



Hur påverkar konkurrensen priserna på bensin och diesel?

Delrapport av ett uppdrag från regeringen

RAPPORT 2024:6

Konkurrensverket, oktober 2024

Författare: Karl Lundvall (projektledare), Per Jonsson, Kajsa Kynbråten,
Fabian Lindborg Lewis, Julieta Nazaretyan och Emanuel Welander

Foto: Scandinav

Förord

Regeringen har gett Konkurrensverket i uppdrag att analysera drivmedelspriser. Detta innefattar att analysera konkurrensen i drivmedelssektorn och prisbildningen i konsumentnära led. I uppdraget har även ingått att lämna förslag på konkurrensfrämjande åtgärder om dessa kan anses motiverade.

Drivmedelsmarknaden genomgår för närvarande stora förändringar som till stor del drivs av förändrade efterfrågemönster då en allt större andel av personbilarna drivs av el i stället för av flytande bränslen. För nyttotrafiken, särskilt tung trafik, går omställningen dock långsammare. Antalet drivmedelsstationer har minskat något under de senaste tio åren, en utveckling som kan förväntas accelerera under kommande decennium. Det kan påverka förutsättningarna för en effektiv konkurrens.

I utredningen har hela värdekedjan studerats, från import av råolja, produktion av drivmedel i raffinaderier, grossistmarknaden som innefattar distributions- och depåverksamhet, och slutligen detaljistledet. Hela denna kedja påverkar förutsättningarna för en effektiv konkurrens. Fokus i analysen har legat på detaljistledet.

Denna rapport utgör en delrapportering av uppdraget och beskriver konkurrensen i drivmedelsmarknadens olika led. Uppdraget slutrapporteras under senare delen av 2024 där konkurrensfrämjande förslag kan komma att presenteras.

Det är vår förhoppning och ambition att branschen och övriga intressenter tar del av analyserna och slutsatserna i denna rapport för att bidra i en dialog kring vilka förslag som är lämpliga för att konkurrensen på marknaden ska stärkas.

Stockholm 7 oktober 2024

Arvid Fredenberg
Chefsekonom

Innehåll

Sammanfattande slutsatser	6
1 Inledning	20
1.1 Syfte och datainsamling	21
1.2 Analys och disposition	22
2 Utbudssidan.....	24
2.1 Försörjningskedjan för bensin och diesel.....	25
2.2 Produktion, import och export av drivmedel	29
2.3 Grossistmarknaden	37
2.4 Detaljistmarknaden.....	41
3 Efterfrågesidan	47
3.1 Långsiktiga trender i efterfrågan	49
3.2 Lojalitet, rabatter och rabattsystem.....	54
3.3 Konsumenternas val av tankställe	57
4 Prisbildning nationellt.....	65
4.1 Prisets utveckling över tid	67
4.2 Ökar priset snabbt och sjunker långsamt?	71
4.3 Prisedarskap mellan kedjor	99
5 Prisbildning lokalt	114
5.1 Regionala prisskillnader.....	116
5.2 Hur påverkas lokala priser av konkurrens?	134
5.3 Följsamhet mellan rekommenderat pris och pumppris	172
5.4 Lokala avvikelser, "priskrig"	191
5.5 Algoritmisk prissättning och konkurrens.....	203
6 Konkurrensmått.....	214
6.1 Marknadsstruktur	215
6.2 Marginaler	217

7	Studier av drivmedelsmarknader i andra länder	232
7.1	Kartläggningen – genomförande och sammanställning.....	233
7.2	Identifierade konkurrensproblem.....	238
7.3	Förslag till åtgärder och hur de fungerat.....	249
8	Konkurrensrättslig praxis från andra länder.....	276
8.1	Konkurrensbegränsande samarbeten.....	277
8.2	Missbruk av dominerande ställning.....	278
8.3	Företagskoncentrationer.....	279
	Referenser	284
	Figur- och tabellöversikt.....	311

Sammanfattande slutsatser

Konkurrensverket har gjort en ingående analys av drivmedelssektorn och prisbildningen i konsumentnära led. Analysen har innefattat drivmedelsbolagens försäljning, prissättning, marginaler, affärsmodeller och framtidsplaner.

Drivmedelsmarknaden i Sverige domineras i dag av fyra bolag som står för omkring tre fjärdedelar av volymomsättningen av såväl bensin som diesel. Deras inbördes marknadsandelar är stabila över tid och det förekommer inget inträde på marknaden av betydelse för konkurrensförhållandena i Sverige som helhet.

Mer konkurrens på drivmedelsmarknaderna kan ge lägre priser på bensin och diesel för konsumenterna genom att drivmedelsbolagens bruttovinster för drivmedelsförsäljningen pressas. Utrymmet till sådana prissänkningar begränsas av bruttovinstens storlek, i dag i storleksordningen drygt en krona per liter flytande drivmedel i genomsnitt. Bruttovinsten ska, tillsammans med stationernas övriga försäljningsverksamhet, täcka sådana kostnader som inte är direkt knutna till försäljningen av själva drivmedlet, men utgör också ett utrymme för sänkta priser genom stärkt konkurrens.

En rad analyser av prisbildningen lokalt och regionalt visar sammantaget att konkurrens har en statistiskt signifikant och därmed påvisbar effekt på priset. Dessa innefattar bland annat analyser av: rabattavtal till olika kundkategorier; prisets påverkan av lokala konkurrensfaktorer och världsmarknadspriser; hur kedjor följer och avviker från rekommenderade priser samt; hur konsumenter väljer drivmedelsstationer.

Ett utmärkande drag för prisbildningen är att de ledande drivmedelsbolagen nära följer varandras prissättning. En aktör, Circle K, är prisledare avseende rekommenderade priser och övriga aktörer följer efter. Lokalt kan stationspriserna över tid successivt avvika nedåt från dessa rekommenderade priser, vilket ger upphov till viss prisvariation, men sådana mönster upphör i regel vid varje ny förändring av prisledarens rekommenderade priser. Sådana förändringar görs vanligtvis flera gånger i veckan. Detta bidrar till en mycket homogen prisbild över landet som helhet och mellan aktörer, olika regioner och mellan olika stationskoncept.

Det är i dag sällan lönsamt för privatpersoner att åka en omväg för att kunna köpa drivmedel till ett lägre pris och intresset för de prisskillnader som ändå förekommer är därför inte särskilt högt. Förekomsten av så kallade priskrig, alltså lokala avvikelser nedåt i pris för en grupp av drivmedelsstationer under en begränsad tid, förefaller också ha avtagit under de senaste åren.

Priskonkurrensen mellan aktörer, i synnerhet på ett nationellt plan och särskilt för privatpersoner, förefaller sammantaget begränsad. Konkurrensverket bedömer att detta delvis beror på kedjornas prissättningsstrategier som går ut på att nära följa varandras prissättning.

En genomgång av studier av konkurrensproblem och rättspraxis på drivmedelsmarknader i andra länder visar att prisbildningen, särskilt konsumenternas tillgång till aktuell och korrekt prisinformation, har varit ett viktigt tema för de förslag som lämnats för att främja konkurrensen.

På några års sikt kommer stationsnätet att glesas ut över tid till följd av en minskande efterfrågan på flytande drivmedel till följd av elektrifieringen av fordonsparken, framförallt för personbilar. Detta kommer att ske gradvis de närmsta åren för att sedan accelerera. Förutsättningarna för en effektiv konkurrens kan därigenom ytterligare försämrats.

Konkurrensen kan även försvagas om algoritmisk prissättning baserad på artificiell intelligens, vilket i dag förekommer på experimentstadiet, införs på bred front. Sådan teknik för prissättning har i forskning visat sig förenat med en risk för försvagad konkurrens och används i större utsträckning i andra länder än i Sverige.

Arbetet fortsätter nu med att granska förslag på åtgärder som kan främja en effektiv konkurrens som är hållbar även under det nu pågående tekniskiftet till eldrivna personbilar. Detta arbete kommer att presenteras i slutet av 2024.

Konkurrensverkets preliminära bedömning är att konkurrensen kan skärpas om privatpersoner och företag får bättre information om priser och erbjudanden samtidigt som åtgärder införs som försvårar för drivmedelsbolagen att kopiera varandras prissättning.

Utbudssidan och aktörerna på marknaden (kapitel 2)

Marknaden domineras av fyra bolag: Circle K/Ingo, OKQ8, Preem och St1/Shell, vilka 2022 stod för omkring tre fjärdedelar av försäljningsvolymen av bensin och diesel till slutkund i Sverige. Aktörer såsom din-X, Qstar och Tanka stod för merparten av den resterande delen av marknaden. Utöver dessa finns en handfull mindre spelare på marknaden med ett mindre antal stationer.

Marknadsandelarna har varit stabila under de senaste åren och det har inte skett något inträde av betydelse på marknaden under förhållandevis lång tid. I tabell 1 nedan visas fördelningen av marknadsandelarna 2022 avseende försäljning av bensin och diesel till privatpersoner. Eftersom de exakta marknadsandelarna utgör känslig information hos företagen visas dessa i stället som intervall. En likartad situation råder för företagskunder. För tung trafik är marknadskoncentrationen något lägre.

Tabell 1 Marknadsandelar privatkund, volym bensin och diesel, 2022

Företag	Bensin (%)	Diesel (%)
Circle K/Ingo	30–40	30–40
OKQ8	10–20	10–20
Preem	5–10	5–10
St1/Shell	10–20	10–20
Q-star	5–10	5–10
Tanka	0–5	5–10
din-X	0–5	0–5
Övriga	0–5	5–10

Not: Marknadsandelarna är angivna som intervall av sekretesskäl. För gruppen övriga är volymerna baserade på volymer köpta från grossist. Andelen som går till privatkunder respektive företagskunder från övriga är en uppskattning baserad på aktörernas profil.

Källa: Rapporterad försäljning av drivmedel i kubikmeter enligt bolagens svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

St1 och Preem har egna raffinaderier med en sammanlagd produktion av bensin och diesel som är nästan dubbelt så stor som den inhemska konsumtionen. Resterande volymer exporteras.

Samtidigt importeras bensin och diesel av samtliga aktörer på grossistmarknaden, även av Preem och St1, trots att de har egen produktion som vida överstiger försäljningen i deras respektive stationsnät. Det beror på Sveriges geografi – det är kostnadsbesparande att transportera stora volymer till terminaler längs Sveriges kuster med tankfartyg i stället för med tankbil. Grossistmarknaden kan därmed betecknas som större än Sverige.

På grossistmarknaden dominerar Preem, följt av OKQ8 och St1. Circle K, OKQ8 och Preem ingår dessutom i ett samarbete rörande bolagens bränsledepåer som samutnyttjas med syfte att effektivisera distributionen till respektive kedjas stationsnät. Det betyder i praktiken att respektive drivmedelsstation får sina leveranser av drivmedel företrädesvis från den depå som ligger närmast, även om denna tillhör en konkurrerande kedja. Delar av detta samarbete har under senare tid avvecklats.

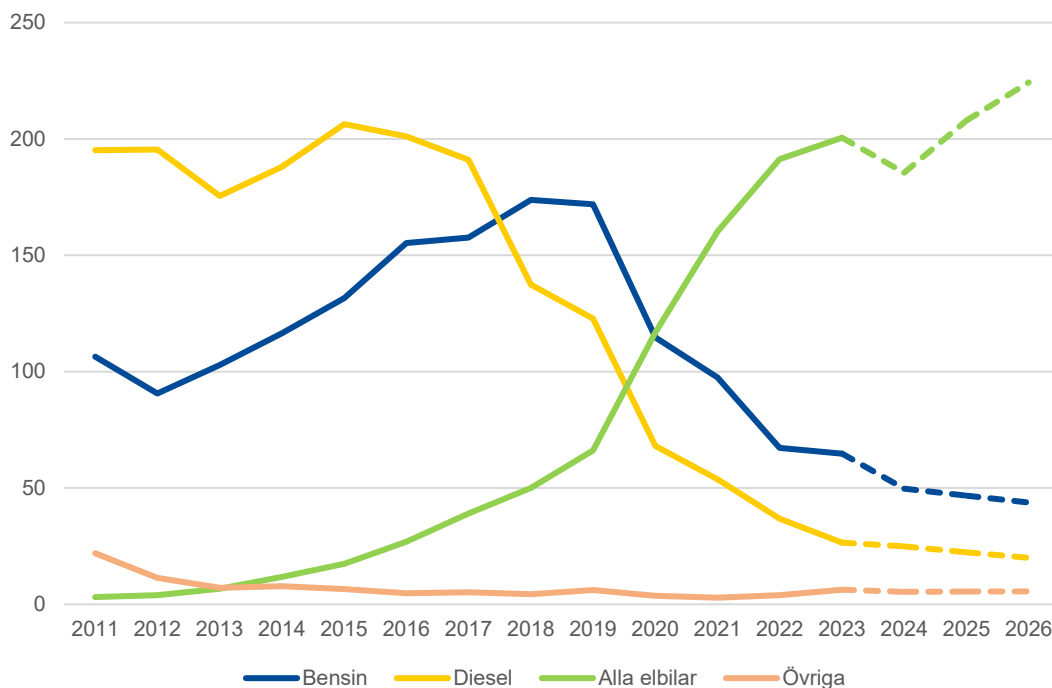
Försäljningen till slutkund i stationsnätet sker företrädesvis till privatkunder men även till företag och vissa speditörer avseende tung trafik. Bulkförsäljning sker direkt till företagskunder, även större speditörer, och det finns en mångfald av konkurrenter som erbjuder både drivmedel och utleverans i detta marknadssegment.

Stationsnätet har betydelse för bolagen inte bara för försäljning av drivmedel utan även för annan försäljning av varor och tjänster med inriktning mot bilburna kunder. Antalet drivmedelsstationer sjönk under perioden 2006 till och med 2011, men har därefter legat på en förhållandevis stabil nivå på mellan 2 600 och 2 800 försäljningsställen. Det har skett en omfattande övergång från bemannade stationer till automatstationer under denna period.

Efterfrågan på drivmedel och elektrifieringen (kapitel 3)

Marknadsstrukturen och konkurrensförhållandena har således varit relativt stabila över lång tid. När det gäller efterfrågeförhållanden framstår emellertid en annan bild. Andelen personbilar som drivs uteslutande med bensin och diesel står i dag endast för en knapp tredjedel av antalet nyregistreringar av personbilar och sjunker snabbt, vilket framgår av figur 1 nedan.

Figur 1 Antal nyregistrerade personbilar, el jämfört med övriga, tusental, 2011–2026



Not: Alla elbilar avser drivmedelskategorier el, elhybrid och laddhybrid. Övriga avser kategorierna etanol, gas och övriga. Uppgifter gällande år 2024–2026 är en prognos (som gjordes före observationen för 2023).

Källa: Trafikanalys (2023, 2024).

Diesebilarna dominerade fram till 2016–2017, varefter andelen föll snabbt. Efter en kort mellanperiod under 2017–2020, under vilken bensinbilar var den vanligaste kategorin för nyregistrering, tog elbilarna, alltså bilar som drivs helt eller delvis med el, över 2020. Denna kategori är i dag mer än dubbelt så stor som alla andra kategorier tillsammans.

Uppskattningsvis kommer andelen av personbilar som i dag drivs med bensin eller diesel att falla från dagens 70–80 procent till mindre än hälften inom tio år om nuvarande trend håller i sig.

Omställningen är även på gång för lätta lastbilar medan den går långsammare för tung trafik. Vi kan därför förvänta oss att efterfrågan på fossila och förnybara drivmedel i flytande form kommer att minska kraftigt under kommande 10–15 år. Marknadens aktörer förutspår att stationsnätet kommer att glesas ut under kommande år vilket ger ett konsolideringstryck i branschen. Detta bedöms ske gradvis

under de närmsta 5–10 åren, för att därefter ske allt snabbare. I viss mån söker bolagen att möta dessa förändringar genom satsningar på måltider, detaljhandel, service och laddinfrastruktur.

Detta kommer att förändra konkurrensförhållandena eftersom stationsnätet glesas ut. Det kan inte uteslutas att detta kan bidra till högre priser och färre lokala prisavvikelser på sikt.

Konkurrensverket lät Novus genomföra en marknadsundersökning av privatpersonernas uppfattning om konkurrens och prisbildning för att närmare undersöka hur valet av tankställe går till och hur det påverkas av olika konkurrensförhållanden.

Ett huvudresultat i undersökningen är att stationens läge i förhållande till bostad eller arbetsplats är en avgörande faktor för detta val och har ungefär dubbelt så stor betydelse som priset. Omkring hälften av respondenterna uppger att priset påverkar deras val, men lika många säger att det inte har betydelse. Om priset vid en station är en krona högre eller mer än vad man förväntade sig åker omkring hälften av konsumenterna vidare till en annan station. Färre än hälften använder någon form av kort utgivet av kedjan där de vanligtvis tankar och knappt hälften skulle använda en mobilapp som visade tillförlitlig prisinformation på stationer i realtid om den fanns tillgänglig.

I dag är prisskillnaderna mellan konkurrerande drivmedelsföretag mycket små (se kapitel 4 och 5). Under rådande förutsättningar för prisbildningen förefaller intresset hos konsumenterna för *prisskillnader* mellan enskilda stationer och rekommenderade priser hos kedjorna relativt begränsat. Det går också att visa att faktiska prisskillnader mellan näraliggande drivmedelsstationer i dag sällan är så stora att det lönar sig att åka en omväg längre än några enstaka kilometer för att utnyttja en faktisk prisskillnad.

Rabattnivåerna för drivmedel uppgår sällan till mer än någon enstaka procent av literpriset för bensin och diesel för privatpersoner. Det förefaller därför som om konkurrensen om privatkunderna inte bara drivs av pris på drivmedel utan även av andra faktorer, såsom läget och utbudet av varor och tjänster.

För företagskunder är rabatterna högre, ofta i intervallet två till fyra procent av literpriset för drivmedel. I de större offentliga upphandlingarna av drivmedel ligger rabattnivån i intervallet fyra till sex procent för bensin 95, motsvarande 80 till 115 öre per liter, respektive fem till sex procent för diesel, vilket motsvarar 113 till 132 öre per liter.

