



Instituut voor de nationale rekeningen

MAXIMUMPRIJZEN VOOR BENZINE EN DIESEL  
EN KORTINGEN AAN DE POMP

FOCUS TWEEDE KWARTAALVERSLAG 2018 VAN HET INSTITUUT  
VOOR DE NATIONALE REKENINGEN

PRIJZENOBSEVATORIUM

FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie  
Algemene Directie Economische Analyses en Internationale Economie  
Vooruitgangstraat 50  
1210 Brussel  
Tel.: 0800 120 33  
<http://economie.fgov.be>

Verantwoordelijke uitgever: Jean-Marc Delporte  
Vooruitgangstraat 50  
1210 Brussel

Internetversie

**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](mailto:Peter.Vanherreweghe@economie.fgov.be)

---

## Focus: Recente evolutie van de brandstofprijzen<sup>1</sup>

In het jaarverslag 2015 had het Prijzenobservatorium een analyse gemaakt over de samenstelling van de prijzen van de olieproducten. Wegens de recente evolutie van de brandstofprijzen besliste het Prijzenobservatorium de belangrijkste onderliggende factoren hiervan grondig te onderzoeken, meer bepaald de evolutie van de accijnzen als gevolg van de taxshift en de prijschommelingen voor geraffineerde olieproducten. Deze studie begint met een analyse van de recente evolutie van de maximumprijzen van motorbrandstoffen. Het tweede deel handelt over de recente prijschommelingen voor geraffineerde olieproducten op de voornaamste internationale markten. In de daaropvolgende delen wordt de taxshift en de daaruit voortvloeiende evolutie van de accijnzen belicht, alsook de maximale brutodistributiemarges en de evolutie van de door de leveranciers toegestane kortingen. Tot slot worden in deze studie de prijsniveaus voor motorbrandstoffen in België en de buurlanden belicht en wordt de huidige toestand vergeleken met de toestand vóór het in voege treden van de taxshift. De onderstaande analyse is gemaakt voor benzine 95 RON en diesel 10S en handelt over de periode van 2014, zijnde de periode voor het in voege treden van de taxshift, tot en met het eerste semester 2018.

### 1. Recente evolutie van de maximumprijzen voor brandstoffen

De prijs voor motorbrandstoffen verkocht aan Belgische consumenten (benzine 95 RON of 98 RON, diesel 10S, LPG) wordt vastgelegd op basis van de toegelaten maximumprijs.<sup>2</sup> De verschillende elementen die een rol spelen bij de berekening van de maximale verkoopprijzen voor olieproducten zijn de kostprijs van de afgewerkte producten (of “prijs ex-raffinaderij”), de maximale brutodistributiemarges, de accijnzen, de verschillende bijdragen<sup>3</sup> en de BTW. Overigens kan de prijs die door de verschillende leveranciers wordt aangeboden gelijk zijn aan of kleiner zijn dan de genoemde maximumprijs. Deze prijzen blijven daarom gedeeltelijk bepaald door de concurrentie tussen de verschillende leveranciers.

De gemiddelde maximumprijs voor benzine 95 RON is gedaald van 1,6 euro/liter in 2014 naar 1,34 euro/liter in 2016. Daarna klom de prijs weer tot 1,42 euro/liter gemiddeld in 2017 en zelfs tot 1,47 euro/liter in het eerste semester 2018. Alles samen komt dit overeen met een totale prijsdaling van 8,0 % tussen 2014 en medio 2018. Voor diesel 10S lag de maximumprijs op 1,42 euro/liter in 2014 en zakte vervolgens naar 1,19 euro/liter in 2016. Daarna steeg de prijs weer tot 1,33 euro/liter in 2017 en ten slotte tot 1,44 euro/liter in het eerste semester 2018, met andere woorden een totale prijsstijging van 1,9 % tussen 2014 en halverwege 2018. De maximumprijs voor diesel bereikte daardoor in het eerste semester 2018 gemiddeld nagenoeg hetzelfde niveau als de maximumprijs voor benzine. Opvallend is dat de maximumprijs voor diesel in de loop van het voorbije semester meerdere malen boven die voor benzine uitkwam.<sup>4</sup>

Dit naar elkaar toe evolueren van de maximumprijzen voor de verschillende motorbrandstoffen wordt verklaard door de invoering van de taxshift eind 2015, terwijl de schommelingen van deze prijzen voornamelijk te verklaren zijn door

---

<sup>1</sup> Voor verdere informatie over de samenstelling van de prijzen van de olieproducten en hun evolutie in België en in de voornaamste buurlanden, zie het jaarverslag 2015 van het Prijzenobservatorium.

<sup>2</sup> Deze maximumprijs wordt berekend met inachtneming van de bepalingen vervat in de Programma-Overeenkomst tussen de Belgische Staat en de Belgische Petroleum Federatie. De Programma-Overeenkomst bepaalt welke de verschillende componenten zijn in de maximumprijzen van aardolieproducten en de modaliteiten voor het vaststellen van deze prijzen. Er is een formule vastgelegd in de technische bijlage bij de Programma-Overeenkomst op basis waarvan de FOD Economie dagelijks een maximumprijs berekent voor de verschillende afgewerkte producten (benzine, diesel, huisbrandolie, enzovoort). Maximumprijzen worden ook dagelijks gepubliceerd op de website van de FOD Economie.

