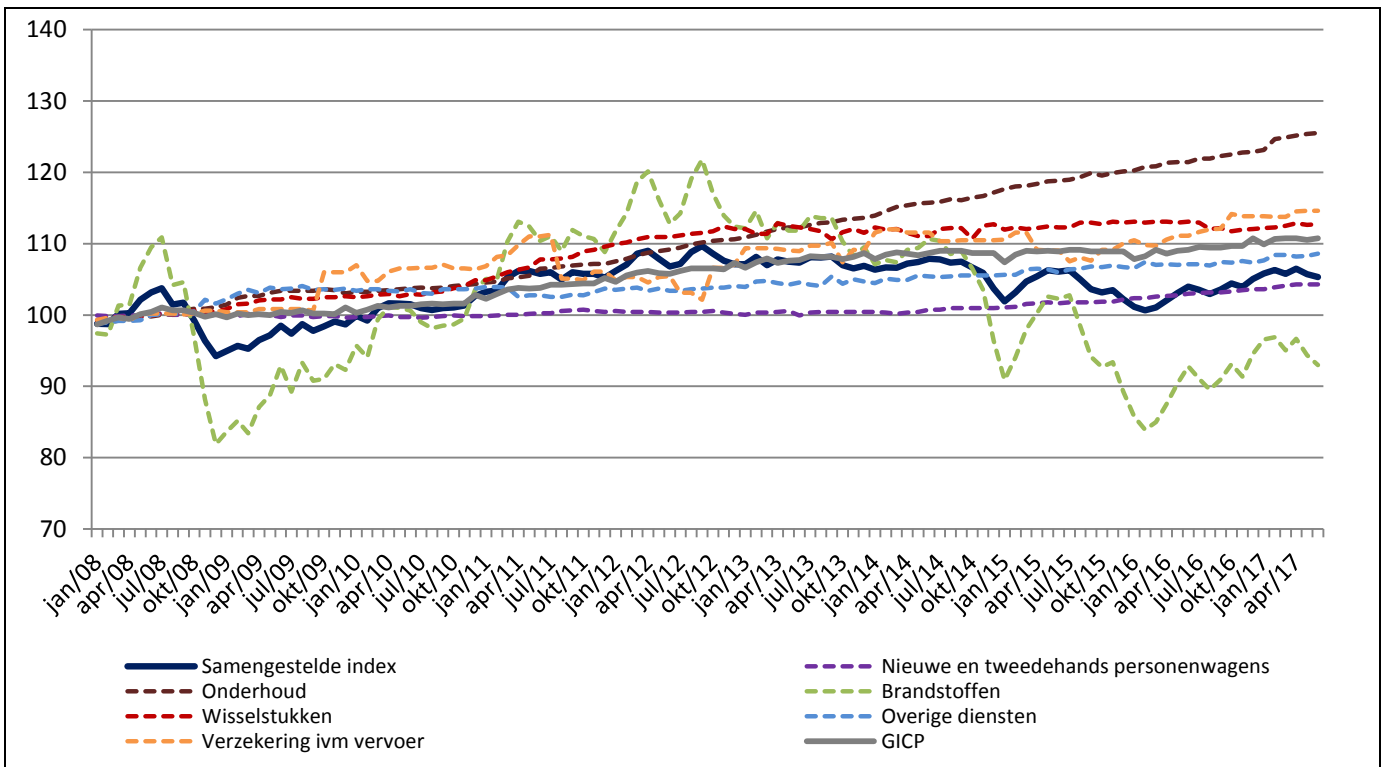
¹⁹ <http://www.indexmundi.com/fr/matieres-premieries/?marchandise=caoutchouc&mois=360>

Grafiek 16. Evolutie van de samengestelde index totale kostprijs van een auto en van diens bestanddelen in Frankrijk