Prisbildningen nationellt och lokalt (kapitel 4 och 5)

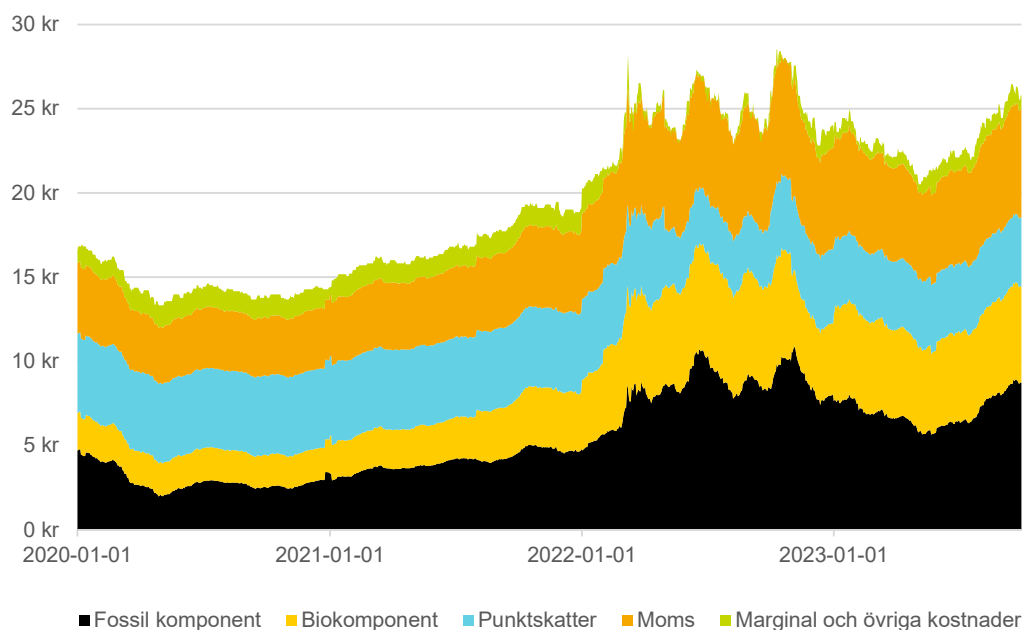
Bensin och diesel är exempel på generiska varor som är helt utbytbara mellan aktörerna på marknaden. Vissa kedjor säljer även differentierade produkter med egna produktvarumärken, vars betydelse som konkurrensmedel förefaller begränsad. Prisskillnaden jämfört med de generiska produkterna är dessutom relativt låg och

det råder full utbytbarhet mellan dem. Utöver denna produktdifferentiering finns inga kvalitetsskillnader mellan bensin och diesel hos aktörerna på marknaden.

Det betyder att priset är en huvudsaklig konkurrensparameter mellan kedjorna på marknaden. Prisbildningen nationellt och lokalt har därför analyserats i detalj.

Under de senaste åren har prisförändringarna för diesel varit kraftiga, i huvudsak drivna av förändringar i de olika kostnadskomponenterna, vilket framgår av figur 2 nedan.

Figur 2 Dieselprisets kostnadskomponenter, för åren januari 2020–september 2023



Not: Nominella priser.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden och bearbetning av Konkurrensverket, Circle K (2024).

Dieselpriiset har varierat från som lägst drygt 13 kronor till som högst drygt 28 kronor per liter under perioden 2020 och 2023 (september). Sedan årsskiftet 2023/2024 har priset därefter sjunkit till omkring 17–19 kronor som en följd av förändringen av reduktionsplikten.

För bensin varierade priset under samma period mellan 12 och 24 kronor. På senare tid har priset legat på omkring 17–19 kronor. I övrigt liknar utvecklingen för bensin den för diesel, med undantag för att biokomponenternas betydelse för priset är lägre.

Dessa prisförändringar drivs nästan uteslutande av förändringar i världsmarknadspriserna, beskattning och reduktionsplikten regler för inblandning av förnybara komponenter i bensin och diesel. För diesel utgjorde skatt (punktskatter och moms) 43 procent av det rekommenderade priset, jämfört med 57 procent för bensin under första halvåret 2023. Själva varukostnaden, dvs. summan av fossil komponent och

biokomponenten, utgjorde 54 procent av det rekommenderade priset för diesel jämfört med 38 procent för bensin för samma period. Resterande tre procent av dieselpriiset utgjordes av marginal och övriga kostnader, jämfört med fem procent för bensin.

Bruttovinsten för de ledande bolagen på marknaden, vilken ska täcka företagets övriga kostnader, är i genomsnitt drygt en krona per liter. Det är denna marginal som kan pressas med en hårdare konkurrens vilket kan ge lägre priser vid pump. Sett som andel av literpriset för drivmedel som konsumenten betalar kan således utrymmet för sådana prissänkningar synas relativt begränsat. Bruttovinsten representerar dock en marginal på drivmedelsbolagens varukostnad på omkring åtta procent för diesel och 17 procent för bensin.

Prisbildningen på drivmedelsmarknaden i Sverige präglas i stor utsträckning av de rekommenderade priserna de flesta större aktörerna publicerar på sina hemsidor. I de flesta fall följer priserna i stationsnäten dessa rekommenderade priser även om lokala avvikelser förekommer. Många automatstationer lägger sig ett visst antal öre under denna nivå. Överlag kan vi dra slutsatsen att de rekommenderade priserna är styrande för prisbildningen på marknaden.

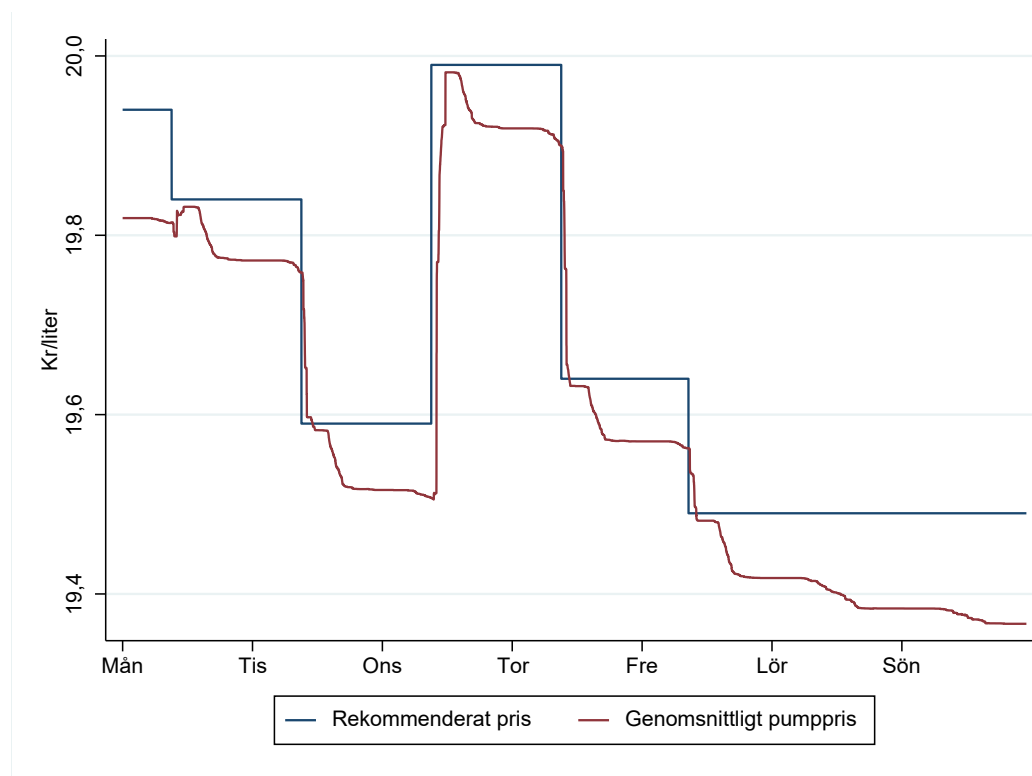
Det är Circle K som är prisledare och som har varit så under flera år. Det betyder att övriga bolag följer efter de ändringar av rekommenderade priser som Circle K kommunicerar.

Vi har genom webbskrapning under lång tid kunnat bekräfta att Circle K är prisledare vid samtliga observerade prisförändringar med några enstaka undantag. Reaktions tiden för övriga stora bolag att följa efter en prisförändring initierad av Circle K uppgår till en timme i genomsnitt för samtliga bolag utom St1 som genomför förändringen vid midnatt samma dag. Mönstret är stabilt över tid med få avsteg.

Lokalt övervakar kedjorna varandras prissättning vid enskilda stationer för att snabbt kunna svara på om en näraliggande konkurrent avviker i pris. Genom intervjuer med marknads aktörer har det framkommit att denna övervakning kan ske flera gånger per dag. Avvikelser i prissättning hos konkurrenter rapporteras in direkt och kan leda till att kedjan anpassar sin lokala prissättning på en enskild station för att möta den lokala konkurrensen.

Sådana avvikelser ökar i omfattning i riket som helhet ju längre tid som har förflutit från den senaste förändringen i rekommenderat pris. Ett typiskt exempel presenteras i figur 3 nedan.

Figur 3 Rekommenderat pris och genomsnittligt pumppris för bensin för bemannade stationer, 21 november 2022–27 november 2022



Not: Rekommenderat pris är Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer. Genomsnittligt pumppris är viktad efter stationernas andel av hela urvalets summerade sålda volym per månad. Källa: Circle K (2024) och uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Den blå linjen visar rekommenderat pris och den röda linjen den genomsnittliga prisnivån på bemannade stationer avseende bensin för riket som helhet för de fyra största bolagen. I samband med att det rekommenderade priset ändras sätter också de flesta stationer detta pris, vilket i figuren framgår genom att den röda linjen ligger nära den blå direkt efter att den senare har ändrats.

Därefter sjunker gradvis den röda linjen, alltså det genomsnittliga priset på stationerna, till följd av att fler och fler stationer sänker sina priser för att möta lokal konkurrens. Vid nästa förändring av de rekommenderade priserna avbryts detta mönster och stationerna anpassar sig återigen till dessa priser. Mönstret framträder även för automatstationer, för diesel och är stabilt sett för olika tidsperioder under de år för vilka data har analyserats.

Vi kan alltså konstatera att stationspriserna lokalt och över tid successivt kan avvika från de rekommenderade priserna, men också att sådana mönster i regel upphör vid varje ny förändring av prisledarens rekommenderade priser. Det är sannolikt en viktig förklaring till den mycket homogena prisbilden över landet som helhet och mellan aktörer, olika region och mellan olika stationskoncept. Det bidrar sannolikt också till att kunderna förefaller relativt passiva i sitt val av tankställe.

Sammanfattningsvis är därför prisbildningen, som präglas av prisledarskap och offentlig publicering av rekommenderade priser, ur konkurrenssynpunkt problematisk och kan bidra till en begränsad konkurrens.

Konkurrensverket granskar därför inom ramen för tillsynsverksamheten för närvarande om kommunikationen av rekommenderade priser utgör en överträdelse i konkurrensrättslig mening (dnr 382/2023).

När flera stationer som tillhör konkurrerande stationer svarar på varandras pris-sänkningar uppstår lokala "priskrig" med begränsad varaktighet. För att närmare studera förekomsten och varaktigheten av sådana priskrig definierades dessa som en prisavvikelse från rekommenderat pris med minst 1,10 kronor samt att minst två kedjor deltog.

I data kan ett fyrtiotal priskrig avseende bensin identifieras liksom ett femtiotal avseende diesel. De flesta fallen sker i västra och södra Sverige samt i Uppsala-trakten. Antalet förefaller dessutom minska över tid: från omkring 15 per år i början av perioden till omkring 5–10 mot slutet av perioden. Varaktigheten tenderar att minska även den: från omkring 4 dagar till 1–2 dagar.

Det förefaller således som att konkurrensen i form av sådana priskrig i viss mån har avtagit de senaste åren.

Sett över landet och stationstyp kan man se att genomsnittspriserna har en tendens till att vara något högre i norra Sverige samt att de genomgående är lägre på automatstationer. Över tid är dessa skillnader stabila och de är dessutom begränsade: något eller några tiotals ören per liter.

Prisbildningen har även analyserats ekonometriskt, dels för att skatta effekterna på pris av lokala konkurrensförhållanden, dels för att undersöka hur snabbt aktörerna reagerar på förändringar i råvarupriserna.

När det gäller lokala konkurrensförhållanden kan det konstateras att närheten till närmsta konkurrerande drivmedelsstation har en statistiskt signifikant betydelse för prissättningen: ju fler konkurrerande stationer som finns inom 5–10 minuters körtid, desto lägre priser. Det betyder att den lokala konkurrenssituationen har en direkt effekt på den lokala prisbilden: om stationer lägger ned, vilket flera kedjor förutspår, finns det risk för att priser lokalt kan öka. Effekterna är dock små: något eller några tiotals ören skiljer en lokal marknad med konkurrens jämfört med en lokal monopolmarknad.

När det gäller hur snabbt aktörerna reagerar på förändringar i råvarupriser har detta i litteraturen beskrivits som ett prissättningsbeteende som liknar "raketer och fjädrar". Liknelsen syftar på att marknadens aktörer är snabba med att höja priserna då råvarupriserna ökar, men långsammare med att genomföra prissänkningar då dessa priser i stället sjunker. Omedelbart efter att råvarupriserna sjunkit förstärks då företagets marginaler under en begränsad period.

En tidigare studie av den svenska drivmedelsmarknaden för 2012 fann att denna prissättningsstrategi representerade nästintill 40 procent av bruttomarginalen för företagen.

Vi kan genom en noggrann skattning av fenomenet konstatera att vi inte finner empiriskt stöd för sådant prissättningsbeteende på den svenska drivmedelsmarknaden på aktuella data. Företagen höjer priserna för drivmedel lika snabbt vid en ökning av råvarupriserna som de sänker dem då världsmarknadspriserna sjunker. Detta gäller såväl rekommenderade priser som stationspriser i landet.

Slutligen har även användningen av prissättningsverktyg som baseras på maskininlärning, så kallade prisalgoritmer, studerats. Av studier i andra länder och ekonomisk forskning framgår att algoritmisk prissättning kan leda till en försvagning av konkurrensen och högre priser. Det som är drivande i dessa resultat är att konkurrenter svarar snabbare på en prissänkning än tidigare, vilket i sin tur minskar incitamenten att sänka priserna.

Kartläggningen för den svenska drivmedelsmarknaden pekar dock på att prisalgoritmer baserade på maskininlärning och artificiell intelligens (AI) inte har fått något större genomslag ännu. Försök med prissättning baserad på AI sker för närvarande hos någon enstaka kedja på ett fåtal stationer vars priser har analyserats. Man kan dra slutsatsen att priserna ändras mycket oftare än tidigare, men också att det saknas tydliga indikationer på att prisnivån skulle ha stigit och att konkurrensen skulle ha försvagats.

Det kan dock inte uteslutas att konkurrensen kan försvagas om sådan prissättning infördes av fler kedjor och på ett större antal stationer.

Desto vanligare hos kedjorna är så kallad regelstyrda, eller deterministiska, prissättningsalgoritmer, alltså prissättningsverktyg som inte baseras på AI. Den är vanligen definierad så att priserna sätts efter marknadsledaren, eller med en viss differens som bestäms manuellt inom vissa intervall. Det har inom forskning visats att även denna typ av prisalgoritmer kan försvaga konkurrensen och leda till högre priser.

Marknadskoncentration och företagens marginaler (kapitel 6)

I analysen har även ett antal konkurrensindikatorer beräknats. Dessa beskriver hur marknadens struktur och bolagens lönsamhet utvecklats över tid och förekommer ofta i analyser av konkurrenstrycket i enskilda branscher.

Analysen visar att koncentrationen i detaljistledet var stabil under 2020 till och med 2023 samt att den var högre avseende bensin än diesel för hela perioden. Skillnaden tenderar att öka något under perioden, dock i begränsad omfattning.

Bruttovinsten, alltså marginalen i kronor per liter sålt drivmedel, har haft en uppåtgående trend under åren 2019 till och med 2023. Ökningen uppgår till cirka 25 öre för bensin och cirka 21 öre för diesel. Bruttovinsten 2023 ligger (januari–september) på cirka 1,05 kronor för diesel och cirka 1,42 kronor för bensin.

I motsatt riktning har bruttovinstens andel av omsättningen utvecklats, alltså bruttovinstmarginalerna. Vi kan se en minskning med två procentenheter för bensin och en procentenhet för diesel. Drivmedelsbolagen tycks därmed inte ha lyckats försvara bruttovinstmarginalerna när kostnaderna för insatsvarorna har ökat. Det syns framförallt i samband med de kraftiga pris- och kostnadsökningarna i början av 2022. Detta tyder på förekomsten av ett visst konkurrenstryck på den svenska marknaden.

Jämfört med analyser genomförda av den brittiska konkurrensmyndigheten framgår att bruttovinstmarginalerna på den svenska drivmedelsmarknaden för 2022 ligger på i stort sett samma nivå som den brittiska. Analysen visar emellertid också att denna marginal var väsentligt högre 2020 på den svenska drivmedelsmarknaden och att den därefter sjunkit. Förändringen ska dock tolkas försiktigt eftersom den skedde under pandemin då efterfrågan var lägre och samtidigt valutakursförändringarna relativt stora. Uppgifterna tyder dock på att konkurrenstrycket på den svenska marknaden möjligen inte avviker väsentligen från den brittiska.

Vad säger tidigare studier och rättspraxis från andra länder? (kapitel 7 och 8)

Konkurrensen på drivmedelsmarkerna har utretts och analyserats ett flertal gånger i många länder. Eftersom värdekedjorna och affärsmodellerna är snarlika i olika länder är det av värde att kartlägga vilka erfarenheter och slutsatser som har dragits av identifierade konkurrensproblemen i studier och i konkurrensrättslig praxis utanför Sverige.

För detta syfte har ett urval om 43 marknadsstudier från 19 länder samt 27 rättsfall från 14 länder samt EU-kommissionen studerats närmare. Detta material utgör sammantaget en stor del av den samlade kunskapen om konkurrensen på drivmedelsmarknaderna inom OECD-sfären sedan 2000. Vi gör dock inte anspråk på att kartläggningen är heltäckande.

Av marknadsstudierna framgår bland annat följande. De vanligaste konkurrensproblemen är inträdeshinder i produktions-, grossist- och detaljistled, otillräcklig konsumentinformation, samarbeten och prisföljsamhet mellan marknadsaktörerna. Två tredjedelar av problemen som lyfts rör detaljistledet och resterande tredjedel producent- och grossistleden.

Inträdeshindren i detaljistledet handlar ofta om tillgång på attraktiva lägen för drivmedelsstationer, särskilt i anslutning till motorvägar. Offentlig tillståndsgivning ses som ett hinder för sådan etablering, liksom även att befintliga aktörer hindrar konkurrenter från att etablera sig. Tillgång på relevant och tillförlitlig information, inte minst om priser och för konsumenterna, är ett annat vanligt problem. Prissättningen präglas i många länder av att en aktör är prisledare och att övriga aktörer följer efter.

Ett flertal förslag för att främja konkurrensen i detaljistledet har föreslagits, bland annat en enklare tillståndsprocess för nya drivmedelsstationer. Andra förslag syftar till bättre prisinformation för konsumenter, ofta baserat på mobilappar och hemsidor. Sådana lösningar finns i dag bland annat i Västaustralien och i Tyskland. Ett annat förslag är att begränsa antalet tillfällen per dag då drivmedelsföretagen tillåts höja priserna med stöd av särskild reglering.

I produktions- och grossistledet handlar inträdeshindren i huvudsak om svårigheter att få tillträde till nödvändig infrastruktur samt om långsamma och restriktiva tillståndsprocesser för nya anläggningar. Samarbeten och ägarkopplingar har även lyfts fram som problem. Förslagen i detta marknadsled handlar främst om att göra grossistmarknaden rörligare, reglera tillträdet till infrastruktur, effektivisera tillståndsprocesser och i viss mån även standardisering av drivmedelskvaliteter.