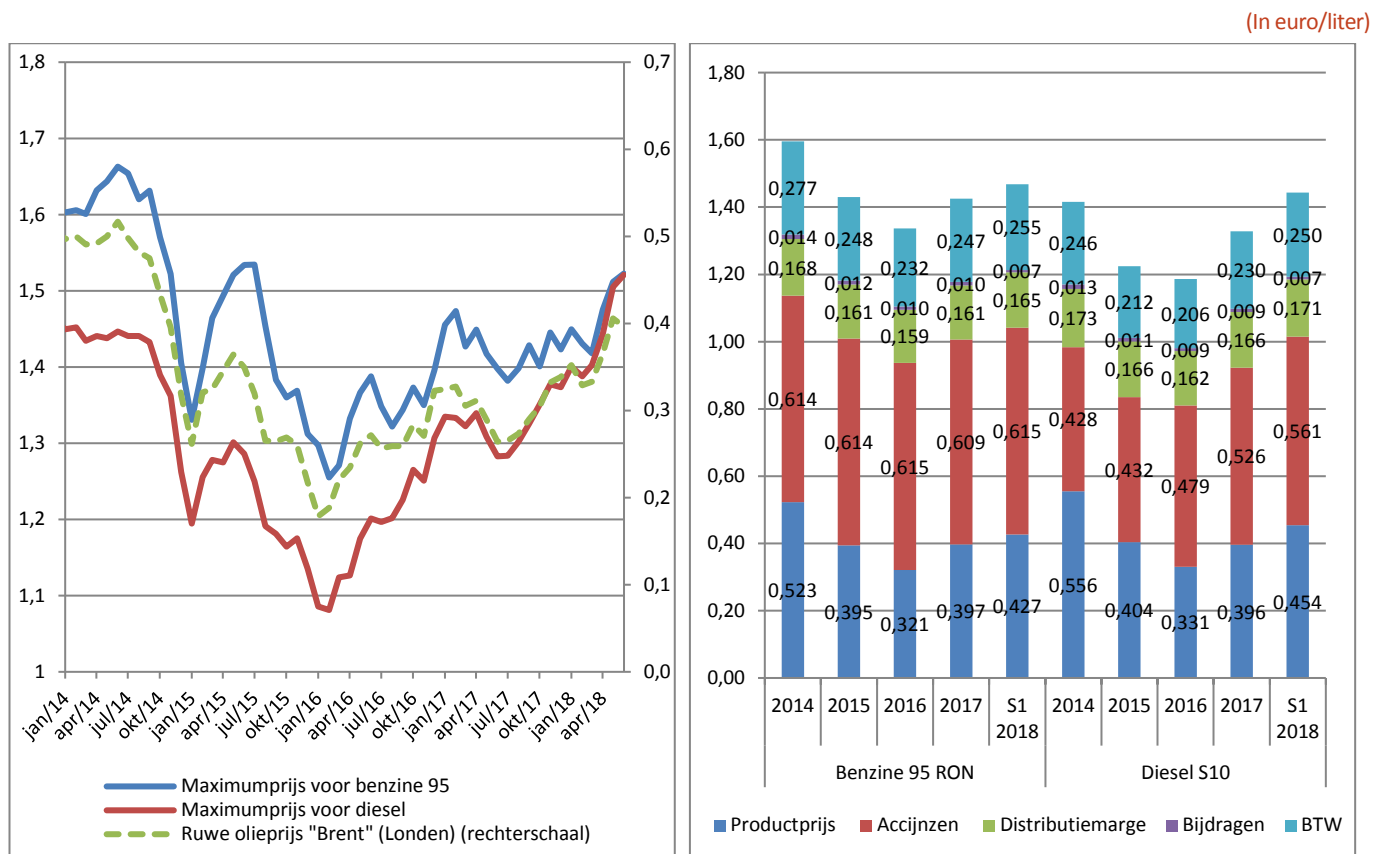
<sup>3</sup> Het gaat om de kosten voor de verplichte voorraden (of APETRA-bijdrage), om de bijdrage aan het Bodemsaneringsfonds (of BOFAS-bijdrage; aan deze bijdrage is een eind gekomen op 1 januari 2018) en om de bijdrage aan het Sociaal Verwarmingsfonds (voor olieproducten die voor verwarming gebruikt worden).

<sup>4</sup> De maximumprijs voor diesel overschreed deze voor benzine met 0,2 cent tussen 23 en 30 maart 2018, met 0,2 cent tussen 12 en 16 mei, met 0,7 cent tussen 19 en 24 mei, met 0,2 cent tussen 7 en 12 juni, en met 0,9 cent tussen 21 en 22 juni.

de evolutie van de prijzen voor afgewerkte producten, die van hun kant onder invloed staan van het prijzenverloop voor de Brent (zie infra).

In het eerste semester 2018 bedroeg het aandeel onrechtstreekse taken (accijnzen en BTW) in de maximumprijs voor benzine en diesel respectievelijk 59,2 % en 56,2 %. Het aandeel van de prijs “ex-raffinaderij” kwam uit op 29,1 % voor benzine en op 31,5 % voor diesel.

**Grafiek 1. Evolutie van de gemiddelde maximumprijs voor motorbrandstoffen en van de oliepijzen in euro en het aandeel van de verschillende componenten**



Bronnen: Insee<sup>5</sup>, FOD Economie, AD Energie.

