



6 mei 2013

Exorbitante prijsstijging rode diesel?

Theorie versus praktijk

Per 1 januari 2013 is het tariefverschil als gevolg van de accijnswijziging tussen rode diesel en 'gewone' diesel vervallen. De accijns op rode diesel is nu even hoog als die op 'gewone' diesel. Voor de beroepsscheepvaart blijft de vrijstelling van accijns bestaan. BDB heeft deze wijziging van wet- en regelgeving geanalyseerd en de financiële impact vastgesteld. De financiële gevolgen zijn als vanzelfsprekend sterk afhankelijk van de benodigde hoeveelheid rode diesel in het onderhanden project. Vooral uitvoeringsprojecten in de grond-, weg- en waterbouwsector behoeven hierbij de nodige aandacht.

Accijns op minerale oliën

Het accijnsverschil tussen rode diesel en 'gewone' diesel in 2012 bedraagt € 171,94 per 1.000 liter dieselolie bij 15°C. Dit komt overeen met circa € 0,17 per liter. In theorie betekent dit een kostenverhoging van ongeveer +15% per liter. Hierin is de jaarlijkse accijnswijziging van december 2012 naar januari 2013 niet meegenomen. In tabel 1 zijn de accijnzen op minerale oliën van het afgelopen lustrum weergegeven.

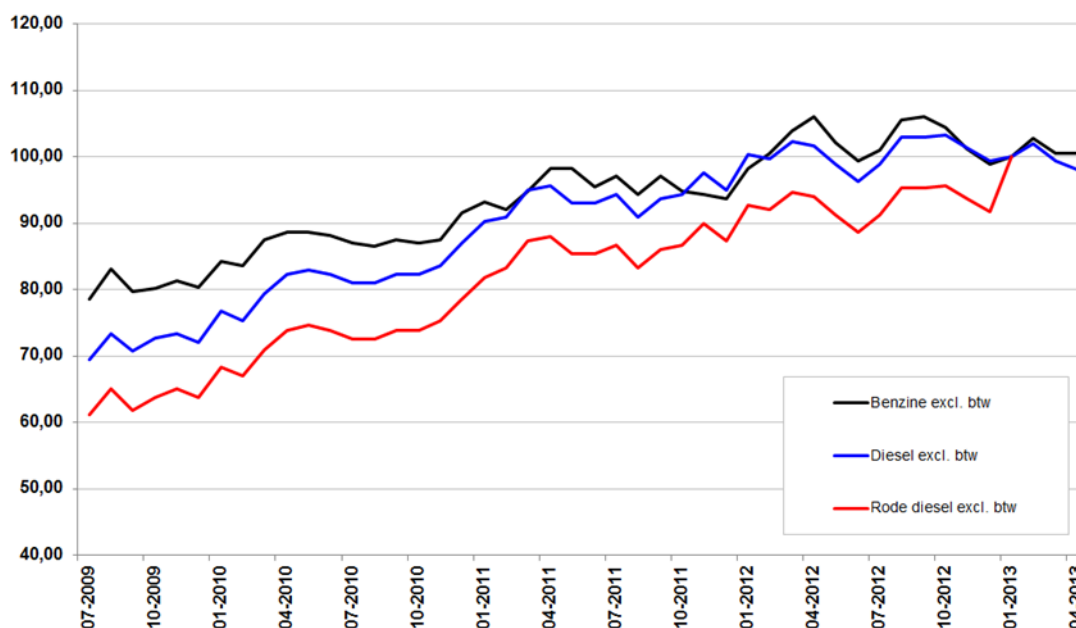
Accijns op minerale oliën (accijns, energie- en voorraadbelasting)	Hoog (€/1.000 ltr)	%	Laag (€/1.000 ltr)	%	Vershil (€/1.000 ltr)	% L/H
2009	418,52	-	252,19	-	166,33	66,0%
2010	426,97	2,0%	258,91	2,7%	168,06	64,9%
2011	429,50	0,6%	260,43	0,6%	169,07	64,9%
2012	436,70	1,7%	264,76	1,7%	171,94	64,9%
2013	446,18	2,2%	Vervallen	-	-	-

Tabel 1 – Accijns op minerale oliën, vanaf 2009 tot en met 2013

Prijsvorming rode diesel

Naast het kostenverhogende aspect als gevolg van de vermelde tariefwijziging zijn eveneens diverse kostenverlagende aspecten te benoemen, zoals het vervallen van het toevoegen van de rode kleurstof (furfural) aan de dieselolie, het separaat distribueren en opslaan van de desbetreffende dieselolie en de additionele marge. Deze kostenverlagende aspecten hebben een dempende werking op de structurele kostenconsequenties van de overgang van rode diesel naar 'gewone' diesel. In de praktijk leidt deze mix tot een reductie van de eerder genoemde kostenverhoging met circa 40 à 50% per liter. Hierin is de structurele kostenontwikkeling (kostprijs) van december 2012 naar januari 2013 niet meegenomen.

Dit geldt eveneens voor de conjuncturele kostenontwikkelingen (marktwerking). In grafiek 1 zijn de structurele kostenontwikkelingen van benzine, diesel en rode diesel van het afgelopen lustrum weergegeven.



Grafiek 1 – Structurele kostenontwikkeling van minerale oliën, vanaf 2009 tot en met 2013

Kostenverhogende omstandigheden

Als gevolg van wijzigingen in wet- en regelgeving kunnen de uitvoerende partijen ter vergoeding van de hogere kosten een beroep doen op de Uniforme Administratieve Voorwaarden (§6, lid 13 van de UAV 1989 en de UAV 2012 of §11, lid 3 van de UAV-GC 2005). Een essentiële voorwaarde hierbij is, dat de genoemde prijsstijgingen zich na de opdrachtverstrekking hebben voorgedaan en dat de uitvoerende partij deze gevolgen redelijkerwijs niet op de dag van aanbesteding had kunnen voorzien. Het succes van een beroep hangt als vanzelfsprekend af van de omstandigheden van het project.

Projectspecifieke omstandigheden

In theorie heeft de accijnswijziging een behoorlijke impact, maar als gevolg van meerdere wijzigingen zijn de kostenconsequenties enigszins beperkt. De financiële gevolgen zijn 'als vanzelfsprekend' sterk afhankelijk van de benodigde hoeveelheid diesel in het onderhanden project. Met name bij uitvoeringsprojecten in de grond-, weg- en waterbouwsector is dit onderdeel substantieel aanwezig (circa 3 à 10% van de totale aanneemsom), met dien verstande dat voor de scheepvaart de vrijstelling van accijns blijft bestaan.

Heeft u vragen over deze publicatie of wilt u meer weten over de financiële consequenties rondom dit onderwerp voor uw project, neem dan contact op met BDB.