Få förslag förefaller ha utvärderats systematiskt i efterhand av de myndigheter som varit delaktiga i deras införande. Viss forskning finns emellertid, vilken pekar på att förslag varit något mer framgångsrika i detaljistledet än i producent- och grossistledet. Förenklade tillståndsprocesser har visat sig kunna stimulera etableringen av nya drivmedelsstationer. Effekterna av förslag som syftar till ökad pristransparens är inte entydiga. I några fall har prisapplikationer varit såväl konkurrensfrämjande som prissänkande. I andra fall har inte sådana effekter kunnat påvisas. Begränsningar i antalet tillåtna prishöjningar per dag har i ekonomisk forskning visat sig ha en svag tendens till att leda till lägre priser och en förbättrad konkurrens.

Av den konkurrensrättsliga praxisen framkommer bland annat att en knapp tredjedel av ärendena handlar om otillåtna horisontella samarbeten, företrädesvis om priser, kvantiteter och rabatter i detaljistledet. Några av dessa har resulterat i böter. Missbruksärenden förekommer också, men i mindre utsträckning såvitt vi kan bedöma. Det handlar i dessa fall om leveransvägran, exklusivitetsavtal och marginalklämning, ibland i kombination.

Något mindre än hälften av fallen är koncentrationsprövningar. Typiskt sett involverar detta aktörer som är verksamma i såväl detaljist- som grossistled. Av de tolv fall som har studerats har drygt hälften godkänts efter strukturella åtaganden, företrädesvis genom avyttring av drivmedelsstationer. I några fall har beteendemässiga åtaganden löst de konkurrensproblem som identifierats.

Den relevanta marknaden har i regel utgjorts av detaljhandel med motorbränslen med en begränsad geografisk utbredning, i många fall avgränsas ett upptagningsområde till en radie av 10 till 20 km alternativt till ett område som nås inom 5-, 10- eller 20 minuters körtid.

Kan mer konkurrens ge lägre priser för bensin och diesel?

Sammanfattningsvis drar vi slutsatsen att det finns utrymme för en ökad konkurrens vilket kan ge lägre drivmedelspriser till konsumenterna. Det betyder att de genomsnittliga bruttovinster som bolagen i dag gör på bensin och diesel, i storleksordningen en dryg krona, kan pressas med mer konkurrens. Utrymmet till sådana prissänkningar begränsas av att bruttovinsten, tillsammans med stationernas övriga försäljningsverksamhet, även ska täcka bolagens fasta kostnader.

Slutsatsen om att mer konkurrens kan pressa priserna grundas på en samlad bedömning av de analyser som presenteras ovan och i kommande kapitel. För det *första* ser vi en stel marknadsstruktur med hög koncentration och stabila marknadsandelar. Det sker inget nyinträde på detaljistmarknaden och inträdesbarriärerna är höga. För det *andra* är marknaden stagnerande till följd av elektrifieringen och en minskad efterfrågan på flytande drivmedel, vilket i framtiden leder till ett allt glesare stationsnät. För det *tredje* är efterfrågesidan relativt passiv: konsumenterna informerar sig sällan om prisbilden innan sitt val av tankställe och rabatterna är begränsade. Konkurrensen är något hårdare om företagskunderna. För det *fjärde* är prisbilden påfallande homogen sett över riket som helhet med små eller obefintliga skillnader mellan olika regioner och olika aktörer. Prisledarskapet bidrar till den homogena prisbilden, särskild när de rekommenderade priserna och listpriserna ändras ofta, vilket också sker.

Vår preliminära bedömning är att konkurrensen kan skärpas om privatpersoner och företag får bättre information om priser och erbjudanden samtidigt som åtgärder införs som försvårar för drivmedelsbolagen att kopiera varandras prissättning.

På några års sikt finns några utvecklingstendenser som kan försämra förutsättningarna för en effektiv konkurrens. Elektrifieringen av fordonsflottan går snabbt och stationsnätet kommer att glesas ut succesivt under de närmsta åren. Dessutom finns vissa tecken på att prisalgoritmer kan komma att införas i större skala än vad som är fallet i dag. När sådana algoritmer utgår från artificiell intelligens visar forskningsrön att konkurrensen kan försvagas och priserna stiga.

Dessa utvecklingstendenser understryker behovet av att överväga konkurrensfrämjande åtgärder.

Inriktningen på det fortsatta utredningsarbetet

För att minska sådana risker och för att stimulera till en ökad priskonkurrens är det därför motiverat att närmare utreda nyttan och förutsättningar att genomföra konkurrensfrämjande åtgärder. Naturliga utgångspunkter för sådana åtgärder är att de bör vara inriktade på bolagens prissättningsstrategier samt konsumenternas tillgång till rättvisande och aktuell prisinformation. Erfarenheterna från andra länder som har eller står i begrepp att genomföra sådana åtgärder är därför angelägna att analysera närmare.

Även förslag med annan inriktning kan vara aktuella.

Det fortsatta utredningsarbetet kommer därför att inriktas på tänkbara konkurrensfrämjande förslag som kan motiveras utifrån företagets förutsättningar och kundernas behov. Arbetet kommer att bedrivas på ett sätt som ger berörda möjlighet att utveckla sin syn på hur konkurrensen på den svenska drivmedelsmarknaden bäst kan främjas.

Detta arbete har nu startat och kommer att bedrivas under hösten 2024. Senast den 2 december 2024 kommer uppdraget att slutrapporteras till regeringskansliet.

1 Inledning

Regeringen har i regleringsbrevet för 2023 gett Konkurrensverket i uppdrag att analysera drivmedelspriser. Uppdraget innefattar i första hand att analysera konkurrensen i drivmedelssektorn och prisbildningen i konsumentnära led. Konkurrensverket ska även lämna förslag på konkurrensfrämjande åtgärder.

Uppdraget ska slutlevereras senast den 2 december 2024.

Denna rapport utgör en delrapport av detta uppdrag och presenterar analyser och slutsatser om konkurrenssituationen på drivmedelsmarknaderna i Sverige. En slutrapport kommer att levereras under slutet av 2024 med eventuella konkurrensfrämjande förslag.

Uppdraget har klar koppling till Konkurrensverkets tidigare studier om konkurrens i kristider.¹ Under 2022 ökade inflationen kraftigt, vilket även innefattade kraftigt ökade priser för bensin och diesel. Under perioden 2020 till 2023 (sept) varierade priset på diesel mellan 13 och 28 kronor och priset på bensin mellan 12 och 24 kronor.

Ökade priser för drivmedel får konsekvenser för hela samhällsekonomin och inte minst för privatpersoner. Även förändringar till följd av politiska beslut avseende reduktionsplikt och skatter har betydelse för prisbildningen för drivmedel.

När priser blir volatila blir de svårare för privatpersoner att jämföra. Det minskar pristransparensten och kan leda till en försvagad konkurrens och ökade möjligheter för drivmedelsbolagen att öka sina marginaler.

Drivmedelsmarknaderna i Sverige har tidigare präglats av vissa begränsningar av konkurrensen. Konkurrensverket konstaterade i sin rapport från 2013 att marknaden kännetecknas av fåtalsdominans och prisledarskap, där ett bolag ledde prisutvecklingen och övriga följde efter, i regel utan att själva utmana prisledaren.² För över 20 år sedan avslöjades dessutom en priskartell på den svenska drivmedelsmarknaden som ledde till böter för fem drivmedelsbolag på sammanlagt 112 miljoner kronor.³

Även i vårt grannland Norge har konkurrensproblem på drivmedelsmarknaderna uppmärksamrats. År 2020 beslutade konkurrensmyndigheten där att godta ett åtagande från två av de största aktörerna att sluta med att publicera vägledande listpriser på sina hemsidor, eftersom det utgjorde en form av prissignalering som myndigheten menade försvagade konkurrensen. De har även infört en skärpt

¹ Konkurrensverket (2023a).

² Foros och Steen (2013).

³ Marknadsdomstolen (2005).

anmälningsskyldighet för drivmedelsbolagen avseende anmälan av företagsförvärv samt ålagt dessa att löpande rapportera in hur priserna utvecklas.⁴

Även i länder såsom Tyskland, Storbritannien, Italien, Spanien, Portugal, Nya Zeeland och Australien har omfattande studier av drivmedelsmarknaderna genomförts och konkurrensfrämjande förslag lämnats. Många av dessa förslag handlar om att öka pristransparensen för att underlätta prisjämförelser för privatpersoner.

I vissa länder har algoritmisk prissättning (AI) börjat användas för drivmedel, alltså en form av maskininlärning som gör det möjligt att snabbt anpassa priserna efter efterfrågan. Denna teknik kan optimera prissättningen för företag på ett sätt som riskerar att försvaga konkurrensen och leda till högre priser på sikt, enligt vissa bedömare.

En genomlysning av konkurrenssituationen och prisbildning på drivmedelsmarknaderna i Sverige är således väl motiverad. I det följande utvecklas närmare studiens upplägg och disposition.

1.1 Syfte och datainsamling

Syftet med denna studie är att analysera och kartlägga konkurrensen i drivmedelssektorn med särskilt fokus på prisbildningen i konsumentnära led. I detta ingår även att lyfta fram områden där konkurrensen kan förbättras. Fokus ligger på detaljistledet.

I den kommande slutrapporteringen under hösten 2024 kommer konkurrensfrämjande förslag att lämnas på de områden där det kan anses motiverat.

Studien innehåller följande delar:

- En kartläggning av utbuds- och efterfrågesidorna av drivmedelsmarknaderna.
- En analys av den lokala och den nationella prisbildningen på drivmedelsmarknaden, med särskild vikt på betydelsen av de annonserade rekommenderade priserna samt AI-prissättning.
- En analys av konkurrensindikatorer, såsom marknadskoncentration och marginalmätt, över tid.
- En litteraturstudie av tidigare studier från andra länder som genomförts av myndigheter och forskare samt viss rättspraxis med fokus på vilka konkurrensproblem som identifierats, vilka konkurrensfrämjande förslag som lämnats samt hur dessa utvärderats i de fall där de har genomförts.

⁴ Konkurrenstillsynet (2023), se för mer information.

Konkurrensverket genomförde en förstudie under hösten 2022⁵. Efter att regeringsuppdraget lämnades till myndigheten i december samma år inleddes arbetet tidigt 2023.

Under sommaren och hösten 2023 inhämtades detaljerade uppgifter från drivmedelsbolagen avseende bland annat stationsnät och depåer, stationspriser, marginaler, rabattsystem, affärsstrategier, kundundersökningar och deras bedömning av marknadsförhållandena i framtiden. Även uppgifter om bakomliggande led, inklusive import och export, varuflöden, raffinaderiproduktion, grossistverksamhet, distribution och samarbeten hämtades in. För de kvantitativa uppgifterna avseende stationspriser och marginaler ingick även data för ett antal år tillbaks i tiden. Utöver detta samlades även uppgifter in avseende rekommenderade priser och listpriser för drivmedel in med hjälp av så kallad webb-skrapning.

Utöver dessa uppgifter från marknads aktörer samlades även data in från Tillväxtverkets plattform för geografiska analyser Pupos och Statistiska centralbyrån.

Konkurrensverket har även träffat och genomfört intervjuer med branschorganisationen Drivkraft Sverige och elva av de största drivmedelsbolagen.

Analysarbetet av inhämtad data genomfördes under våren 2024.

Arbetet har även löpande stämts av med Konjunkturinstitutet som har haft ett liknande regeringsuppdrag avseende prisutvecklingen i drivmedelsbranschen.⁶

1.2 Analys och disposition

Analysen är i huvudsak kvantitativ och baseras till största delen på den information som inhämtades från marknads aktörer under hösten 2023.

I kapitel 2 kartläggs utbudssidan av drivmedelsbranschen i Sverige. Värdekedjan beskrivs i detalj, från import och exportflöden, inhemsk produktion, depå- och terminalverksamhet, grossistmarknaden samt detaljistmarknaden. I den senare ingår en analys av stationsnätets utveckling och av de samarbeten som finns mellan marknads aktörer. De största aktörernas marknadsposition över tid beskrivs.

I kapitel 3 analyseras efterfrågesidan av marknaden, särskilt privatpersonernas val av tankställe och deras inställning till drivmedelspriser. Rabattsystemens funktion och omfattning beskrivs liksom elektrifieringen av fordonsflottan i Sverige.

⁵ Konkurrensverket (2023b).

⁶ Regeringen har gett Konjunkturinstitutet i uppdrag att analysera drivmedelspriser i Konjunkturinstitutets regleringsbrev för 2023, dnr Fi2022/03469 (delvis). Uppdraget ska slutrapporteras den 2 december 2024.

Skillnader jämfört med nyttotrafiken, såväl lätt som tung trafik, analyseras. I underlaget ingår material från marknadens aktörer samt resultaten från en marknadsundersökning som genomfördes i november av företaget Novus.

I kapitel 4 och 5 analyseras prisbildningen på drivmedelsmarknaderna från både ett nationellt och ett lokalt perspektiv. Här ingår en analys av prisutvecklingen i Sverige över tid, hur prinsnivån skiljer sig i olika delar av landet och förekomsten av lokala prisavvikelse, och hur priset skiljer sig mellan automatstationer och bemannade stationer. Ett särskilt verktyg har tagits fram för att på ett enkelt sätt kunna identifiera sådana priskrig och närmare studera deras geografiska och tidsmässiga utbredning. Förekomsten av algoritmisk prissättning och hur lokala konkurrensfaktorer, såsom antalet och avståndet till konkurrerande tankställen, påverkar prisbildningen analyseras ekonometriskt.

I kapitel 6 studeras olika indikatorer över hur konkurrensstrycket utvecklats i branschen över tid, främst i detaljistledet. Dessa indikatorer utgår från olika strukturmått, det vill säga företagens antal och marknadsandelar, samt brutto- och vinstmarginaler. Här ingår även jämförelse med marginaler på drivmedelsmarknaderna i Storbritannien.

I kapitel 7 och 8 sammanfattas ett 40-tal studier och ett 20-tal rättsfall om drivmedelsmarknader från andra länder. De konkurrensproblem som framkommit i denna litteratur kan delas in i tre överordnade områden: inträdeshinder i grossist- och i detaljistled; bristande konsumentinformation om drivmedelspriser, samt; samarbeten och ömsesidiga beroenden mellan företag på olika nivåer av värdekedjan. Rättsfallen tar bland annat upp otillåten prissignalering, priskarteller, exklusivitetsavtal, leveransvägran och fall av företagskoncentrationer som stoppats av konkurrensmyndigheterna.

Rapportens sammanfattande slutsatser återfinns först i rapporten.

2 Utbudssidan

Konkurrensverket har samlat in och bearbetat omfattande information från bolag på den svenska drivmedelsmarknaden för att undersöka rådande konkurrensförhållanden. Studien omfattar bland annat en kartläggning av utbudet av bensin och diesel uppdelat i tre separata vertikala marknadsled, produktion och import, grossistmarknad och detaljistmarknad. I detta kapitel utvecklas bilden av Sverige som en stor producent och exportör av drivmedel där utleveranserna på den svenska marknaden domineras av fyra bolag.

Utmärkande för utbudet på den svenska drivmedelsmarknaden är en stark koncentration till fyra bolag: Circle K, Preem, OKQ8 och St1. Bolagen är i olika grad verk samma inom olika vertikala led på drivmedelsmarknaden och står tillsammans för majoriteten av utlevererad volym.

Den svenska produktionen av bensin och diesel sker vid tre raffinaderier. Två raffinaderier ägs av Preem och ett raffinaderi ägs av St1. Konkurrensverkets analys visar att Sverige med god marginal är självförsörjande vad gäller raffinaderikapacitet. De fyra bolagen är aktiva importörer av drivmedel.

På grossistmarknaden dominerar de tre bolagen OKQ8, Preem och St1. Två av dessa, nämligen OKQ8 och Preem, ingår tillsammans med Circle K i ett omfattande depåsamarbete. Bolagens bränsledepåer ingår i ett gemensamt distributionssystem (så kallade depåsamarbete) där parterna kan hämta drivmedel hos varandra. Bolagen anger att depåsamarbetet sparar kostnader för investeringar i anläggningstillgångar och körsträckor för leverans av drivmedel till respektive stationsnät.

Vad gäller prissättningen på grossistmarknaden finns det ett antal olika modeller. En prismodell kan exempelvis gälla vid köp av en fartygsleverans till svensk depå. Vissa prismodeller baseras på historiska råvarunoteringar och valutakurser medan andra baseras på bolagets rekommenderade stationspris. Utöver den grundläggande prissättningen för själva drivmedlet tillkommer en rad kostnadsposter såsom frakt, försäkring, additiv⁷, administration och marginal. Prisförhandlingar sker med olika tidsintervall och prisförändringar kan ske dagligen, veckovis eller med andra avtalade tidsintervall.

Under 2019 utredde Konkurrensverket ett påstått konkurrensproblem där anmälaren Värmlandsmetanol AB bland annat hävdade att flera drivmedelsbolag samarbetade i syfte att förhindra introduktion av nya biodrivmedel på marknaden. Det påstådda konkurrensproblemet uppstod enligt anmälaren inom ramen för ett depåsamarbete där bolagen uppgavs fatta gemensamma beslut om innehållet i de drivmedel som skulle samdistribueras. Efter genomgång av inkomna uppgifter från

⁷ Additiv kan blandas med bränslet för att exempelvis förhöja bilens prestanda.

SPBI⁸, OKQ8, Circle K, Preem och St1 beslutade Konkurrensverket att inte utreda saken vidare.⁹

På detaljistmarknaden framträder bilden av en oligopolmarknad som domineras av fyra bolag: Circle K/Ingo, OKQ8, Preem och St1/Shell. De fyra bolagen stod 2022 för cirka 74 procent av försäljningsvolymen till slutkund på den svenska marknaden för bensin och diesel.

Volymuppgifter för drivmedelsförsäljning till slutkund visar under perioden 2020–2023 genomgående små rörelser. Det har inte skett några inträden som når upp till de sju största drivmedelsbolagens omsättningsnivå och de förvärv som skett handlar företrädesvis om enskilda stationer som bytt ägare. Circle K med sina varumärken Circle K och Ingo är marknadsledare gentemot privat- och företagskunder för bensin och diesel under hela perioden 2020–2023.

Utbudet av bensin och diesel är mer konkurrensutsatt för företagskunder än för privatkunder. Detta gäller särskilt för kategorin bulk, där en mångfald av konkurrenter erbjuder både drivmedel och utleverans.

Samtliga större aktörer på detaljistmarknaden tillämpar så kallade rekommenderade priser och listpriser för de vanligaste drivmedlen i sina sortiment. Dessa priser publiceras på aktörernas respektive hemsidor. Priset på station, det så kallade pumppriset, kan dock avvika från det rekommenderade priset. Samtliga större bolag tar hänsyn till lokal konkurrens när de sätter pumppriset, vilket kan leda till avvikelser gentemot bolagens nationella rekommenderade priser. Det är vanligt förekommande att konkurrerande stationers pumppriser bevakas i syfte att anpassa priser lokalt.