## 2. Evolutie van de prijs ex-raffinaderij

De evolutie van de maximumprijs voor motorbrandstoffen is onder meer afhankelijk van de schommelingen in de prijs voor het geraffineerde product.<sup>6</sup> Deze prijs wordt berekend op basis van de internationale noteringen voor geraffineerde producten op de “spotmarkt” van Rotterdam<sup>7</sup>. Die marktnoteringen worden beïnvloed door de prijs voor ruwe

<sup>5</sup> De evolutie van de aardolieprijs is gebaseerd op de gegevens gepubliceerd door Insee, "[Cours des matières premières importées - Pétrole brut "Brent" \(Londres\) - Prix en euros par baril](#)".

<sup>6</sup> Sinds halverwege 2014 schommelen de maximumprijzen van motorbrandstoffen ook in functie van de noteringen van de bio-componenten van benzine 95 RON en van diesel 10S. In dat verband moet er worden opgemerkt dat het aandeel van deze bio-componenten in het eindproduct beperkt blijft. Zo bestaat diesel 10S qua massa uit 93,75 % dieselolie (of fossiele diesel, dit wil zeggen diesel met enkel aardoliederivaten) en 6,25 % biodiesel FAME. Benzine 95 RON-E5 is qua massa samengesteld uit 95,8 % fossiele benzine en uit 4,2 % bioethanol. Sinds 1 januari 2017 is benzine 95 RON-E5 vervangen door benzine 95 RON-E10, die qua massa bestaat uit 90,58 % fossiele benzine en 9,42 % bioethanol.

<sup>7</sup> De “spot-prijs houdt rekening met de transportkosten voor de aanvoer naar België (veelal van Rotterdam naar de haven van Antwerpen), de verzekeringskosten en verlies aan dichtheid voor de verschillende geraffineerde producten.

olie op de internationale markten, maar ook door de vraag naar elk afgewerkt product, de stand van de voorraden, de speculatie, de wisselkoers van de dollar ten opzichte van de euro,...

Voor benzine 95 RON is de gemiddelde prijs ex-raffinaderij gedaald van 52 cent/liter in 2014 naar 32 cent/liter in 2016 om daarna in 2017 weer opwaarts te evolueren naar gemiddeld 40 cent/liter. In het eerste semester 2018 kwam de prijs uit op 43 cent/liter, met andere woorden was hij alles samen met 18,4 % gedaald tussen 2014 en midden 2018. Voor diesel 10S lag de maximumprijs bij 56 cent/liter in 2014 en zakte vervolgens naar 33 cent/liter in 2016. Daarna steeg hij tot 40 cent/liter in 2017 en bereikte uiteindelijk 45 cent/liter in het eerste semester 2018, dit is een daling die gelijklopend is met die van benzine 95 RON tussen 2014 en medio 2018 (-18,3 %). Over dezelfde periode is de prijs van ruwe Brentolie (in euro) met 22,1 % gedaald (zie grafiek 11).

Te noteren valt ook dat in het eerste semester 2018 de olieprijsen de in 2016 ingezette opwaartse beweging hebben voortgezet. Die stijging van de olieprijsen halverwege 2018 is hoofdzakelijk te verklaren door de gestegen vraag naar olie, ondersteund door de groei van de wereldeconomie en door een verminderd aanbod van het product (zie hoofdstuk over inflatie voor energie in het tweede kwartaalverslag 2018). De OPEC-lidstaten alsook elf olie-producerende landen die geen lid zijn van de organisatie hebben eind 2016 samen een akkoord gesloten om hun olieproductie vanaf januari 2017 te beperken. Dat akkoord werd verlengd tot en met het einde van 2018. Anderzijds hebben ook de Amerikaanse sancties tegen Iran en de crisis in Venezuela de olieprijs ondersteund.