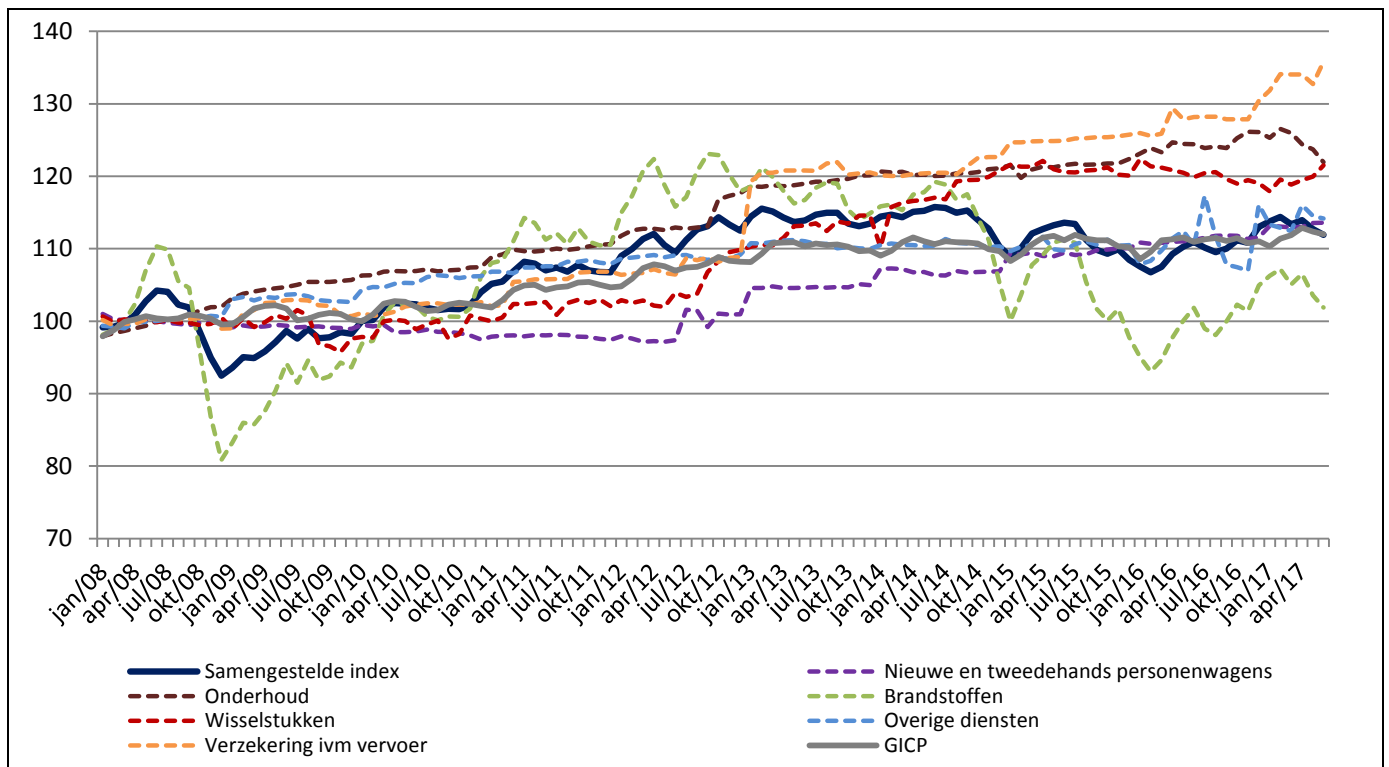
Bronnen: EC, eigen berekeningen.

Grafiek 17. Evolutie van de samengestelde index totale kostprijs van een auto en van diens bestanddelen in Duitsland



Bronnen: EC, eigen berekeningen.

Grafiek 18. Evolutie van de samengestelde index totale kostprijs van een auto en van diens bestanddelen in Nederland



Bronnen: EC, eigen berekeningen.

Bijlage 3 : Bijdrage aan de inflatie van de samengestelde index totale kostprijs van een wagen in België

(in procentpunt)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Personenwagens	0,2	0,1	0,2	-0,1	0,1	0,3	0,4	1,1	0,5
Wisselstukken	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Brandstoffen	-5,0	5,0	5,5	2,2	-1,6	-1,2	-4,1	-1,6	3,2
Onderhoud	0,7	0,7	0,8	0,5	0,7	0,8	0,5	0,3	0,5
Overige diensten	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Verzekering	-0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Samengestelde index	-4,1	6,0	6,7	2,8	-0,6	0,1	-3,1	-0,1	4,4

Bronnen: EC, FOD Economie, AD Statistiek-Statistics Belgium.

Bijlage 4 : Gecumuleerde inflatie van de samengestelde index totale kostprijs van een wagen en zijn componenten in België en in de voornaamste buurlanden (2008-juni 2017)

(in %)

	België	Duitsland	Frankrijk	Nederland
Personenwagens	9,8	4,3	8,4	13,6
Wisselstukken	2,6	12,7	-6,4	21,5
Brandstoffen	-2,5	-7,0	-3,5	1,9
Onderhoud	32,6	25,5	24,5	21,9
Overige diensten	16,7	8,6	16,5	14,2
Verzekering	3,6	14,6	16,7	35,8
Samengestelde index	10,7	5,3	10,0	11,9

Bronnen: EC, FOD Economie, AD Statistiek-Statistics Belgium.