Antal försäljningsställen för drivmedel till lätta fordon har pendlat mellan 2 600 och 2 800 under den senaste tioårsperioden. Sedan 2000 har antalet försäljningsställen minskat med cirka 1 500 samtidigt som det skett en övergång från bemannade servicestationer till automatstationer med eller utan butik.

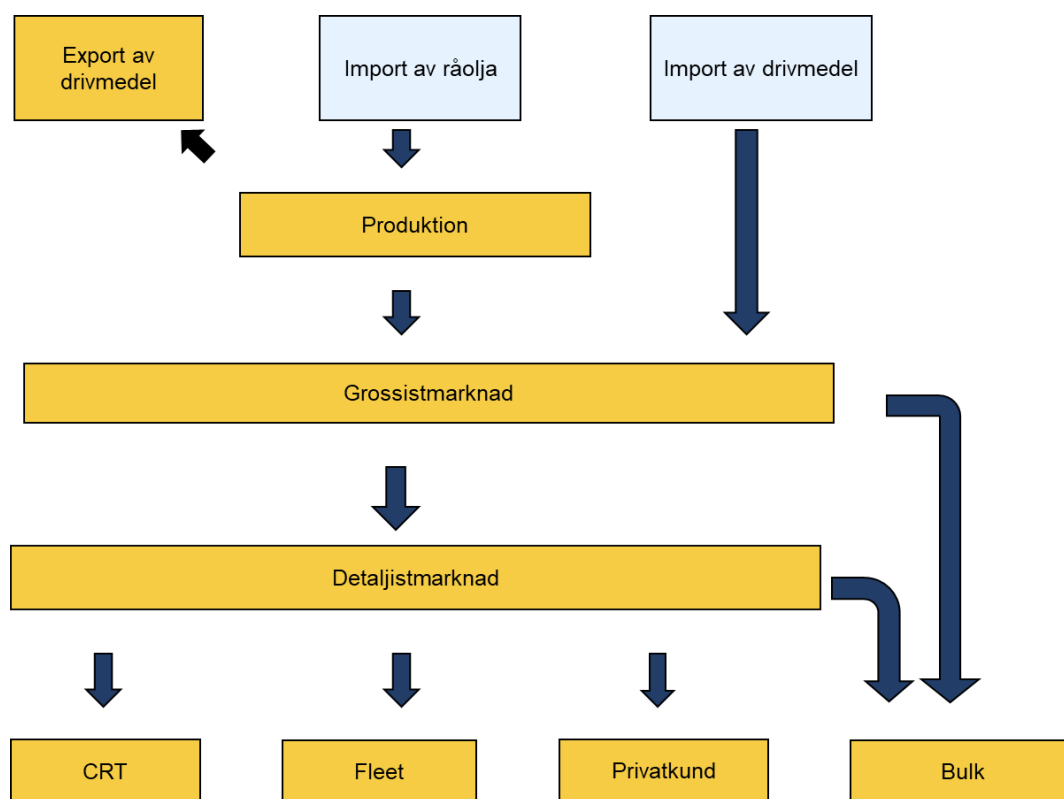
2.1 Försörjningskedjan för bensin och diesel

Utbudet av drivmedel i Sverige kan redovisas som en försörjningskedja via de tre marknadsleden produktion, grossistmarknad och detaljistmarknad (se figur 4).

⁸ Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI) heter i dag Drivkraft Sverige.

⁹ Konkurrensverket (2019) s. 32–33.

Figur 4 Försörjningskedja för bensin och diesel



Not: De flytande biodrivmedel som används i Sverige för inblandning i bensin och diesel är i huvudsak importerade. Under 2021 importerades cirka 90 procent av dessa biodrivmedel.¹⁰ CRT står för Commercial Road Transport (det vill säga tung trafik).

Preem och St1 står för all produktion av bensin och diesel som sker i Sverige och för en betydande andel av landets import. Circle K och OKQ8 saknar egen produktion i Sverige men är stora importörer av bensin och diesel.

Grossistmarknaden domineras av de tre bolagen OKQ8, Preem och St1, vilka säljer bensin och diesel till övriga aktörer på detaljistmarknaden och erbjuder bulkförsäljning till egna slutkunder.

På detaljistmarknaden sker försäljning av drivmedel till slutkund. Marknaden består av ett större antal aktörer, särskilt vad gäller försäljning till företagskunder. Försäljning till privatkunder domineras av sju bolag, Circle K, OKQ8, Preem, St1, Qstar, Tanka och din-X, med cirka 97 procent av såld volym under 2022. Försäljning till företagskunder är mer diversifierad med en mångfald av bolag utöver de sju bolag som dominerar försäljningen till privatkunder. Företagskunderna kan delas upp i kategorierna Fleet, CRT (Tung trafik) och Bulk. Fleet är vagnparker av lättare fordon, främst företags- och tjänstebilar. CRT utgörs av tyngre fordon, främst last-

¹⁰ Riksrevisionen (2023).

bilar och bussar. Bulk är entreprenad- och andra anläggningsmaskiner såsom gräv-maskiner, traktorer, skördare och andra typer av anläggningar som drivs med bensin eller diesel.

2.1.1 Aktörer på den svenska drivmedelsmarknaden

De fyra största bolagen på den svenska drivmedelsmarknaden, Circle K, OKQ8, Preem och St1 med mer eller mindre rikstäckande försäljningsnät, är vertikalt integrerade, vilket innebär att de är verksamma i flera marknadsled. Den bensin och diesel som säljs i Sverige förvaras på bränsledepåer som nästan uteslutande ägs av de fyra bolagen.

Utöver dessa fyra aktörer finns tre bolag med etablering på detaljistmarknaden i flera regioner – Tanka, Qstar och din-X. Ett ytterligare antal bolag är verksamma på regional och lokal nivå, ofta med särskilt fokus på försäljning av diesel till företag.

På den svenska drivmedelsmarknaden förekommer franchise där drivmedelsbolagen driftar pumpar och drivmedelsförsörjning, medan franchisetagaren i regel driver butik och eventuell servering.

Circle K

Circle K Sverige AB (Circle K) är dotterbolag till Couche-Tard Luxembourg S.à.r.l vars moderbolag är Alimentation Couche-Tard Inc som har säte i Kanada. Stationsnätet består av 292 stationer under varumärket Circle K där de allra flesta är bemannade stationer, och 292 automatstationer under varumärket Ingo. Bolaget bedriver ingen raffinaderiverksamhet i Sverige. Varuförsörjningen av drivmedel för den svenska marknaden sker dels via import, dels via inköp från inhemska producenter.

OKQ8

OK-Q8 AB (OKQ8) ägs till hälften av Kuwait Petroleum Europe BV, med säte i Nederländerna, och till hälften av OK ekonomisk förening, med bas i Stockholm. Bolagets stationsverksamhet omfattar 397 service- och automatstationer. Utöver drivmedel erbjuder ett flertal stationer bland annat biltvätt, uthyrning och verkstad. Varuinköpen för den svenska marknaden sker dels via import och dels via inköp från inhemska producenter. OKQ8 bedriver även grossistförsäljning till andra drivmedelsbolag såsom Tanka och konsumentföreningarna.

OK ekonomiska föreningar

Det finns sex stycken OK-föreningar. OK ekonomisk förening är rikstäckande och äger 50 procent av OKQ8. Därutöver finns fem lokala och regionala föreningar i Köping, Norrbotten, Värmland, Västerbotten och Örnsköldsvik med sammanlagt drygt ett hundra drivmedelsstationer. I denna studie deltar OK Norrbotten, OK Västerbotten och OK Värmland med totalt 87 stationer.

Preem

Preem AB (Preem) ägs av Moroncha Holdings Co Ltd, med säte på Cypern. Preems verksamhet är uppdelad i två huvuddelar, produktion och grossistverksamhet samt detaljistverksamhet. Produktion av drivmedel sker vid raffinaderier i Göteborg och Lysekil och säljs i Sverige via det egna stationsnätet och på grossistmarknaden samt exporteras. Bolagets stationsnät består av 315 Preemstationer och cirka 180 Såifa dieselstationer. Preem bedriver även grossistförsäljning till andra drivmedelsbolag.

St1

St1 Sverige AB (St1) är dotterbolag till St1 Nordic Oy som har säte i Finland. Bolagets drivmedel säljs i Sverige genom varumärkena St1 och Shell. Bolaget är verksamt inom produktion, grossistverksamhet och detaljistverksamhet. Raffinaderiverksamheten bedrivs i Göteborg och produktionen säljs dels via det egna stationsnätet, dels till konkurrerande stationsnät och till NEOT AB (NEOT).¹¹ Stationsnätet består av 375 service- och automatstationer.

Övriga aktörer

Utöver ovanstående nämnda aktörer finns ytterligare mindre detaljister med egna stationsnät. I tabell 2 listas ett antal av dessa aktörer.

Tabell 2 Tabell över övriga aktörer på drivmedelsmarknaden

Företag/ Varumärke	Antal stationer 2023	Kommentar
Qstar Försäljning AB/Qstar	345	Driver ett stationsnät med 345 automatstationer och utför bränsleleveranser till företag. Ägs av den irländska företagsgruppen DDC PLC
din-X Energi AB/din-X	199	Driver ett stationsnät med 199 automatstationer och har ett antal återförsäljare. Ägs av Bidco DX Energy AB, vilket i sin tur ägs av Pioneer Investor Dx AS, Norge
Volvohandlarföreningen/Tanka	154	Stationsnät med 154 automatstationer. Volvohandlarföreningen äger Tanka i Sverige AB som licensierar ut koncepten för drivmedels- och tvättanläggningar (Tanka och Tvätta)
Neste Corporation/Neste MY Förnybar Diesel (HVO)	0	Säljer drivmedlet Neste MY Förnybar Diesel (HVO) i Sverige. Drivmedlet kan användas som ett rent biodrivmedel eller inblandad i fossil diesel. Tillgängligt över stora delar av landet via återförsäljare OKQ8, Energifabriken, Biofuel Express och Qstar
Skoogs Handels AB/ Skelleftebränslen, Skoogs Bränsle och Umeå Bränslen	108	Driver tankstationer i Norrland under varumärkena Skelleftebränslen, Skoogs Bränsle och Umeå Bränslen. Den absoluta merparten av stationerna säljer diesel och ett 30-tal säljer bensin

¹¹ NEOT AB (North European Oil Trade AB) ägs av det finska bolaget NEOT Oy som till 49 procent ägs av St1 Nordic Oy. NEOT AB är en grossist som främst levererar drivmedel till svenska St1- och Shellstationer.

Företag/ Varumärke	Antal stationer 2023	Kommentar
Emab AB/Gulf	63	Licensierar varumärket Gulf till självständiga Gulfstationer
PS Energi AB/PS Energi	44	Driver tankstationer i södra och mellersta Sverige under varumärket PS Energi.
Runes AB/Runes Bensin	9	Driver tankstationer i Kalmar, Kronoberg och på Öland under varumärket Runes Bensin
Colabitoil Sweden AB/Colabit och SMART	62	Driver tankstationer under varumärken Colabit och SMART. Fokus på förnybara drivmedel men säljer även vanlig diesel och bensin
Paroy AB/Paroy	38	Driver tankstationer i södra och mellersta Sverige under varumärket Paroy
Oljeshejkerna Johnsson AB/Oljeshejkerna	35	Driver försäljning av drivmedel vid drivmedelsstationer samt bulkförsäljning av bensin och diesel. Drivmedelsstationerna är placerade på mindre orter i Blekinge, Småland och Västra Götaland
Dalviks Kvarn AB/Dalvik Oil	34	Driver tankstationer i Dalarna, Västmanland och Hälsingland under varumärke Dalvik Oil
Börjes Tankcenter AB/Börjes Tankcenter	13	Driver tankstationer i Kalmar, Jönköping och Kronoberg
Fundins Olja AB/Fundins Olja	9	Driver tankstationer i södra Sverige under varumärket Fundins Olja
PR Green Petroleum AB/GP Green Petroleum	8	Driver tankstationer i och runt Skaraborg under varumärket GP Green Petroleum

Not: Antal stationer är i de flesta fall beräknade utifrån en stationslista från Tillväxtverket och kan skilja sig från antal stationer på kedjornas hemsidor.

Källa: Tillväxtverket (2023) och inhämtade uppgifter från drivmedelsbolag enligt svar på ålägganden.

2.2 Produktion, import och export av drivmedel

Produktionen av bensin och diesel som säljs i slutkundsledet på den svenska drivmedelsmarknaden sker dels i Sverige, dels utomlands. Preem och St1 står för hela den svenska produktionen och en betydande andel av landets import. Circle K och OKQ8 är stora importörer av bensin och diesel.

Den svenska produktionen av bensin och diesel sker vid två raffinaderier som ägs av Preem och vid ett raffinaderi som ägs av St1. Utöver detta finns två raffinaderier som ägs av NYNAS AB och som är specialiserade inom nafteniska specialprodukter och bitumen.^{12, 13}

Preem är största producent av bensin och diesel med cirka 80 procent av den svenska raffinaderikapaciteten och 30 procent av den nordiska. Totalt raffinerar Preem 18 miljoner kubikmeter råolja per år i Göteborg och Lysekil.

¹² Bitumen används exempelvis i tillveknigen av asfalt.

¹³ Nynas AB (2024b).

Preems raffinaderi i Göteborg har en årlig kapacitet på sex miljoner ton medan raffinaderiet i Lysekil har en årlig kapacitet på 11,4 miljoner ton. Raffinaderiet i Lysekil är det enda i Sverige som både har en katalytisk kracker och en hydrokracker, vilket gör att råolja med mycket svavel kan hanteras där. Dessutom har raffinaderiet en egen hamn.

St1 driver ett raffinaderi i Göteborg med en årlig kapacitet att hantera cirka fyra miljoner ton råolja. Omkring hälften av produktionen blir diesel och flygfoto-gen och ungefär en fjärdedel blir bensen (se tabell 3).

Tabell 3 Tre raffinaderier framställer bensen och diesel i Sverige

Ägare	Ort	Invigningsår	Produkter	Årlig kapacitet av råolja (miljoner ton)
Preem	Göteborg	1967	Drivmedel mm.	Cirka 6,0
Preem	Lysekil	1975	Drivmedel mm.	Cirka 11,4
St1	Göteborg	Slutet av 1940-talet	Drivmedel mm.	Cirka 4,0
NYNAS	Nynäshamn	1928	Bitumen och nafteniska specialoljor	Ej tillgängligt
NYNAS	Göteborg	1956	Bitumen	Ej tillgängligt

Källa: Preem (2021), Preem (2023a), St1 (2024a), St1 (2024b), Nynas AB (2024a) och Nynas AB (2024c).

Råolja har olika sammansättning beroende på varifrån den kommer. Den är en komplex blandning av kemiska föreningar mellan kol och väte, så kallade kolväten, vars struktur bestämmer de specifika egenskaperna hos varje typ av råolja.

Valet av råolja har stor betydelse beroende på vad som ska framställas. Ofta innehåller råolja icke önskvärda ämnen som svavelföreningar vilka avskiljs och kan användas på andra ställen exempelvis som råvara i den kemiska industrin.

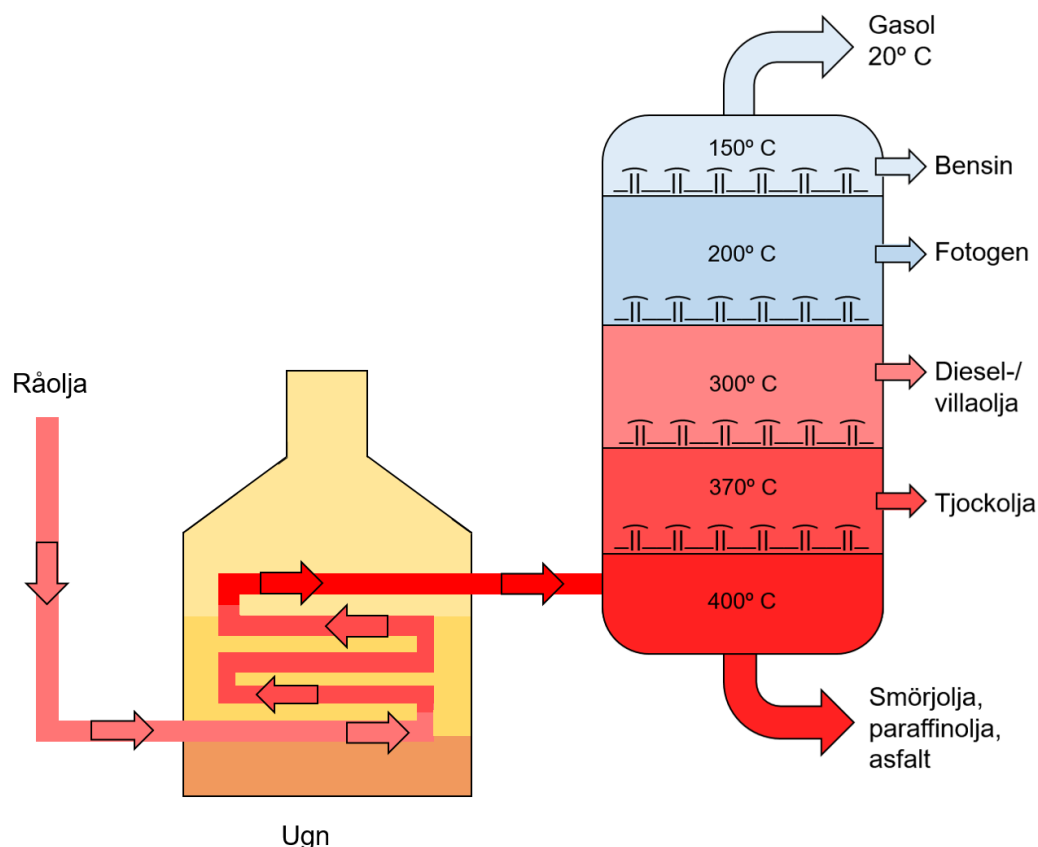
Råolja finns i flera olika kvaliteter. De tre mest handlade kvaliteterna är North America's West Texas Intermediate crude (WTI), North Sea Brent Crude (Brent Crude) och UAE Dubai Crude, vilka samtliga handlas på råvarubörser i flera länder. Priserna varierar bland annat beroende på hur mycket bensen, dieselbränsle, villaolja och tjockolja som kan produceras i olika typer av raffinaderier. Halten av framför allt svavel, men även av metaller och andra ämnen, har också stor prispåverkan.