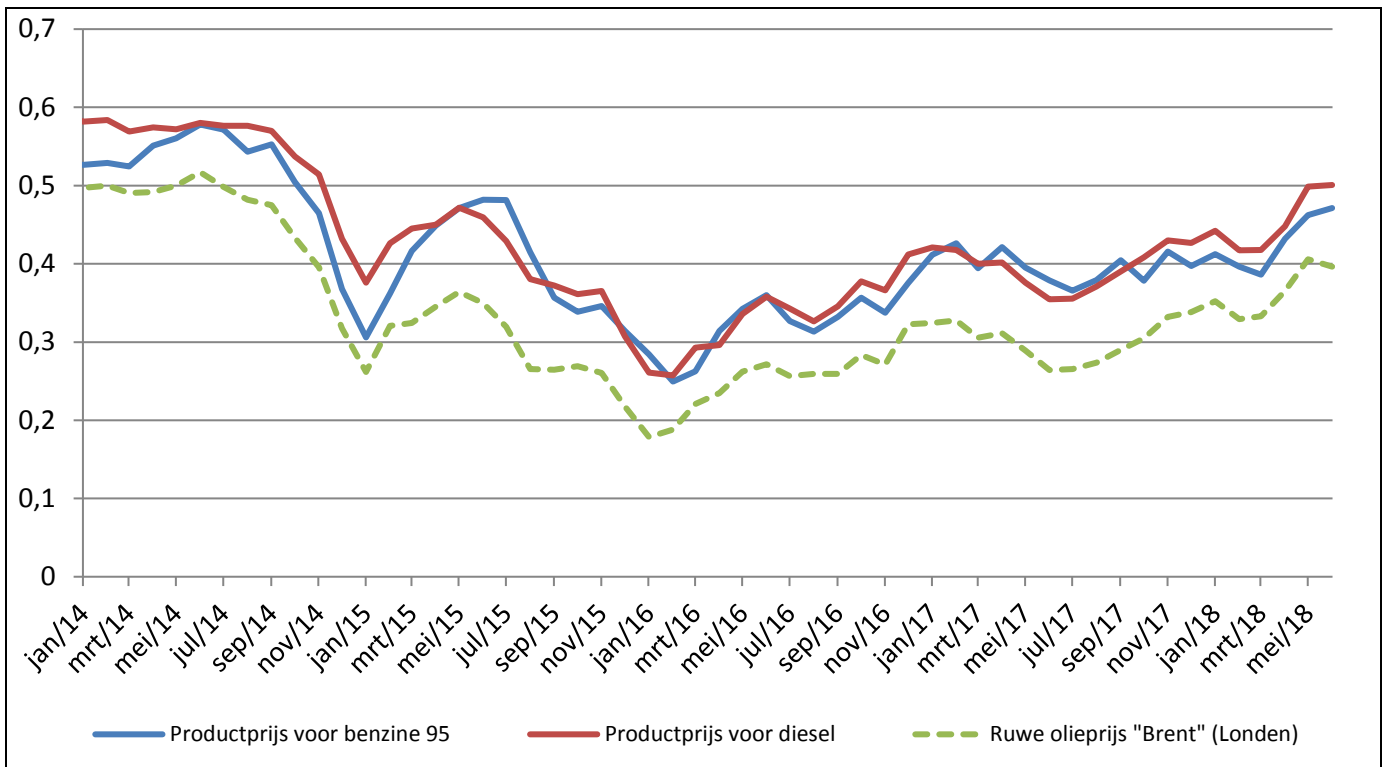
Hoewel de prijsevolutie van geraffineerde producten op de lange termijn vrijwel symmetrisch verloopt met de olieprijsen, kunnen er op korte termijn toch verschillen ontstaan als gevolg van aanpassingen in de raffinagemarges die voortvloeien uit schommelingen in de vraag naar deze aardolieproducten.

Sedert meerdere maanden ligt de prijs van diesel ex-raffinaderij boven de prijs van benzine. Immers kan door raffinering van olie zowel diesel, stookolie als benzine worden verkregen. Luidens de Belgische Petroleumfederatie is in Europa de vraag naar diesel momenteel sterker dan naar benzine en ook de uitvoer van de overmatig geproduceerde benzine in Europese raffinaderijen wordt sinds enige tijd alsmaar kleiner (forse vermindering van de uitvoer naar de Verenigde Staten wegens de momenteel hogere competitiviteit van de plaatselijke raffinaderijen, voornamelijk de raffinaderijen voor schalie-olie). Het huidige onevenwicht tussen vraag en aanbod van benzine en diesel heeft zodoende een neerwaartse invloed op de prijs ex-raffinaderij voor benzine en een opwaartse invloed op de prijs ex-raffinaderij van diesel.

Naast de aanpassing volgens de schommelingen van de prijs voor het geraffineerde product wordt de maximumprijs voor motorbrandstoffen ook automatisch bijgestuurd bij schommelingen van de dollar ten opzichte van de euro. Dankzij deze aanpassingen kan de volatiliteit van de consumptieprijzen van motorbrandstoffen worden ingeperkt en kan terzelfdertijd aan de verschillende operatoren een minimale distributiemarge worden gegarandeerd en de Belgische bevoorrading van olieproducten worden veilig gesteld. In het eerste semester 2018 werd de stijging van de prijzen voor geraffineerde producten gemilderd door de sterke opwaardering van de euro ten opzichte van de dollar (+11,8 % tegenover het eerste semester 2017).

Grafiek 2. Verloop van de prijs voor ruwe aardolie en van de prijzen voor geraffineerde producten

(In euro/liter of vat)