I det inledande stadiet av försörjningskedjan för bensen och diesel omvandlas råolja till petroleumprodukter i en raffineringsprocess.¹⁴ Processen består av krackning,

¹⁴ Råoljan hettas upp så att de olika produkterna kan separeras från varandra. Raffinering är möjlig eftersom varje produkt har en bestämd kokpunkt. Vid den för varje produkt specifika temperaturen övergår den från flytande form till gas eller kondenseras från gas till vätska. På det sättet kan varje produkt särskiljas i raffineringsprocessen.

antingen hydroteknik eller katalytiskt, och destillering.¹⁵ Oljan raffineras för att omvandlas till en rad olika oljeprodukter som exempelvis drivmedel, uppvärmningsbränslen, smörjmedel eller olika typer av insatsvaror i annan tillverkning eller andra petrokemiska produkter. Olika fraktioner i en destillationskolonn ger olika petroleumprodukter beroende på kokpunkter. Överst fångas energigas, typ metan och etan, därefter bensin, fotogen, diesel/villaolja, tjockolja och nederst smörjolja, paraffinolja och asfalt (se figur 5).

Figur 5 Raffinaderiprocessen



Källa: Wikipedia (2024), bearbetning av Konkurrensverket.

Bioråvara för inblandning i bensin och diesel anskaffas internationellt eller nationellt, alternativt produceras genom bearbetning i eget raffinaderi eller separat processanläggning.

¹⁵ Krackning är en förädlingsprocess där långa kolväten knäcks isär till kortare molekyler, som därefter destilleras fram till petroleumprodukter. Det finns två typer av krackning, termisk och katalytisk. I den senare används vanligen zeoliter som preparerats med någon ädelmetall. Genom att välja krackningsmetod kan processen påverka de olika produktfraktionernas storlek men resultatet blir alltid produkter i alla fraktioner i mer eller mindre utsträckning.

2.2.1 Råolja och fossila drivmedel

Bensin och diesel som säljs i Sverige framställs av råolja och bioråvara. Utöver detta tillsätter bolagen additiv för att utveckla kvaliteter av bensin och diesel med tillkommande egenskaper som kan betinga mervärde och högre pris.

Råoljan raffinerar för att omvandlas till drivmedel. Bensin och diesel fångas vid olika kokpunkter i en destillationskolonn tillsammans med en rad andra fossila produkter (se figur 5).

Råolja

Råolja är en fossil energikälla som bildats genom att växter och djur begravts i sediment på havsbotten. Under miljontals år har den energi som dessa organismer lagrat beroende på värme, tryck och olika bakterier omvandlats till de kolväten som utgör gas, råolja och kol. Råoljan har sedan inkapslats och lagrats i porösa berglager.

Vad gäller den råolja som importeras till Sverige har Preem sedan krigsutbrottet i Ukraina avstått från råvaror, produkter och leverantörer från Ryssland. Majoriteten av Preems importerade råolja kom 2022 från Norge/Nordsjön (72 procent), Nigeria (10 procent) och USA (7 procent).¹⁶

St1 redovisar ursprungsländer för den råolja som används för produktion av drivmedel vid bolagets raffinaderi i Göteborg. Under 2022 användes råolja från Norge, USA, Nigeria, Qatar, Storbritannien och Danmark.¹⁷

Bensin

Bensin tillverkas av råolja i raffinaderier. Innehållet är en blandning av flytande kolväten med cirka 5–10 kolatomer i molekylerna. Bensin är inte strikt kemiskt definierat, utan ett handelsnamn på en produkt som har vissa allmänna egenskaper.

Den vanliga bensin som säljs i Sverige varierar i oktantalerna 95 och 98. Oktantalet indikerar hur produkten klarar temperatur och tryck. Ett högre oktantal ökar bensinens förmåga att motstå självantändning, så kallad knockning i motorn, när den komprimeras tillsammans med luft.¹⁸

Diesel

Diesel framställs ur råolja och består huvudsakligen av kolväten med mellan 10 och 22 kolatomer.

¹⁶ Preem (2023b).

¹⁷ St1 (2023b).

¹⁸ Nationalencyklopedin (2023).

Dieselbränsle miljöklass 1 (Diesel MK1) är den huvudsakliga kvaliteten hos det dieselbränsle som personbilar, arbetsmaskiner och lättare lastbilar använder i Sverige. Diesel MK1 är en svavelfri diesel med låg halt av aromater.¹⁹

Dieselbränsle miljöklass 3 (Diesel MK3) är en svavelfri diesel och den dieselkvalitet som huvudsakligen används i övriga EU utanför Sverige.²⁰ Diesel MK3 rekommenderas för användningsområden där bränslet lagras längre tider. Exempel på sådana applikationer är olika former av nödaggregat. Bränslet kan användas i alla dieselmotorer.²¹

Box 1 Reduktionsplikten

Lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel trädde i kraft den 1 juli 2018. Lagen införde en reduktionsplikt för bensen, diesel och flygfotogen som säljs i Sverige med krav på minskade växthusgasutsläpp genom inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel. Under perioden 2018–2023 höjdes reduktionsplikten successivt för bensen från 2,6 procent till 7,8 procent och för diesel från 19,3 procent till 30,5 procent.²²

Den 1 januari 2024 trädde en ändring av lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel i kraft. Lagändringen innebär att reduktionspliktens krav på minskade växthusgasutsläpp för bensen och diesel sänktes till 6 procent för åren 2024–2026.²³ I augusti 2024 meddelade regeringen att de planerar att höja reduktionsplikten för bensen och diesel till 10 procent under 2025.²⁴

2.2.2 Biodrivmedel

Biodrivmedel är vätskeformiga eller gasformiga produkter som framställts från biomassa och som kan användas för motordrift som låginblandade i fossila drivmedel eller som rena och höginblandade biodrivmedel.²⁵ Den största volymen biodrivmedel har levererats som inblandning i diesel och bensen enligt det tidigare systemet för reduktionsplikt.

Produktionskedjan för biodrivmedel består av flera led, från råvaruproducent (främst jordbruk, skogsbruk eller livsmedelsproduktion), till en aktör som förädlar råvara till en raffinerbar produkt, till en producent av biodrivmedel och vidare till en leverantör av drivmedel. Produktionskedjan kan fördela sig på flera geografiska

¹⁹ Drivkraft Sverige (2023).

²⁰ Ibid.

²¹ St1 (2023a).

²² Energimyndigheten (2022a) s. 20.

²³ Riksdagen (2023).

²⁴ Regeringen (2024).

²⁵ Ibid. s. 11.

områden. Handel med råvara och till stor del även handel med färdiga biodrivmedel är generellt sett global.²⁶

Sedan 2004 har tre nya drivmedel introducerats i Sverige, E85, FAME och HVO100. Under 2022 uppgick utleveranserna av dessa drivmedel till 0,37 miljoner kubikmeter, efter en toppnotering på 0,67 miljoner kubikmeter 2017.

HVO och övriga flytande biodrivmedel är i huvudsak importerade. Under 2021 uppgick den importerade andelen till cirka 90 procent av energivärdet.²⁷

Etanol

Etanol används som inblandningskomponent i bensen, men kan också användas för att producera de höginblandade biodrivmedlen E85 och ED95. Etanol produceras främst från spannmål eller sockergrödor, till exempel majs, sockerrör, sockerbetor och vete.

HVO

HVO är hydrerade oljor och fetter av biologiskt ursprung som används för att ersätta dieselbränsle.²⁸ HVO kan både användas som förnybar inblandningskomponent i fossil diesel och i ren form, så kallad HVO100.

Innehållet i HVO regleras i EU:s förnybartdirektiv.²⁹ HVO klass I innefattar HVO producerad från grödobaserade råvaror med en utsläppsminskning på minst 60 procent. HVO klass II innefattar HVO producerad från använda matoljor med en utsläppsminskning på minst 87 procent medan HVO klass III innefattar HVO producerad från talgråvaror med en utsläppsminskning på minst 82 procent.³⁰ Under 2022 bestod innehållet i den HVO som såldes i Sverige främst av animaliska fetter.

Neste Corporation, Finland, levererar drivmedlet Neste MY Förnybar Diesel (HVO) via återförsäljare.

FAME

FAME står för Fatty Acid Methyl Ester/fettsyrametylestrar och kan tillverkas av de flesta vegetabiliska oljor, varav rapsolja har minst andel mättade fettsyror och är därför mest lämplig för kallt klimat.

²⁶ Ibid, s. 42.

²⁷ Riksrevisionen (2023) s. 23.

²⁸ Energimyndigheten (2022b) s. 9.

²⁹ Europaparlamentet (2018).

³⁰ Energimyndigheten (2023).

2.2.3 Volymstatistik

Eftersom den exakta produktionen, importen och exporten utgör känslig information hos företagen visas dessa i stället som intervall. Sveriges totala produktion av bensin och diesel uppgick under perioden till cirka 10–20 miljoner kubikmeter. Preem är störst med en produktion på 10–15 miljoner kubikmeter varje år medan St1 står för cirka 0–5 miljoner kubikmeter per år (se tabell 4).

Tabell 4 Produktion vid svenska raffinaderier och konsumtion i detaljistledet, bensin och diesel, miljoner kubikmeter, 2020–2023

	2020	2021	2022	2023 prognos
Preem	10–15	10–15	10–15	10–15
St1	0–5	0–5	0–5	0–5
Total produktion	10–20	10–20	10–20	10–20
Konsumtion	8	8	8	8

Not: Produktionen är angiven som intervall av sekretesskäl. Volym för Preem produktion och St1 produktion Q4 2023 är extrapolerad utifrån verkligt utfall Q1–Q3. Total volym 2023 har beräknats som utfall Q1–Q3 dividerat med faktor 0,75. Konsumtionen omfattar såld volym och har extrapolerats på samma sätt. Försäljningsvolymerna från aktörer som Konkurrensverket inte begärt in data från är baserade på volymer köpta från grossist och det finns inte uppgifter för 2023. Volymer 2023 har då uppskattats genom att multiplicera volymen 2022 med den genomsnittliga årliga tillväxten mellan åren det finns data.

Källa: Rapporterad produktion och konsumtion av drivmedel i kubikmeter enligt bolagens svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Sverige har en omfattande import av bensin och diesel. Enligt Konkurrensverkets beräkningar importeras cirka hälften av den bensin och diesel som konsumeras i Sverige. För Circle K och OKQ8 som saknar inhemsk produktion utgör import ett alternativ till inköp från inhemska producenter. Även Preem och St1 importerar drivmedel trots en omfattande egen produktion (se tabell 5 och tabell 6).

Tabell 5 Import av bensin, miljoner kubikmeter, 2020–2022

	2020	2021	2022
Circle K	0,6–0,8	0,8–1,0	0,4–0,6
Preem	0,8–1,0	0,4–0,6	0,6–0,8
St1	0,0–0,2	0,0–0,2	0,0–0,2
OKQ8	0,4–0,6	0,4–0,6	0,4–0,6
Total	1,8–2,6	1,6–2,4	1,4–2,2

Not: Importen är angiven som intervall av sekretesskäl.

Källa: Rapporterad import av drivmedel i kubikmeter enligt bolagens svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Tabell 6 Import av diesel, miljoner kubikmeter, 2020–2022

	2020	2021	2022
Circle K	0,8–1,0	1,4–1,6	0,8–1,0
Preem	0,6–0,8	0,4–0,6	0,8–1,0
St1	0,4–0,8	0,4–0,8	0,4–0,8
OKQ8	1,2–1,4	1,2–1,4	1,0–1,2
Total	3,0–4,0	3,4–4,4	3,0–4,0

Not: Importen är angiven som intervall av sekretesskäl.

Källa: Rapporterad import av drivmedel i kubikmeter enligt bolagens svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Sverige har en omfattande export av bensin och diesel (se tabell 7 och tabell 8).

Tabell 7 Export av bensin, miljoner kubikmeter, 2020–2022

	2020	2021	2022
Preem	1,6–1,8	1,4–1,6	1,8–2,0
St1	0,8–1,6	0,8–1,6	0,8–1,6
Total	2,4–3,4	2,2–3,2	2,6–3,6

Not: Exporten är angivna som intervall av sekretesskäl.

Källa: Rapporterad export av drivmedel i kubikmeter enligt bolagens svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Tabell 8 Export av diesel, miljoner kubikmeter, 2020–2022

	2020	2021	2022
Preem	4–8	4–8	4–8
St1	0–4	0–4	0–4
Total	4–12	4–12	4–12

Not: Exporten är angiven som intervall av sekretesskäl.

Källa: Rapporterad export av drivmedel i kubikmeter enligt bolagens svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

2.2.4 Samarbete mellan producenter och importörer

Inom ramen för Konkurrensverkets undersökning har följande samarbeten mellan producenter och importörer rapporterats (se tabell 9).

Tabell 9 Samarbeten mellan producenter och importörer

Benämning	Beskrivning
SIS ³¹	OKQ8, Preem, Circle K och St1 deltar i kommittéer för diskussioner kring tekniska frågor och analysmetoder samt lagstiftning som berör bränsleprodukter
IKEM ³²	Preem och St1 är medlemmar i denna bransch- och arbetsgivarorganisation. Bolagen deltar i kommittén Kemi

Källa: Inhämtade uppgifter från drivmedelsbolag enligt svar på ålägganden.

2.3 Grossistmarknaden

Tre bolag, Preem, St1 och OKQ8, dominerar grossistledet på den svenska drivmedelsmarknaden för bensin och diesel. Bolagen säljer drivmedel till aktörer i detaljistledet som bedriver stationsverksamhet, till andra återförsäljare av drivmedel och till egna bulkkunder. Utleveranser sker från egna raffinaderier och från import. De färdiga drivmedlen från raffinaderier i Sverige distribueras till svenska köpare via ett antal oljehamnar, bränsledepåer och kundanläggningar runt om i landet.

2.3.1 Handel och prissättning på grossistmarknaden

Aktörerna på den svenska detaljistmarknaden använder olika sätt för att anskaffa drivmedel. Preem och St1 har egen produktion som de kan sälja via egna stationsnät och på grossistmarknaden. Circle K och OKQ8 köper in bensin och diesel dels från inhemska producenter, dels via import. Övriga aktörer på detaljistmarknaden köper bensin och diesel från grossister.

I grossistledet erbjuds flera produkter utöver själva drivmedlen, bland annat distributionstjänster och olika additiv. Vad gäller bensin och diesel finns det huvudsakligen två produktvarianter. Dels en generisk produkt som består av en omärkt produkt (unbranded) som detaljisten kan sälja vidare under eget namn, dels en märkt produkt (branded) som detaljisten kan sälja vidare med grossistens varumärke. Tanka säljer exempelvis drivmedel med OKQ8:s varumärke GoEasy till slutkunder medan din-X säljer drivmedel med Preems varumärke.

Preem är den största aktören för både bensin och diesel (se tabell 10).

³¹ Svenska institutet för standarder (SIS).

³² Innovations- och kemiindustrierna i Sverige (IKEM).

Tabell 10 Marknadsandelar (procent) för bensin och diesel på grossistmarknaden, 2022

	Bensin	Diesel
Preem	60–70	60–70
OKQ8	10–20	10–20
St1	10–20	10–20
Circle K	0–5	0–5

Not: Marknadsandelarna är angivna som intervall av sekretesskäl.

Källa: Rapporterad försäljning av drivmedel i kubikmeter enligt bolagens svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Stora köpare på grossistmarknaden är bland andra Circle K, OKQ8, Qstar, Tanka, din-X, PS Energi, Skelleftebränslen/Skoogs Bränsle, Västkustens Drivmedel och Colabit.

Värdet på den försäljning som sker på grossistmarknaden speglar inte de volymer som hanteras, då volymer transporteras mellan de tre bolagen Circle K, OKQ8 och Preem inom ramen för ett depåsamarbete. Bolagen byter drivmedel med varandra och dessa ömsesidiga varulån dyker i regel inte upp i försäljningssiffror på grossistmarknaden.

Vad gäller prissättning på grossistmarknaden finns det ett antal olika modeller. En prismodell kan gälla vid köp av en fartygsleverans till svensk depå. Vissa prismodeller baseras på historiska råvarunoteringar och valutakurser medan andra baseras på bolagets rekommenderade stationspris. Utöver grundläggande prissättning för själva drivmedlet tillkommer en rad kostnadsposter såsom frakt, försäkring, additiv, administration och marginal. Prisförhandlingar kan ske kvartalsmässigt och prisförändringar kan ske dagligen, veckovis eller med andra avtalade tidsintervall.

2.3.2 Samarbeten mellan grossister

Den svenska drivmedelsmarknaden är en oligopolmarknad som domineras av fyra bolag: Circle K, OKQ8, Preem och St1. Den bensin och diesel som säljs i Sverige förvaras på bränsledepåer som nästan uteslutande ägs av de fyra bolagen (se figur 6).

Depåsamarbetet

Bränsledepåerna ingår i ett avancerat distributionssystem (så kallade depåsamarbete) där konkurrerande drivmedelsbolag kan hämta last i form av drivmedel på varandras depåer. Systemet regleras i bilaterala leveransavtal mellan de fyra bolagen Circle K, OKQ8, Preem och St1. Circle K, OKQ8 och Preem hade under 2023 bilaterala avtal baserade på varulån medan St1 har bilaterala köp- och säljavtal med respektive bolag.

Bolagen som ingår i depåsamarbetet anger att de sparar kostnader för investeringar i anläggningstillgångar genom att inte behöva bygga ett eget nationellt depåsystem och genom minskade drivmedelstransporter.

Enligt information till Konkurrensverket från deltagande bolag i depåsamarbetet kommer de bilaterala avtalen baserade på varulån under 2024 att ersättas av köp- och säljavtal.

För att varulånen ska fungera i praktiken har Circle K, OKQ8 och Preem mötts i så kallade exchangemöten för att komma överens och bestämma hur produkternas prestanda ska se ut, utöver vad europeisk och svensk standard föreskriver. På dessa möten förs en dialog om produktkvalitet för att skapa en samsyn om kvaliteten som parterna ska hämta hos varandra.

Enligt information till Konkurrensverket från ett av bolagen kommer dessa möten att upphöra i samband med att varulånesamarbetet avslutas vid årsskiftet 2023/24.