Bronnen: FOD Economie, AD Energie

### 3. Accijnzen

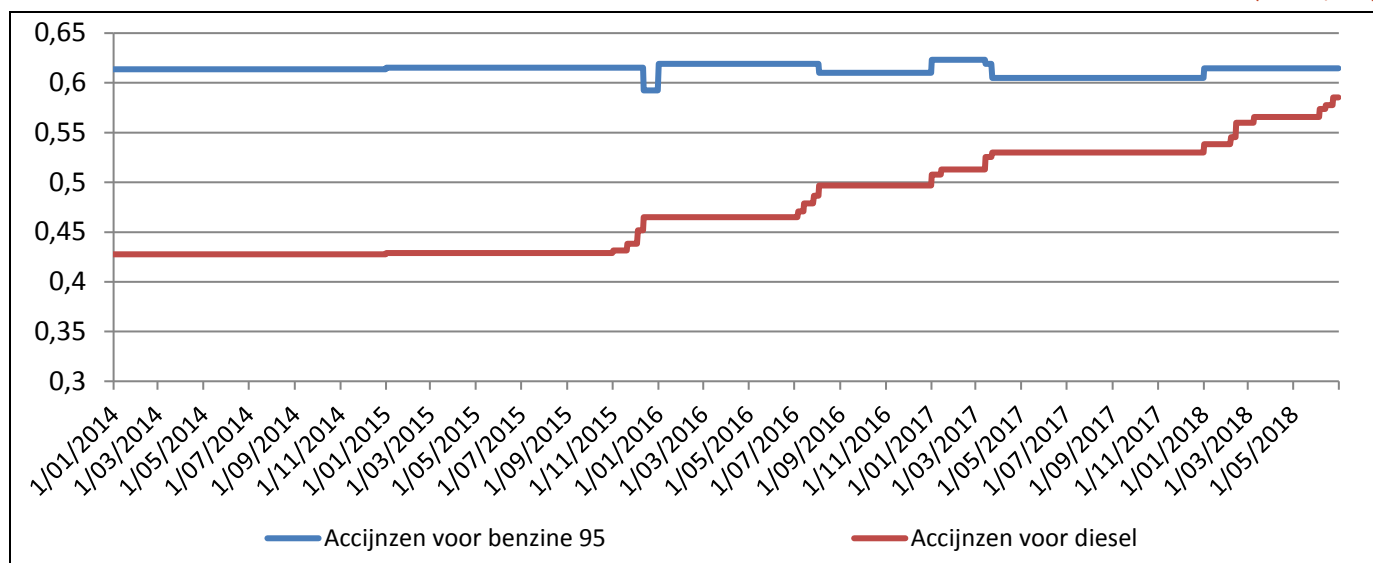
De accijnzen op motorbrandstoffen zijn forfaitaire belastingen, dit wil zeggen bedragen die per product in absolute waarde worden vastgelegd. Ze staan dus los van de “prijs ex-raffinaderij”. Zij vormen een belangrijk onderdeel van de totale maximumprijs (in het eerste semester 2018 bedroeg het aandeel van de accijnzen in de maximumprijs van benzine en diesel 41,9 % voor benzine en 38,9 % voor diesel). Onder de noemer “accijnzen” zijn in feite verschillende overheidsheffingen samengebracht, met name de gewone accijnzen, de bijzondere accijnzen en de energiebijdrage.<sup>8</sup>

In de loop van de periode 2014 – medio 2018 werden de bedragen van de bijzondere accijnzen jaarlijks op 1 januari geïndexeerd (met uitzondering van 2014), zowel voor benzine 95 RON als voor diesel (weliswaar werd diesel vervroegd geïndexeerd, op 1 november 2015 in plaats van op 1 januari 2016). In de loop van deze periode waren de bijzondere accijnzen eveneens onderhevig aan cliquetmechanismen.

<sup>8</sup> Zo bedroeg in januari 2017 het aandeel van de verschillende accijnzen op benzine 39,4 % voor de gewone accijnzen, 56,0 % voor de bijzondere accijnzen en 4,6% voor de energiebijdrage. Deze aandelen bedroegen respectievelijk 39,1 %, 58,0 % en 2,9 % voor diesel. Zie Fiscaal Memento 2017, FOD Financiën.

Grafiek 3. Verloop van de accijnzen op benzine 95 RON en op diesel 10S tussen 2014 en medio 2018

(In euro/liter)



Bronnen: FOD Economie, AD Energie.

Meer bepaald besliste de federale regering, in het kader van de eind 2015 ingevoerde fiscale hervorming ("taxshift"), om in 2018 het niveau van de accijnzen op diesel in overeenstemming te brengen met die van benzine. Daartoe werden de accijnzen op diesel in november 2015 vervroegd geïndexeerd met 0,63 %<sup>9</sup> en werden de cliquetsystemen betreffende meer bepaald de bijzondere accijnzen (positief cliquetsysteem voor diesel<sup>10</sup> en omgekeerd cliquetsysteem voor benzine) opnieuw ingevoerd voor de periode van 1 november 2015 tot 31 december 2018. Voor benzine gaat het om een omgekeerd systeem dat gekoppeld is aan het cliquetsysteem voor diesel en bedoeld is om op termijn de dieprijzen te verhogen ten opzichte van de benzineprijs (vanaf een bepaald bedrag van accijnsverhoging voor diesel wordt een "compenserende" accijnsdaling voor benzine toegepast). Voorts heeft de regering de maximumstijgingen voor bijzondere accijnzen op diesel vastgelegd als volgt: 33,29 euro/1000l voor de periode 2015; 32,0849 euro/1000l vanaf 1 juli 2016; 22,3197 euro/1000l voor 2017 en 61,7064 euro/1000l voor 2018. Voor benzine zijn de verlagingen van de bijzondere accijnzen gepland als volgt: een totale verlaging met 22,8240 euro/1000l tussen 1 november 2015 en 30 juni 2016, een totale verlaging met 9,0688 euro/1000l tussen 1 juli 2016 en 31 december 2016, een totale verlaging met 18,1374 euro/1000l in 2017 en een totale verlaging met 14,5956 euro/1000l in 2018.

Daardoor ging voor de consument tussen januari 2014 en juni 2018 de prijs voor een volle tank benzine slechts zeer licht omhoog, namelijk met 0,12 cent/liter (zonder btw), terwijl in dezelfde periode de kosten voor diesel stegen met 15,77 cent/liter (zonder btw).

Tabel 1. Totale accijnswijziging op benzine en diesel tussen januari 2014 en juni 2018 (met inbegrip van indexeringen)

(In eurocent/liter)

	Benzine 95 RON	Diesel 10S
Omgekeerd cliquetsysteem	-5,00	
Positief cliquetsysteem		+13,46
Indexering van de accijnzen	+5,12	+2,31
<b>Totale wijziging</b>	<b>+0,12</b>	<b>+15,77</b>

Bronnen: FOD Financiën, FOD Economie, eigen berekeningen.

<sup>9</sup> Meer bepaald werd het totale bedrag van de accijnzen (accijns + bijzondere accijns + energiebijdrage) op diesel geïndexeerd tegen 0,63 %. Evenwel is deze accijnsverhoging omgezet in een stijging van de bijzondere accijns.

<sup>10</sup>Bij een daling van de officiële maximumprijs voor diesel voorziet dit positieve cliquetmechanisme in een geleidelijke verhoging van de bijzondere accijnzen met een bedrag dat overeenstemt met de helft van de prijsdaling exclusief btw. Bij een forse daling van de prijzen van aardolieproducten wordt een gedeelte van de daaruit ontstane daling van de maximumprijs omgezet in een accijnsverhoging.

#### 4. Maximale bruto distributiemarges

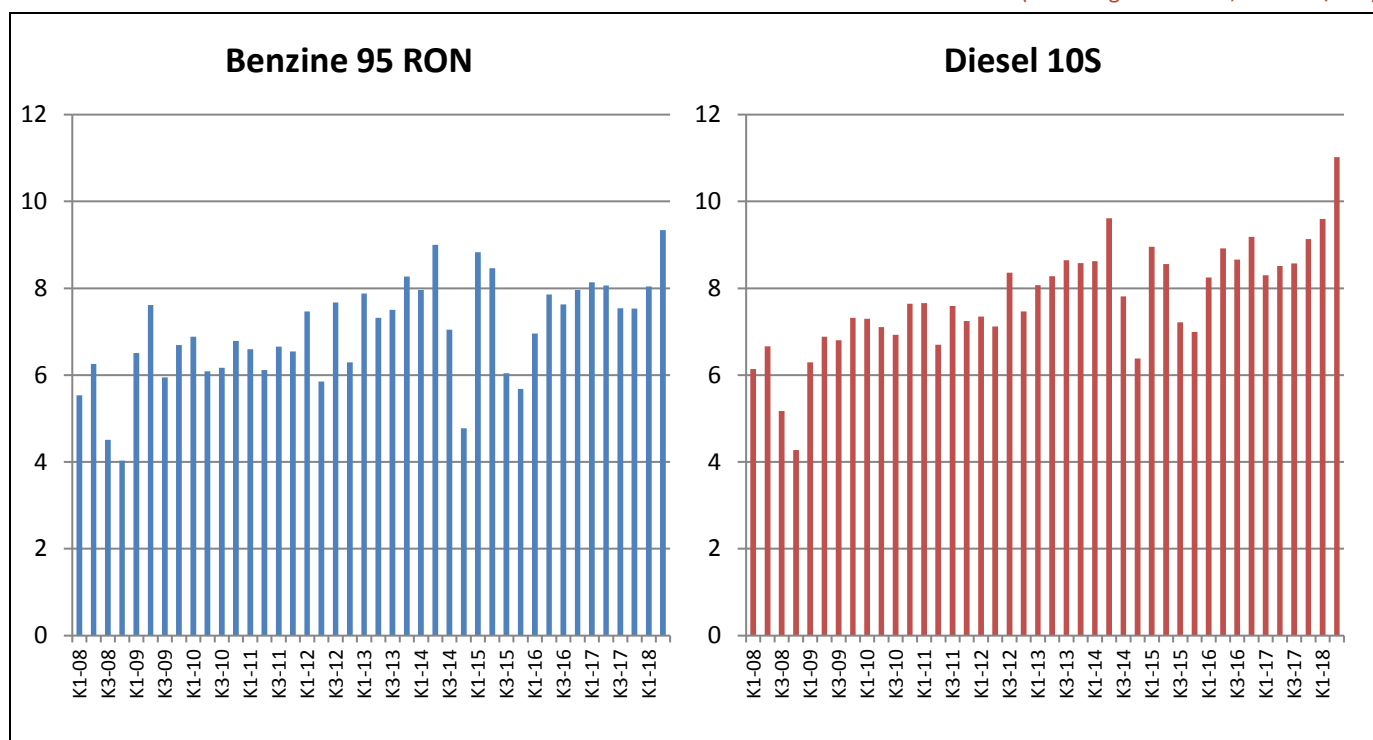
De bruto distributiemarges, die mee in beschouwing worden genomen bij de berekening van de maximumprijs, dekken alle distributiekosten van de afgewerkte producten, namelijk de distributie van de raffinaderij tot bij de eindverbruiker. Deze marges omvatten tevens de winst van de petroleummaatschappijen en de gegarandeerde distributiemarges van de kleinhandelaars.