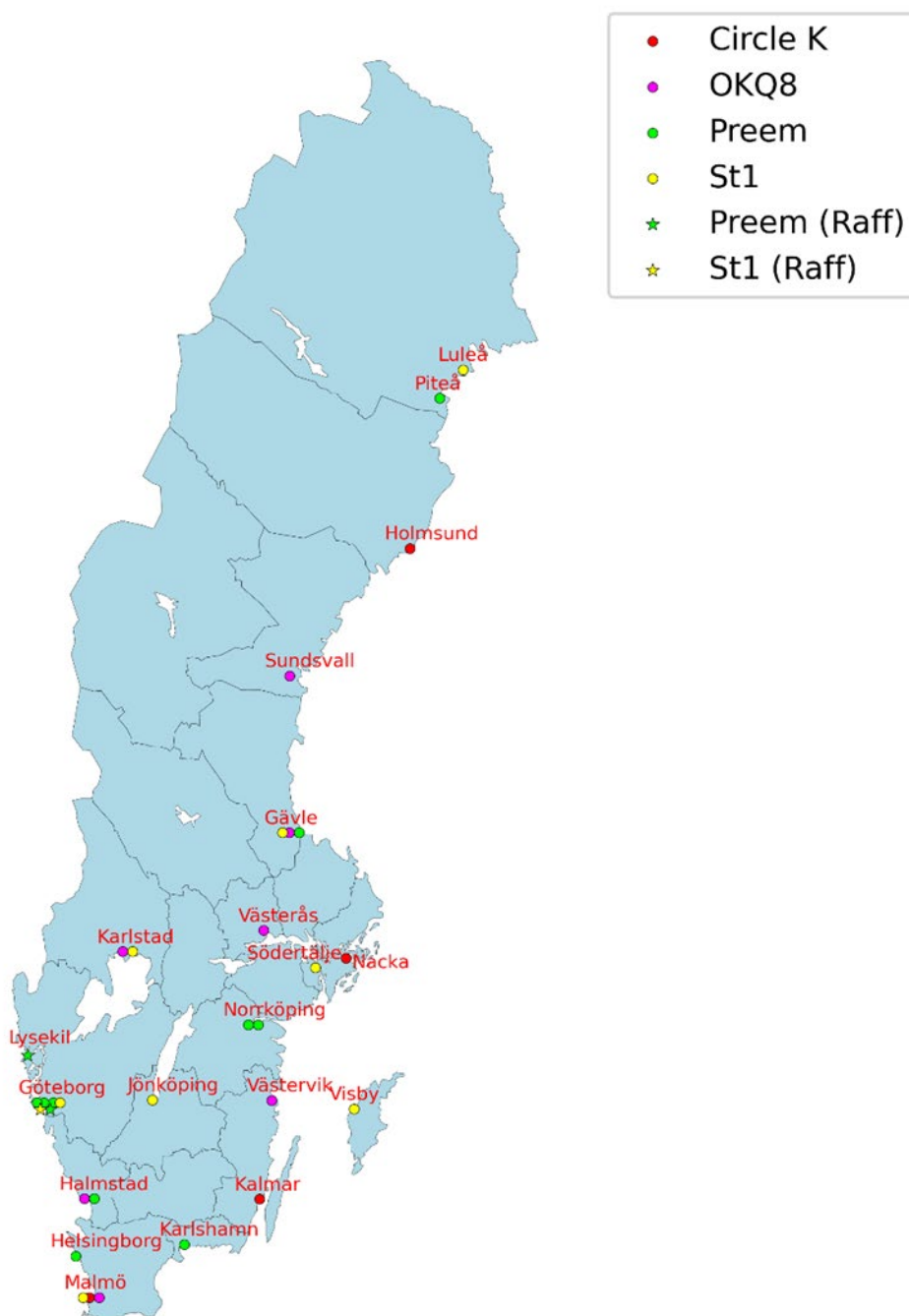
Konkurrensverket utredde 2019 ett påstått konkurrensproblem på drivmedelsmarknaden där anmälaren Värmlandsmetanol AB bland annat hävdade att flera bensinbolag samarbetade i syfte att förhindra introduktion av nya biodrivmedel på marknaden.³³

Det påstådda konkurrensproblemet uppstod enligt anmälaren inom ramen för ett depåsamarbete där bolagen uppgavs fatta gemensamma beslut om innehållet i de drivmedel som skulle samdistribueras. Efter genomgång av inkomna uppgifter från SPBI³⁴, OKQ8, Circle K, Preem och St1 beslutade Konkurrensverket att inte utreda saken vidare.

³³ Konkurrensverket (2019).

³⁴ Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI) heter i dag Drivkraft Sverige.

Figur 6 Raffinaderier och bränsledepåer ägda eller hyrda av de fyra största drivmedelsbolagen i Sverige, 2023



Källa: Rapporterade uppgifter enligt bolagens svar på ålägganden.

Övriga samarbeten

Förutom depåsamarbetet har följande samarbeten mellan grossister rapporterats (se tabell 11).

Tabell 11 Övriga samarbeten mellan grossister

Benämning	Beskrivning
SMC AB ³⁵	Ett samarbete mellan Drivkraft Sverige, OKQ8, Preem, Circle K och St1. Verksamheten administreras genom Drivkraft Sverige och finansieras av drivmedelsbolagen. Främsta uppgift är att tillhandahålla kunskap och släckutrustning som kan användas vid cisternbränder
SPF AB ³⁶	Ett samarbete mellan OKQ8, Preem och NYNAS. Verksamhet och drift av anläggningar för lagring av petroleumprodukter i bergrum i Sundsvall och Norrköping
POL Transport ³⁷	Ett samarbete mellan OKQ8 och St1 för nedlagda depåer där markfrågor behandlas av berörda kommuner
Djurgårdsberg AB ³⁸	Ett samarbete mellan OKQ8, Preem, Circle K och St1. Verksamhet och drift av anläggningar för lagring av petroleumprodukter i bergrum på Loudden
Samordnad beredskap ³⁹	Sverige har genom internationella avtal med IEA och EU åtagit sig att hålla drivmedelslager motsvarande 90 dagars import av olja för att klara av störningar på världsmarknaden. Detta sköts inom den ordinarie försörjningskedjan, vilket betyder att lagren finns som reserver hos vissa aktörer

Källa: Inhämtade uppgifter från drivmedelsbolag enligt svar på ålägganden.

2.4 Detaljistmarknaden

I detaljistledet sker försäljning av drivmedel till slutkund. Slutkunder delas upp i privatkunder och företagskunder, där de senare i sin tur delas in i kategorierna Fleet, Tung trafik (CRT) och Bulk.

Samtliga större aktörer på detaljistmarknaden tillämpar så kallade rekommenderade priser och listpriser för de vanligaste drivmedlen de har i sina sortiment. Dessa priser publiceras på aktörernas respektive hemsidor. Priset på station, det så kallade pumppriset, kan dock avvika från det rekommenderade priset. Samtliga större bolag tar hänsyn till lokal konkurrens när de sätter pumppriset, vilket kan leda till avvikelser gentemot bolagens nationella rekommenderade priser. Det är vanligt förekommande att konkurrerande stationers pumppriser bevakas i syfte att anpassa priser lokalt.

³⁵ Släckmedelscentralen AB (SMC AB).

³⁶ Svensk Petroleum förvaltning (SPF AB).

³⁷ Pol Transport Aktiebolag, Org nr: 556014-6143.

³⁸ Aktiebolaget Djurgårdsberg, Org nr: 556077-3714.

³⁹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2023).

Baserat på försäljningsvolymerna från sju drivmedelsbolag kan Konkurrensverket konstatera att utbudet av bensin och diesel i detaljistledet domineras av fyra bolag. Bolagen Circle K/Ingo, OKQ8, Preem och St1/Shell dominerar försäljning till slutkund samtidigt som OKQ8, Preem och St1 dominerar grossistförsäljning till övriga aktörer i detaljistledet.

2.4.1 Marknadsandelar

Drivmedelsbolagens marknadsandelar för drivmedelsförsäljning till slutkund visar under perioden 2020–2023 genomgående små rörelser. Det har inte skett några större inträden på marknaden och de förvärv som skett handlar sannolikt om enskilda stationer som bytt ägare. Circle K var med sina varumärken Circle K och Ingo marknadsledare gentemot privat- och företagskunder för bensin och diesel under hela perioden 2020–2023. Marknadsandelar för 2022 presenteras i tabell 12. Eftersom de exakta marknadsandelarna utgör känslig information hos företagen visas dessa i stället som intervall.

Tabell 12 Marknadsandelar (procent) på detaljistmarknaden, volym till slutkund, 2022

	Privatkund	Företagskund
Bensin och diesel		
Circle K/Ingo	30–40	20–30
OKQ8	10–20	10–20
Preem	5–10	10–20
St1/Shell	10–20	5–10
Q-star	5–10	5–10
Tanka	0–5	0–5
din-X	0–5	0–5
Övriga	0–5	20–30
Bensin		
Circle K/Ingo	30–40	30–40
OKQ8	10–20	20–30
Preem	5–10	10–20
St1/Shell	10–20	5–10
Q-star	5–10	0–5
Tanka	0–5	0–5
din-X	0–5	0–5
Övriga	0–5	10–20
Diesel		
Circle K/Ingo	30–40	20–30
OKQ8	10–20	10–20
Preem	5–10	20–30
St1/Shell	10–20	5–10
Q-star	5–10	5–10

	Privatkund	Företagskund
Tanka	5–10	0–5
din-X	0–5	0–5
Övriga	5–10	20–30

Not: Marknadsandelarna är angivna som intervall av sekretesskäl. För gruppen övriga är volymerna baserade på volymer köpta från grossist. Andelen som går till privatkunder respektive företagskunder från övriga är en uppskattning baserad på aktörernas profil.

Källa: Rapporterad försäljning av drivmedel i kubikmeter enligt bolagens svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Utbudet av bensin och diesel är mer konkurrensutsatt för företagskunder än för privatkunder. Detta gäller särskilt för kategorin Bulk, där en mångfald av konkurrenter erbjuder både drivmedel och tjänster för utleverans till kund.

Marknadsledare är nästa uteslutande Circle K, bortsett från segmentet dieselförsäljning till företagskunder där även Preem är störst. I kategorin Övriga finns bland annat aktörer som Skelleftebränslen/Skoogs Bränsle, Gulf/Emab⁴⁰, PS Energi, Paroy, Colabit, Dalviks Kvarna, Börjes Tankcenter och Runes Bensin. Marknadsandelarna har varit relativt stabila över tid.

2.4.2 Försäljningsställen

Antalet försäljningsställen för drivmedel till lätta fordon uppgår i dag till cirka 2 600 stationer. Sedan 2000 har försäljningsnätet minskat med cirka 1 500 stationer vilket framför allt drabbat antalet bemannade servicestationer. Den överlägset vanligaste stationstypen i dag är automatstationer med eller utan butik (se figur 7).⁴¹

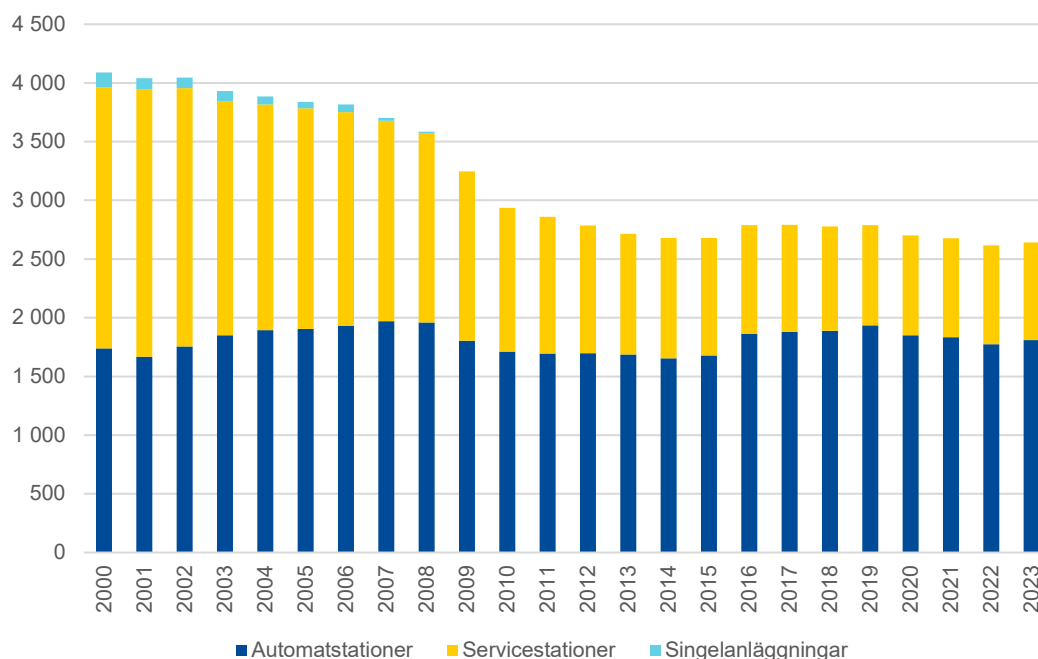
I en forskningsrapport från 2014 drar Ganslandt och Rönnholm slutsatsen antal försäljningsställen gått ned som en följd av försämrad lönsamhet, vilket bland annat orsakats av bränslesnålare bilar med större tankar och krav på tillhandahållande av förnybara drivmedel.⁴²

⁴⁰ Företaget Emab äger licensrätten för varumärket Gulf på bensinstationer i Sverige.

⁴¹ Drivkraft Sverige (2024).

⁴² Ganslandt och Rönnholm (2014).

Figur 7 Antal försäljningsställen för lätta fordon efter kategori, 2000–2023



Not: Automatstationer avser försäljningsställen som är obemannade och där betalning sker via automat. Servicestationer avser de två kategorier som Drivkraft Sverige benämner servicestationer och bensinstationer. Servicestationer är försäljningsställen med butik och bilservice, medan bensinstationer avser försäljningsställen med butik, men som inte bilservice. Singelanläggningar avser pumpar vid annan verksamhet så som garage eller butik.

Källa: Drivkraft Sverige (2024).

Tabell 13 Stationsnät för de största aktörerna, 2023

Kedja	Antal stationer 2023	Delta från 2016 (netto)	Varav automat 2023	Varav bemannade 2023	Varav vid motorväg 2023	Varav prisättning centralt 2023*
Circle K	292	-43	3	289	36	292
Ingo	292	42	292	0	59	292
OKQ8	397	8	169	228	70	323
OK-föreningar	106	2	48	58	16	106
Preem	315	-20	220	95	64	315
St1	266	-26	266	0	21	266
Shell	109	-17	9	100	36	109
Qstar	345	-45	345	0	20	333
din-X	199	48	199	0	0	191
Tanka	154	-4	154	0	9	0
Total	2 475	-55	1 705	770	331	2 227

Not: *Prissättning styrd av bolaget centralt.

Källa: Inhämtade uppgifter från drivmedelsbolag enligt svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Det svenska detaljistledet kännetecknas av en hög andel drivmedelsstationer som ägs av drivmedelsbolag och en hög andel automatstationer. Stationsnäten hos de största drivmedelsbolagen som ingår i Konkurrensverkets studie består av cirka 90 procent stationer vars prissättning är styrd av bolaget centralt och cirka 69 procent av automatstationer (se tabell 13).

Utöver de största drivmedelsbolagen med mer eller mindre nationella stationsnät som presenteras i tabell 13 finns flera bolag med mestadels lokal eller regional närvaro (se tabell 14). Enligt data från Tillväxtverket finns även ett antal försäljningsställen för drivmedel med okänd huvudman.⁴³

Tabell 14 Stationer med mestadels lokal och regional närvaro, 2023

Kedja	Antal stationer 2023	Kommentar
Skoogs Bränslen/ Skelleftebränslen/ Umeåbränslen	108	Stations- och bulkförsäljning. Kedja i Norrland med varumärkena Skoogs Bränslen, Skellefteåbränslen och Umeåbränslen. Diesel på samtliga stationer och bensin på vissa
Gulf	63	Stationsförsäljning. Emab AB licensierar varumärket Gulf till ett 70-tal självständiga stationer.
Colabitoil/Smart Energy	62	Stations- och bulkförsäljning. Stationerna är publika men nyttjas framför allt av yrkestrafikanter. Varumärket Smart Energy har många containermackar
PS Energi	44	Stations- och bulkförsäljning. Kedja i södra och mellersta Sverige. Diesel på samtliga stationer och bensin på sex stationer
Paroy	38	Stations- och bulkförsäljning. Diesel på samtliga stationer och bensin på vissa
Oljeshejkerna Johnsson	35	Stations- och bulkförsäljning. Drivmedelsstationerna är placerade på mindre orter i främst Blekinge, Småland och Västra Götaland
Dalviks Kvarn	34	Stationsförsäljning. Främst obemannade stationer i glesbygd (Dalarna, Gävleborg och delar av Bergslagen)
Börjes Tankcenter	13	Stations- och bulkförsäljning. Stationer i Kronoberg med omnejd
Runes Bensin	9	Stations- och bulkförsäljning. Stationer i Kronoberg och på Öland. Diesel och bensin på samtliga stationer
Fundins Olja	9	Stations- och bulkförsäljning. Stationer i Kronoberg.
GP Green Petroleum	8	Stations- och bulkförsäljning. Stationer främst i Skaraborg
Tankvärt Gotland	5	Obemannade stationer på Gotland
Listermacken	2	En bemannad station i Mjällby och en obemannad station i Sölvesborg. Även bulkförsäljning
Total	430	

Not: Antal stationer är i de flesta fall beräknade utifrån en stationslista från Tillväxtverket och kan skilja sig från antal stationer på kedjornas hemsidor.

Källa: Tillväxtverket (2023) och uppgifter från åläggande, bearbetad av Konkurrensverket.

⁴³ Tillväxtverket (2023).

Det finns ett separat stationsnät för tung trafik vid sidan av försäljningsställen för lätta fordon. Stora aktörer på detaljistmarknaden för drivmedel till tung trafik är Såifa (Preem), Circle K Truck Diesel, Shell Truck Diesel (St1), IDS (OKQ8), Qstar och Skoogs Bränslen.

2.4.3 Samarbeten mellan detaljister

Inom ramen för Konkurrensverkets undersökning har följande samarbeten mellan detaljister rapporterats (se tabell 15).

Tabell 15 Samarbeten mellan detaljister

Benämning	Beskrivning
SPIMFAB ⁴⁴	Ett samarbete mellan Drivkraft Sverige, OKQ8, Preem, Circle K, St1, Qstar och din-X för ett gemensamt saneringsprogram för nedlagda drivmedelsstationer
Hållbar Biltvätt	Ett samarbete där bland andra OKQ8, Preem, Circle K och St1 deltar. Samarbetet arbetar för att försöka minska miljöpåverkan med att personer tvättar bilar på gatan/garageuppfarten och att skadliga ämnen då inte tas om hand

Källa: Inhämtade uppgifter från drivmedelsbolag enligt svar på ålägganden.

⁴⁴ SPI Miljösaneringsfond AB (SPIMFAB).

3 Efterfrågesidan

Som framgår av genomgången av utbudssidan på drivmedelsmarknaderna i kapitel 2 förefaller såväl marknadsstrukturen som konkurrensförhållandena ha varit relativt stabila över lång tid. Det har inte skett några inträden av betydelse i något led av värdekedjan och produktionen är relativt jämn, liksom volymerna för export och import. Raffinaderikapaciteten, antalet terminaler och depåer har varit i stort sett konstanta under lång tid. Antalet drivmedelsstationer sjönk under perioden 2006 till och med 2011, men har därefter legat på en förhållandevis stabil nivå.

När vi i detta kapitel ser närmare på efterfrågeförhållanden framstår delvis en annan bild, särskilt vad gäller de drivmedel som privatpersoner efterfrågar i dag och vad de förväntas efterfråga i framtiden. Fordonsparkens sammansättning förändras nu snabbt. Personbilar som drivs enbart med bensin och diesel står i dag endast för en knapp tredjedel av antalet nyregistreringar av personbilar och andelen sjunker fort. Andelen av alla personbilar som i dag drivs enbart med bensin eller diesel i Sverige kan förväntas falla från dagens 70–80 procent till mindre än hälften inom 10 år enligt Konkurrensverkets bedömning.