Het bedrag van deze maximale bruto distributiemarges wordt vastgelegd per product in absolute waarde. Dit bedrag wordt echter tweemaal per jaar geïndexeerd, op 1 april en op 1 oktober, door de Directie Energie van de FOD Economie, onder meer op basis van het niveau van het uurloon in de petroleumsector, het verloop van de afzetprijsindex voor bepaalde industriële producten<sup>11</sup>, de schommelingen van de interestvoet, de prijzen van aardolieproducten en de voorgaande maximumprijzen.<sup>12</sup>

Zo gingen tussen 2014 en medio 2018 de maximale bruto distributiemarges met 2,3 % omlaag voor benzine en met 1,6 % voor diesel, ten gevolge van de indexering ervan die gedeeltelijk was gekoppeld aan het verloop van de prijzen voor olieproducten. Evenwel evolueren de maximale bruto distributiemarges sinds april 2017 opwaarts doordat de olieprijsen terug aan het stijgen zijn. In het eerste semester 2018 bedroegen die marges gemiddeld 16,5 cent/liter voor benzine en 17,1 cent/liter voor diesel. Er moet worden opgemerkt dat deze marges in het kader van de maximumprijzen zijn vastgelegd, zodat het voor de distributiesector mogelijk is op deze maximumprijzen kortingen aan te bieden. Om het gemiddelde niveau van die kortingen in te schatten, heeft het Prijzenobservatorium voor elk aardolieproduct het verloop van de maximumprijs vergeleken met het verloop van de gemiddelde consumptieprijis die in het kader van het GICP wordt berekend (prijs aan de pomp).

Grafiek 4. Verloop van de aangeboden kortingen in tankstations voor benzine 95 RON en diesel 10S

(Kwartaalgegevens, eurocent/liter)



Bronnen: FOD Economie, eigen berekeningen.

<sup>11</sup> Het gaat om producten uit metaal vervaardigd door, of voortgekomen uit, mechanische, elektrische of fijnmechanische bouw, en om transportmiddelen.

<sup>12</sup> De indexeringsformule voor de marges wordt vastgelegd in artikel 16 van de technische bijlage bij de Programma-Overeenkomst betreffende de regeling van de maximumverkoopprijzen van de aardolieproducten. Deze formule werd bovendien in april 2007 nog eens aangepast.



In de loop van de beschouwde periode blijkt dat de aangeboden kortingen gemiddeld toegenomen zijn, zowel voor benzine 95 RON als voor diesel 10S. De gemiddelde korting nam daarbij op jaarbasis toe van 7,2 cent/liter in 2014 tot 8,7 cent/liter in het eerste semester 2018 voor benzine 95 RON. Voor diesel 10S liep de korting van 8,1 cent/liter in 2014 op naar 10,3 cent/liter in het eerste semester 2018, met andere woorden 1,6 cent/liter meer dan voor benzine 95 RON. Deze gemiddelde korting bedroeg in 2008 slechts 5 cent/liter, zowel voor benzine als voor diesel.

Daardoor zijn de verdelers, ondanks de daling van de maximale bruto distributiemarges tijdens de onderzochte periode, hun kortingen voor benzine en diesel blijven optrekken. Deze gemiddelde stijging van de door de tankstations toegekende kortingen zou kunnen worden verklaard door een sterke concurrentie tussen de verdelers.<sup>13</sup> Op grond van gegevens uit Bel-first (financiële databank van Bureau van Dijk) voor 2008 tot 2016 blijkt uit een vereenvoudigde analyse van de ondernemingsmarges van de bedrijven actief in de detailhandel in motorbrandstoffen in gespecialiseerde winkels (NACE-BEL 2008-code: 473) dat een versterkte concurrentie in de loop van de voorbije jaren tot de mogelijkheden moet worden gerekend. Immers komt uit de genoemde gegevens naar voren dat de ondernemingsmarge<sup>14</sup> gemiddeld 1,6 % bedroeg tussen 2008 en 2012, om nadien te dalen tot gemiddeld 1,1 % tussen 2013 en 2016. Deze daling zou het gevolg kunnen zijn van een heviger concurrentie tussen uitbaters van benzinestations<sup>15</sup>.

## 5. Vergelijking van het prijsniveau tussen België en de buurlanden

Afgaande op de gegevens (BTW en accijnzen inbegrepen) gepubliceerd door de Europese Commissie<sup>16</sup> kan men de prijsniveaus voor olieproducten in België en in de buurlanden met elkaar vergelijken tussen 2014, d.i. de periode voorafgaand aan de invoering van de taxshift, en medio 2018.

Uit deze gegevens blijkt dat in het eerste semester 2018 de prijs van benzine (euro super 95) 4,5 % lager was in België dan gemiddeld in de buurlanden (in vergelijking met elk land afzonderlijk was België 13,9 % goedkoper dan Nederland, 7,2 % goedkoper dan Frankrijk en 0,4 % goedkoper dan Duitsland). In 2014 bleef het prijsverschil beperkt tot 0,4 % ten gunste van ons land (bekijkt men dit voor elk land afzonderlijk, dan was benzine in België 10,0 % goedkoper dan in Nederland, 0,7 % goedkoper dan in Duitsland, maar 2,7 % duurder dan in Frankrijk). In het eerste semester 2018 betaalde de consument voor een volle tank van 50 liter 69 euro in België, 80 euro in Nederland, 75 euro in Frankrijk en 70 euro in Duitsland.<sup>17</sup>

Omgekeerd lagen voor diesel de prijzen in het eerste semester 2018 in België hoger dan gemiddeld in de buurlanden: België was gemiddeld 4,5 % duurder (3,7 % duurder in vergelijking met Nederland, 11,3 % duurder in vergelijking met Duitsland maar 3,6 % goedkoper in vergelijking met Frankrijk). In 2014 viel het prijsverschil geringer uit, met name 0,8 % in het nadeel van ons land (4,4 % duurder tegenover Frankrijk, maar 0,8 % goedkoper tegenover Duitsland en zelfs 4,2 % goedkoper in vergelijking met Nederland). In het eerste semester 2018 betaalde de consument voor een volle tank diesel van 50 liter 68 euro in België, 70 euro in Frankrijk, maar slechts 65 euro in Nederland en 61 euro in Duitsland.<sup>18</sup>

---

<sup>13</sup> NBB, "Belgische consumptieprijzen van aardolieproducten", 2008.