Ett motsvarande mönster framgår för företagskunder i segmenten för personbilar och i viss mån även för lätta lastbilar. Den tunga kommersiella trafiken uppvisar dock en mer stabil efterfrågan på diesel. Elektrifieringen av tung trafik ligger sannolikt längre fram i tiden än vad som är fallet med personbilar.

Efterfrågan på fossila och förnybara drivmedel i flytande form kan därför förutses minska kraftigt under kommande 10–15 år vilket leder till en minskad omsättning hos dagens knappt 3 000 drivmedelsstationer. De stora drivmedelsbolagen förutspår att antalet stationer kommer att minska under kommande år. Det ger ett konsolideringstryck i branschen enligt några av de större drivmedelsbolag som Konkurrensverket varit i kontakt med.

Drivmedelsbolagen försöker möta dessa förändrade efterfrågemönster hos drivmedelsstationerna genom satsningar på måltider, detaljhandel, service och laddinfrastruktur. De är dock eniga om att antalet stationer kommer att sjunka kraftigt i framtiden. Detta bedöms ske gradvis under de närmsta 5–10 åren, för att därefter ske allt snabbare.

Denna utveckling kommer att förändra konkurrensförhållandena på de konsumentnära drivmedelsmarknaderna. När stationsnätet glesas ut kan man förvänta sig ett minskat konkurrenstryck mellan stationer eftersom en konkurrerande station ligger längre bort än tidigare. Det kan inte uteslutas att detta kan bidra till högre priser och färre lokala priskrig.

För att närmare studera privatpersoners uppfattning om konkurrens och prisbildning i stationsnätet har Konkurrensverket låtit genomföra en marknadsundersökning med hjälp av undersökningsföretaget Novus. Undersökningen genomfördes i

november 2023 och visar att valet av tankställe till största delen beror på dess läge i förhållande till bostad eller arbetsplats.

Denna faktor är ungefär dubbelt så betydelsefull som priset. Knappt hälften uppger att priset påverkar deras val av station, men lika många uppger att det inte gör det. Intresset för de nationellt rekommenderade priserna förefaller vara lägre: färre än hälften känner till att de större bolagen publicerar rekommenderade priser på sina hemsidor och endast cirka en av tjugo tar någon enstaka gång eller regelbundet reda på dessa.

Omkring hälften hade åkt vidare till en annan drivmedelsstation om priset var en krona högre eller mer än de förväntade sig. Denna situation torde dock vara ovanlig: en majoritet bedömer att prisskillnaden mellan dyraste och billigaste inköpsställe för drivmedel är som högst 40 öre. En minoritet har någon form av kort utgivet av kedjan där de vanligtvis tankar, och omkring hälften av dessa uppger att de har en rabatt på som högst 30 öre per liter.

På frågan om de skulle använda en app som visade tillförlitlig och aktuell prisinformation om stationspriser svarar knappt hälften att det är mycket troligt eller troligt att de skulle göra det. Samtidigt menar knappt hälften att de tror att priserna kan pressas med en hårdare konkurrens.

Sammanfattningsvis förefaller alltså intresset hos konsumenterna för *prisskillnader* mellan enskilda stationer och rekommenderade priser hos kedjorna vara relativt begränsat. Beräkningar avseende faktiska prisskillnader mellan näraliggande drivmedelsstationer visar därtill att det sällan lönar sig att åka en omväg längre än några enstaka kilometer för att utnyttja en faktisk prisskillnad.

Även rabatter förefaller ha begränsad betydelse för privatpersoner. Konkurrensverket har samlat in statistik om rabatternas storlek och spridning mellan olika kundkategorier. Rabattnivåerna för drivmedel uppgår i regel inte till mer än någon enstaka procent av literpriset för bensin och diesel för privatpersoner. Ibland förekommer enstaka kampanjer för särskilda anledningar, exempelvis att en ny station öppnar, eller att kortinnehavaren får en personlig gåva, exempelvis med anledning av en jämn födelsedag.

Konkurrensen om privatkunderna tycks alltså inte handla om drivmedelsrabatter i särskild hög utsträckning, utan snarare om andra faktorer, såsom service, stationens läge, utbud i butik och tjänsteutbudet såsom tvätt, hyresfordon, restaurang och café.

För företagskunder, särskilt de större, är rabatterna på drivmedel vanligtvis högre, typiskt sett i intervallet två till fyra procent av literpriset för drivmedel. I de större offentliga upphandlingarna av drivmedel ligger rabattnivån på uppemot sex procent.

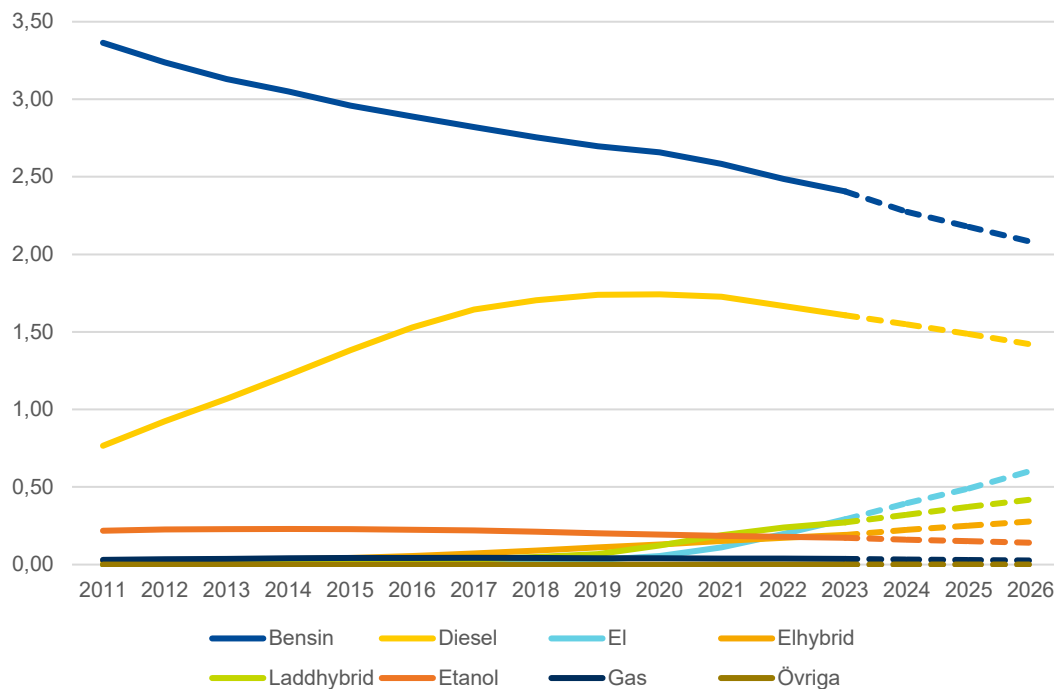
I de följande avsnitten utvecklas slutsatserna ovan mer i detalj.

3.1 Långsiktiga trender i efterfrågan

Personbilsparken i Sverige genomgår just nu en kraftig förändring. Bensindrivna bilar har varit den största personbilskategorin under decennier, en position som de lär förlora inom överskådlig tid. I figur 8 nedan visas det totala antalet personbilar i trafik i Sverige under det senaste decenniet, uppdelat efter typ av drivmedel. Under denna period har antalet bensinbilar fallit med omkring en miljon fordon, troligtvis till följd av export av begagnade bilar, skrotning och ett begränsat tillskott av nya bensindrivna personbilar som sätts i trafik.

Dieselbilarnas antal fördubblades under perioden 2011 till och med omkring 2019 då tillväxten stannade av. Från och med 2022 har antalet fallit. De streckade linjerna utgörs av Trafikanalys prognoser och visar att såväl bensin- som dieselbilarnas antal bedöms sjunka under kommande år.

Figur 8 Antal personbilar i trafik, efter typ av drivmedel, miljoner fordon, år 2011–2026



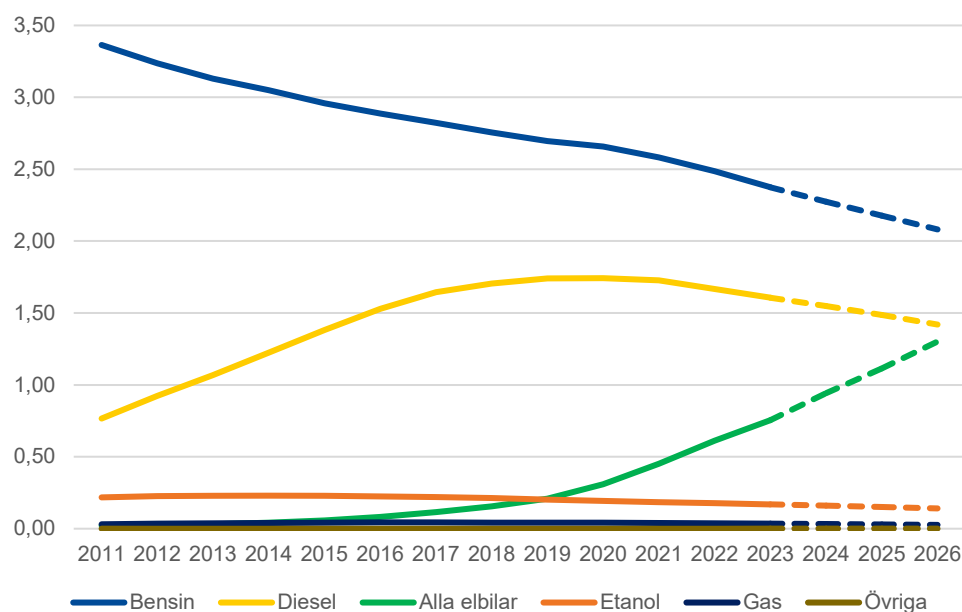
Not: Uppgifter gällande år 2024–2026 är en prognos (som gjordes före observationen för 2023).

Källa: Trafikanalys (2023, 2024).

Samtidigt ökar antalet bilar som drivs av alternativa bränslen, framför allt elbilar, följt av laddhybrider och elhybrider. Etanolbilar och gasbilar har relativt begränsade andelar av den totala vagnparken. Eftersom det finns många mellanformer av bilar som drivs helt eller delvis av el, har vi i figur 9 lagt ihop elbilar, laddhybrider och elhybrider till en kategori. Det framgår enligt prognosen att denna sammanslagna

kategori av personbilar är på god väg att överstiga antalet dieslbilar inom några få år, troligtvis omkring 2026.^{45, 46}

Figur 9 Antal personbilar i trafik, el jämfört med övriga, miljoner fordon, 2011–2026



Not: Alla elbilar avser drivmedelskategorier el, elhybrid och laddhybrid. Uppgifter gällande år 2024–2026 är en prognos (som gjordes före observationen för 2023).

Källa: Trafikanalys (2023, 2024).

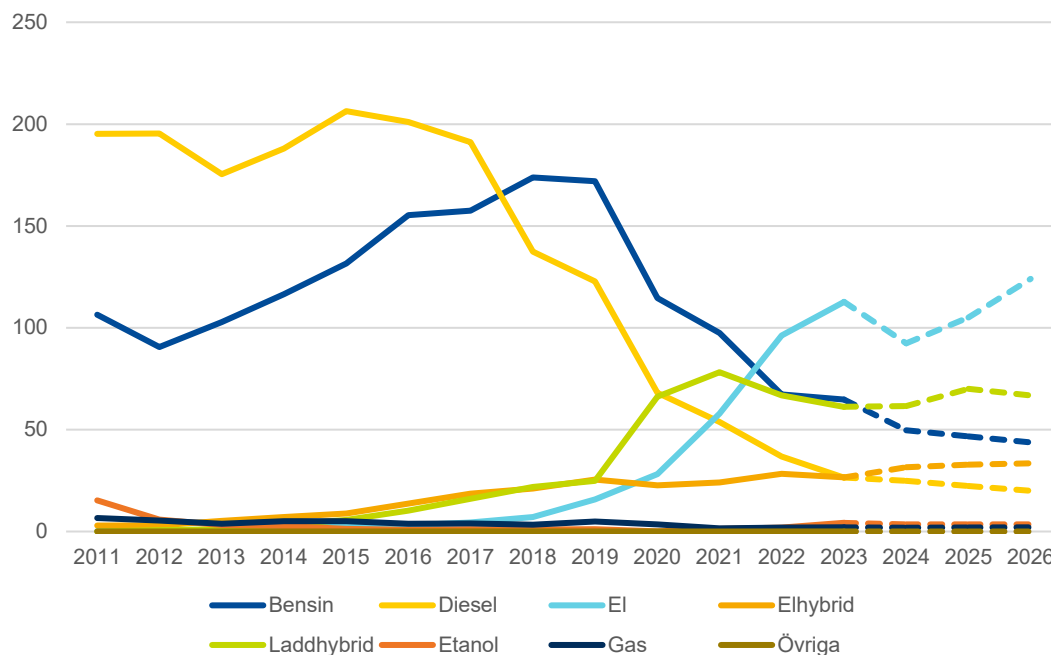
Denna utveckling blir ännu mer tydlig om vi i stället analyserar nyregistreringen av personbilar i Sverige, se figur 10 nedan. Antalet nyregistrerade elbilar översteg redan 2022 såväl bensin- som dieslbilar och blev då följaktligen den vanligaste personbilstypen bland nya bilar i trafik i Sverige.

Än tydligare framstår denna trend om vi slår samman de tre elbaserade fordonskategorierna, vilket sker i figur 11 nedan. Då skedde skiftet redan 2020. Vidare ser vi att denna kategori 2023 avseende nyregistreringar är omkring tre gånger vanligare än bensinbilar och ungefär åtta gånger vanligare än dieslbilar.

⁴⁵ Prognosen gjordes maj 2023, vilket inte tar hänsyn till dagens inblandningskrav.

⁴⁶ Trafikanalys (2023).

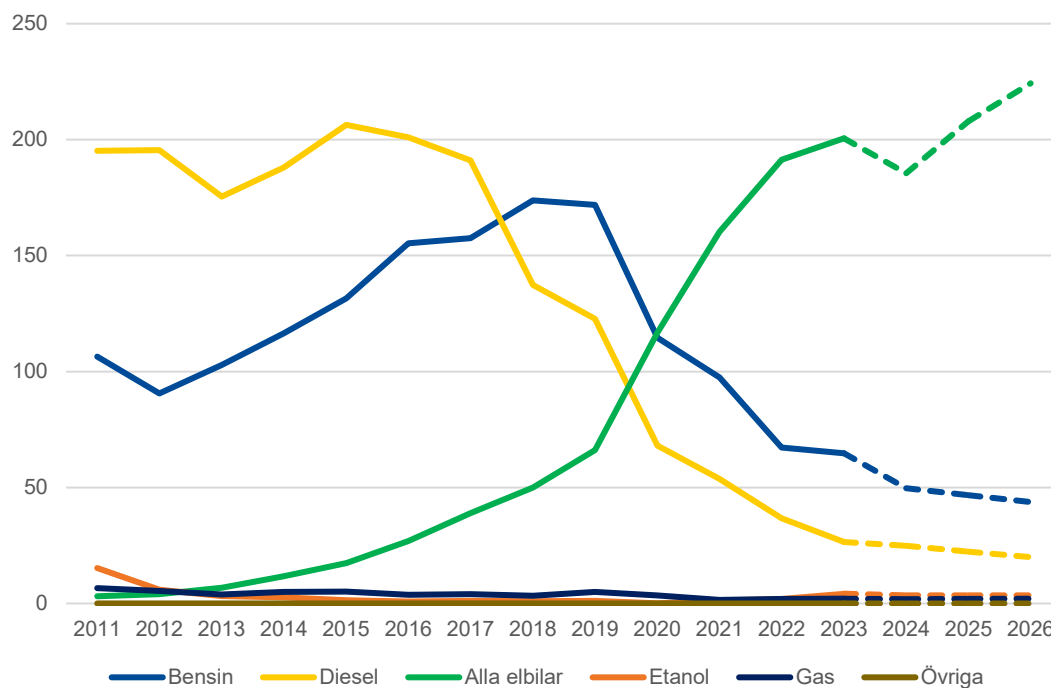
Figur 10 Antal nyregistrerade bilar, efter typ av drivmedel, tusental, 2011–2026



Not: Uppgifter gällande år 2024–2026 är en prognos (som gjordes före observationen för 2023).

Källa: Trafikanalys (2023, 2024).

Figur 11 Antal nyregistrerade personbilar, el jämfört med övriga, tusental, 2011–2026



Not: Alla elbilar avser drivmedelskategorier el, elhybrid och laddhybrid. Uppgifter gällande år 2024–2026 är en prognos (som gjordes före observationen för 2023).

Källa: Trafikanalys (2023, 2024).

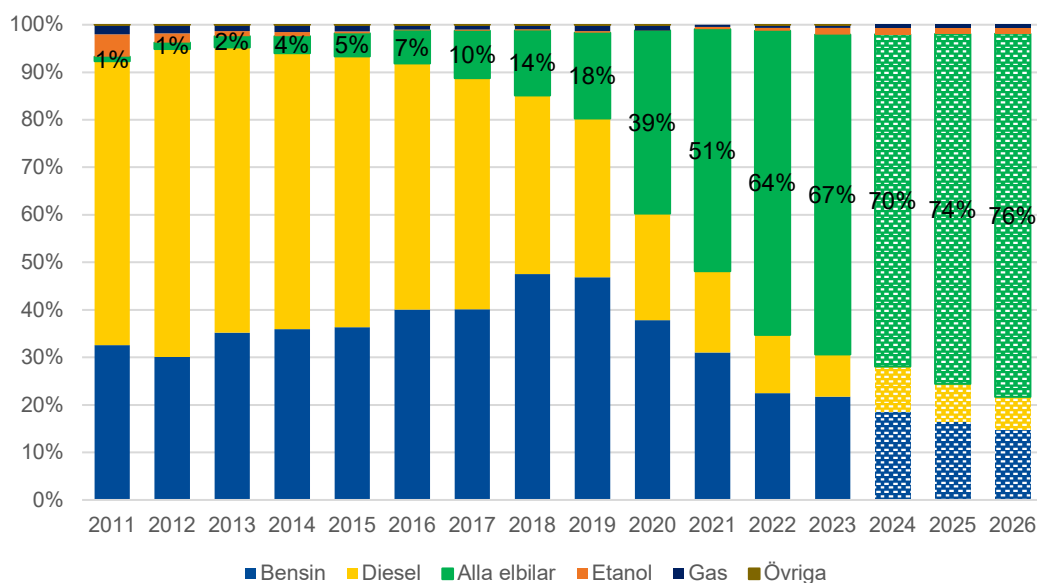
Intressant att notera är även att antalet nyregistrerade bensinbilar sedan 2018 överstigit antalet nyregistrerade dieslbilar.

Samma trend framgår även tydligt i figur 12 som visar de relativa *andelarna* mellan dessa kategorier. De kategorier av personbilar som helt eller delvis drivs med el kommer, om utvecklingen avseende nyregistreringen fortsätter i samma takt, att dominera fordonsflottan i Sverige inom en relativt snar framtid.