<sup>14</sup> De ondernemingsmarge wordt berekend als de verhouding tussen de bedrijfswinst of -verlies en de omzet van een sector.

<sup>15</sup> Volgens de Belgische Federatie der Brandstoffenhandelaars (Brafco) is het tankstationnetwerk in België heel dicht, wat tot een sterke concurrentie heeft geleid in bepaalde regio's. Verder hebben bepaalde merken om meer klanten te lokken de strategie aangenomen om op elk ogenblik goedkoper te zijn, en houden daarom de prijzen van de concurrentie nauwlettend in het oog.

<sup>16</sup> [The European Market Observatory for Energy](#).

<sup>17</sup> In het eerste semester 2018 was de prijs van benzine (euro super 95) in België 15,3 % hoger dan in Luxemburg. Voor een volle tank benzine van 50 liter telde in het eerste semester 2018 de consument 60 euro meer in Luxemburg.

<sup>18</sup> In het eerste semester 2018 was de prijs van diesel in België 27,3 % hoger dan in Luxemburg. In Luxemburg moest in het eerste semester 2018 de consument voor een volle tank diesel van 50 liter 53 euro neertellen.

**Tabel 2. Prijsverschil voor motorbrandstoffen tussen België en de voornaamste buurlanden tussen 2014 en medio 2018**

(Verschil van de Belgische prijzen t.o.v. de buurlanden)

	Duitsland		Frankrijk		Nederland		Gemiddelde buurlanden	
	Euro-super 95 (l)	Diesel (l)	Euro-super 95 (l)	Diesel (l)	Euro-super 95 (l)	Diesel (l)	Euro-super 95 (l)	Diesel (l)
2014	-0,7%	-0,8%	2,7%	4,4%	-10,0%	-4,2%	-0,4%	0,8%
2015	-2,3%	-1,8%	0,6%	0,3%	-12,7%	-6,3%	-2,3%	-1,4%
2016	-3,2%	2,0%	-2,9%	0,3%	-14,5%	-2,5%	-4,3%	0,9%
2017	-1,7%	7,1%	-1,9%	1,5%	-13,0%	2,3%	-2,9%	4,4%
S1 2018	-0,4%	11,3%	-7,2%	-3,6%	-13,9%	3,7%	-4,5%	4,5%

Bronnen: EC, FOD Economie, AD Energie.

Zoals hierboven uiteengezet, is het lagere prijsniveau voor benzine in België het gevolg van lagere accijnzen in ons land t.o.v. de buurlanden, terwijl de hogere prijs voor diesel voortkomt uit relatief hogere indirecte taken in België, als gevolg van recente accijnsverhogingen na het invoeren van het positieve cliquetsysteem. Volgens de meest recente gegevens van de Europese Commissie (gegevens van januari 2018) steeg in de beschouwde periode het accijnsniveau voor (loodvrije) benzine met 0,12 cent/liter in België, tegenover 3,12 cent/liter gemiddeld in de buurlanden (+7,6 cent/liter in Frankrijk onder meer door de verhoging van de binnenlandse taks op het verbruik van energieproducten, +1,92 cent/liter in Nederland, maar geen accijnsverhoging in Duitsland). Wat diesel betreft was in België de accijnsverhoging sterk uitgesproken, met name 11,08 cent/liter tussen januari 2014 en januari 2018, tegenover 6,38 cent/liter gemiddeld in de buurlanden. Echter bestaan er aanzienlijke verschillen tussen de landen. Zo is ook in Frankrijk een heel sterke accijnsverhoging voor diesel doorgevoerd, met 16,56 cent/liter, onder meer het gevolg van het optrekken in januari 2018 van de TICPE (*taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques*) voor diesel, met de bedoeling tegen 2021 de accijnzen ervan gelijk te schakelen met die van benzine. In de andere buurlanden was de accijnsverhoging minder uitgesproken, of zelfs onbestaande (+1,21 cent/liter in Nederland en geen accijnsverhoging in Duitsland).

**Tabel 3. Accijnsniveau voor motorbrandstoffen in België en in de voornaamste buurlanden tussen januari 2014 en januari 2018**

(In euro of cent/liter)

		jan-14	jan-18	Verschil 2014 /2018
		In euro/liter		In cent/liter
Benzine	BE	0,6136	0,6148	+0,12
	DE	0,6545	0,6545	0,00
	FR	0,6069	0,6829	+7,60
	NL	0,7592	0,7784	+1,92
	Gemiddelde buurlanden	0,6459	0,6771	+3,12
Diesel	BE	0,4277	0,5385	+11,08
	DE	0,4704	0,4704	0,00
	FR	0,4284	0,5940	+16,56
	NL	0,4778	0,4898	+1,21
	Gemiddelde buurlanden	0,4552	0,5190	+6,38

Bronnen: EC, FOD Economie, AD Energie .