Vi kommer med andra ord att se fler personbilar som drivs helt eller delvis av el på vägarna under kommande år. Det kommer att leda till en minskande efterfrågan på flytande drivmedel, såväl fossila som förnybara, och i förlängningen sannolikt leda till att antalet drivmedelsstationer blir färre.

Hur stor nedgången i efterfrågan blir är osäkert: några säkra prognoser finns inte.⁴⁷ Omställningen kommer också bero på politiska beslut som påverkar de relativa priserna för fossila och förnybara drivmedel. Även elpriserna och laddinfrastrukturens utbyggnad har betydelse.⁴⁸ I detta sammanhang kan också nämnas att nya personbilar och skåpbilar från och med 2035 inte får släppa ut någon koldioxid alls.⁴⁹

Figur 12 Andel nyregistrerade personbilar, el jämfört med övriga, 2011–2026



Not: Alla elbilar avser drivmedelskategorier el, elhybrid och laddhybrid. Uppgifter gällande år 2024–2026 är en prognos (som gjordes före observationen för 2023).

Källa: Trafikanalys (2023, 2024).

⁴⁷ Vissa aktörer inom fordonssektorn bedömer att övergången till elbilar inte kommer att gå så snabbt som många tidigare befarat och att förbränningsmotorer anpassade till koldioxidneutrala bränslen (såsom e-bränslen) kan komma att leva kvar under överskådlig tid. SvD Näringsliv (2024).

⁴⁸ Konkurrensverket har nyligen undersökt denna marknad, se rapporten "Kommuners påverkan på konkurrensen inom publik laddning av elfordon", Konkurrensverkets rapportserie 2024:2.

⁴⁹ Europaparlamentet (2019).

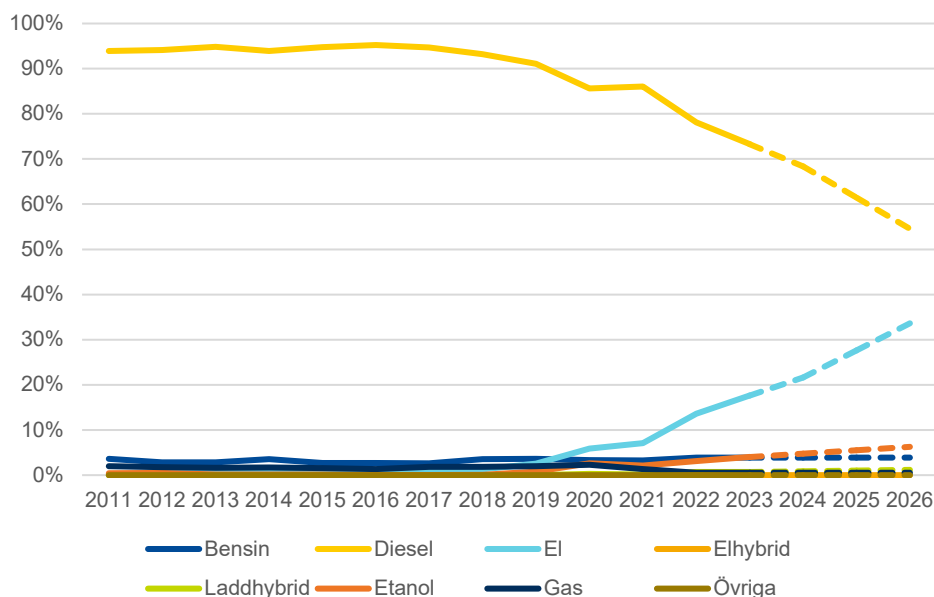
Det finns emellertid tre faktorer som talar emot att nedgången i efterfrågan för drivmedel, i synnerhet för diesel, blir lika stor som nedgången i antalet personbilar som drivs med flytande drivmedel.

För det *första* är de genomsnittliga årliga körsträckorna för dieslbilar längre än för fordon som drivs helt eller delvis med el. Det kan tala för att efterfrågan på diesel inte går ned lika snabbt som deras andel av det totala antalet personbilar.

För det *andra* sker omställningen mot el långsammare för lätta lastbilar än för personbilar, även om det sker en tilltagande nyregistrering av eldrift även i denna fordonskategori, se figur 13. Eftersom lättare lastbilar ofta är dieseldrivna betyder det att efterfrågan på flytande drivmedel som saluförs på drivmedelsstationer, inte minst diesel, sannolikt kommer att bestå under överskådlig tid, fast med stadigt minskande volymer.

För det *tredje* går omställningen till el inom tung trafik ännu långsammare än för lätta lastbilar upp till 3,5 ton. Det kommer således under överskådlig tid finnas en efterfrågan på diesel inom detta kundsegment. Som framkom i kapitel 2 är emellertid tankställena för tung trafik i regel skilda från sådana drivmedelsstationer som främst är avsedda för personbilar och lätta lastbilar: effekten av den minskade efterfrågan på flytande drivmedel kommer således främst att drabba den senare kategorin.

Figur 13 Andel nyregistrerade lätta lastbilar, efter drivmedelstyp, 2011–2026



Not: Uppgifter gällande år 2023–2026 är en prognos (som gjordes före observationen för 2023).
Källa: Trafikanalys (2023, 2024).

Drivmedelsbolagen har utvecklat sina bedömningar om stationsnätets framtid som svar på frågor som Konkurrensverket har ställt. Gemensamt för dem alla är att den

flytande drivmedelsförsäljningen och därmed också behovet av tankställen kommer att minska kraftigt under kommande år.

Denna utveckling kommer att ske gradvis under de närmaste 5–10 åren, för att därefter accelerera. Det kan leda till ett konsolideringstryck i branschen och ett mer gles stationsnät. Drivmedelsbolagen bedömer att denna förändring kommer att ske långsammare i glesbygden än i tätorterna. Satsningar på laddning och annan service, såsom bilhyra, tvätt, servering och butik kommer att bromsa omsättningsbortfallet till del, men kan inte stå emot den övergripande trenden mot färre drivmedelsstationer i framtiden. Saneringskostnaderna som är förknippade med stationsnedläggningar kan eventuellt bromsa takten i nedläggningen i någon utsträckning.

Inget av bolagen som Konkurrensverket kontaktat gör bedömningen att någon ny aktör med ett nytt stationsnät kommer att etableras under överskådlig tid. Däremot kan det enligt bolagen bli aktuellt med konsolidering i branschen för att skapa förutsättningar för effektiv drift och försäljning av flytande drivmedel. Det kan i så fall innebära att vissa platser där två, tre eller fler drivmedelsstationer ligger inom ett kort avstånd från varandra kan komma att få ett lägre antal tankställen.

3.2 Lojalitet, rabatter och rabattsystem

I en situation med en på sikt sjunkande försäljning av drivmedel och ett utglesat stationsnät blir kundernas lojalitet en allt viktigare fråga för drivmedelsbolagen för att bromsa fallet i omsättningen på stationerna. Det sker genom olika strategier, där rabatter på drivmedel är en komponent.

Konkurrensverket har i denna studie fått in uppgifter från drivmedelsbolagen om dessa rabatters omfattning och betydelse för konkurrensen jämfört med övriga erbjudanden. Aktörerna på marknaden har en samsyn om att drivmedelrabatternas storlek har betydelse, men att andra faktorer också väger tungt för att vara konkurrenskraftig på marknaden. Här ingår exempelvis stationernas läge, varu- och tjänsteutbud, service och kvalitet. Det framgår tydligt att de flesta drivmedelsbolag försöker vinna kunder på fler sätt än att endast erbjuda ett lågt pris på drivmedel.

OKQ8 har en modell med återbäring kopplad till medlemskap och erbjuder inga rabattavtal till sina privatkunder. Däremot förekommer specifika och tidsbestämda kampanjer. Av de övriga drivmedelsbolagen erbjuder en majoritet rabatter på drivmedel till privatkunder i form av ett avdrag på det aktuella pumppriset med ett visst antal öre.

Rabatter på drivmedel är dessutom ofta samordnade med andra typer av erbjudanden, exempelvis inträde i en kundklubb, öppnande av en station, eller en tillfällig kampanj. Sådana tillfälliga rabatter är generellt sett högre än ständiga rabatter till privatpersoner, ofta i storleksordningen två till tre procent av literpriset.

En tillfällig rabatt kan vara ett sätt att få en kund att teckna ett kort kopplat till kedjan. Ett sådant kort kan vara ett renodlat kundkort som ger kredit för tankning, men också ett sedvanligt bank- eller kreditkort med kedjans varumärke på. Användandet av sådana kort kan ge rabatter inte bara på drivmedel, utan även på andra varor och tjänster som saluförs av kedjan. Ofta ger köp dessutom poäng som kan lösas in på andra inköpsställen, det vill säga inte endast hos kedjan som är utgivare av kortet.

Rabatter och kundkort organiseras ofta av kedjorna i anslutning till olika säljaktiviteter för att vinna nya kunder, såsom lotterier, kampanjer, lockvaror och erbjudanden om tvätt, service, hyrbil, och så vidare. Även push-notiser som skickas till innehavare av kedjornas appar är vanligt förekommande. Sådana marknadsföringsinitiativ är ofta lokala och kan ibland föranledas av den lokala konkurrenssituationen.

De flesta större och mindre drivmedelsbolagen uppger vidare att de aktivt bevakar sina konkurrenters lojalitetsprogram och kunderbjudanden. I viss mån görs även konkurrentanalyser för att underlätta utformningen av kampanjer och erbjudande för att vinna nya kunder. Den största energin i konkurrentbevakningen läggs emellertid på den lokala prissättningen vid enskilda stationer som i regel bevakas av personer som gör en eller flera observationer av vissa konkurrerande drivmedelsstationer varje dygn. Dessa observationer rapporteras in till kedjans regionala eller nationella säljavdelning mer eller mindre i realtid.

I konkurrensen om företagskunderna förefaller rabatterna spela en större roll än för privatpersoner. Större företag kan genom förhandling få högre rabatter än vad som är möjligt för privatpersoner. Det är även utbrett att företagskunder försöker spela ut drivmedelsbolagen mot varandra för att öka sina rabatter och övriga kundfördelar. Rabattnivån till företag bestäms till största delen av volymen på det enskilda avtalet. Några aktörer tillämpar fasta rabattrappor baserat på försåld volym.

Rabatterna till privatpersoner utgår vanligen från priset vid stolpen minus rabatten i öre. Företagsrabatterna utgår däremot i regel från det nationella listpriset.

Konkurrensverket har analyserat de rabattnivåer som ges av drivmedelsbolagen 2023 i jämförelse med 2021 för såväl privatpersoner som företag. Några detaljerade slutsatser från denna analys kommer inte presenteras här eftersom information om konkurrenternas rabattgivning skulle kunna reducera den strategiska osäkerhet som råder mellan företagen och därmed också konkurrensen. Det finns en viss differentiering mellan drivmedelsbolagen avseende rabatternas storlek.

På ett övergripande plan kan några mönster presenteras.

Rabatterna på drivmedel, uttryckt som procent av priset för en liter drivmedel, är förhållandevis begränsade för privatpersoner, och uppgår typiskt sett till i storleksordningen någon procent av literpriset.

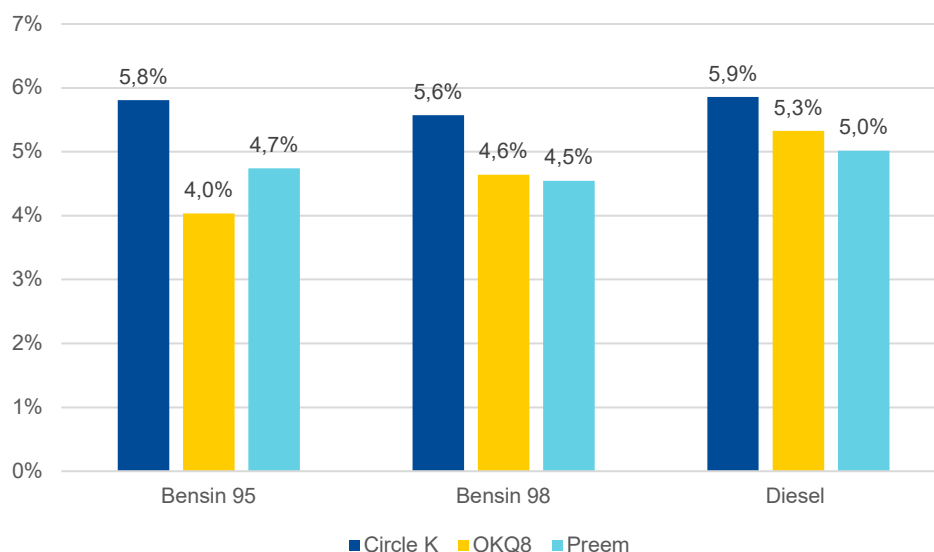
Företag får högre rabatter än privatpersoner, typiskt sett i intervallet två till fyra procent av literpriset. Det finns en svag tendens till att de högsta rabatterna är något lägre 2023 jämfört med 2021.

Rabatterna som ges i det nu gällande statliga ramavtalet uppgår till 80 till 115 öre per liter bensin 95 respektive 113 till 132 öre per liter diesel. Det motsvarar mellan fyra och sex procent av literpriset, beroende på drivmedelstyp och leverantör.

Rabatterna i det statliga ramavtalet är således väsentligen högre än de rabatter som privatpersoner får, och även högre än för företagskunder, se figur 14. Det är också fråga om stora belopp: beräknad omsättning på ramavtalet uppgår till 850 miljoner kronor under den löptiden om 24 månader. Dess andel av den totala volymen bensin och diesel som omsätts på slutkundsmarknaden i Sverige är dock blygsam, omkring 0,26 procent.⁵⁰

Sammanfattningsvis kan konstateras att rabatter på drivmedel är ett viktigt konkurrensmedel hos drivmedelsbolagen, men företrädesvis i kombination med andra faktorer, såsom service, stationsnät och rabatter på andra varor och tjänster. Storleksmässigt är rabatterna på drivmedel som störst i det statliga ramavtalet, något lägre för företagskunder och som lägst för privatkunder.

Figur 14 Rabatter i det statliga ramavtalet



Not: Kammarkollegiets ramavtal för Drivmedel, gällande perioden 2023-09-16–2025-09-15, avtalsnummer 23.3–5832-2022-001, 23.3–5832-2022-002 och 23.3–5832-2022-003.

Källa: Statens inköpscentral (2023).

⁵⁰ Ramavtalets beräknande omsättning är 850 miljoner kronor. Om man räknar med priset 20 kronor litern motsvarar det 42 500 kubikmeter. Konsumtionen i Sverige 2022 var 8,2 miljoner kubikmeter. 42 500 kubikmeter utgör 0,52 procent av konsumtionen i Sverige 2022. Då ramavtalets löptid var två år blir hälften av 42 500 kubikmeter 0,26 procent av konsumtionen 2022.

3.3 Konsumenternas val av tankställe

Rabatternas andel av priset för flytande drivmedel är, som konstaterades ovan, begränsad för privatpersoner: uppemot någon procent. Det finns alltså inte mycket pengar att spara för en genomsnittlig konsument av drivmedel genom att utnyttja olika rabatterbjudanden. Bränslekostnaderna står dessutom för väsentligt mindre än hälften av den totala kostnaden för att äga och köra bil: omkring 25 procent för en nyare bil och uppemot 40 procent för en äldre bil där kostnaden för värdeminskningen är lägre.⁵¹

För att närmare studera de bilägande privatpersonernas val av tankställe och deras intresse för drivmedelspriser lät Konkurrensverket företaget Novus genomföra en konsumentundersökning. Målgruppen utgjordes av privatpersoner som kör egen bil och köper drivmedel för egna pengar minst varannan månad.⁵² Den fullständiga studien finns tillgänglig som en separat bilaga till denna rapport.

Av undersökningen framgår att fyra av tio tankar minst en gång varannan vecka för ett medianbelopp om 1 200 kronor i månaden. De flesta tankar fullt och väljer i första hand automatstationer. Knappt hälften låter priset på stationen påverka var de väljer att tanka, se figur 15.

När respondenterna får utveckla närmare de viktigaste anledningarna till valet av station framträder ett tydligt mönster. Valet av tankställe avgörs i första hand av dess läge: nästan hälften uppger att detta är det viktigaste skälet till varför de valde den stationen där de tankade senast, se figur 16. Läget i förhållande till bostad eller arbetsplats överskuggar övriga alternativ. Få förefaller alltså villiga att ta en omväg för att komma till en station de egentligen skulle föredra.

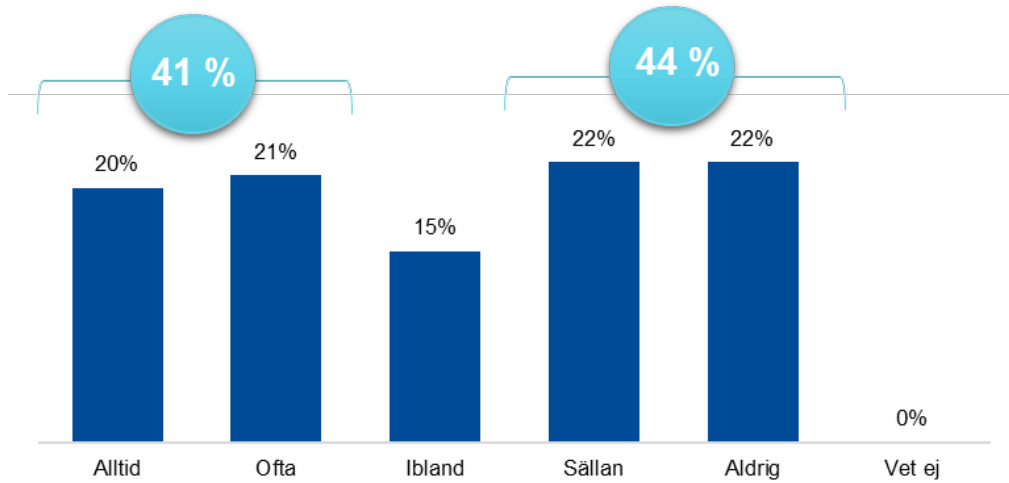
Pris på drivmedel utgör den andra viktigaste anledningen, betydligt mindre betydelsefullt än läget. Svaret och rangordningen är desamma oavsett om man räknar den oftast nämnda och högst rankade, eller som i figuren nedan, anledningarna bland de topp tre mest nämnda.

Den tredje mest betydelsefulla anledningen till att välja ett visst tankställe har därtill en koppling till läget, nämligen att stationen ska vara lätt att besöka sett till trafik och trängsel. Attribut som varu- och tjänstutbud, servicenivå i form av öppettider, lojalitetsprogram och att kedjan har bra täckning över landet, förefaller ha betydligt mindre betydelse för konsumenternas val av station.

⁵¹ Advisa (2023) och Swedbank (2022).

⁵² Drygt 1 000 webintervjuer av personer i åldern 18–84 år genomfördes på Novus Sverigepanel i november 2023. Deltagarfrekvensen var 57 %. Resultaten är representativa sett till målpopulationen.

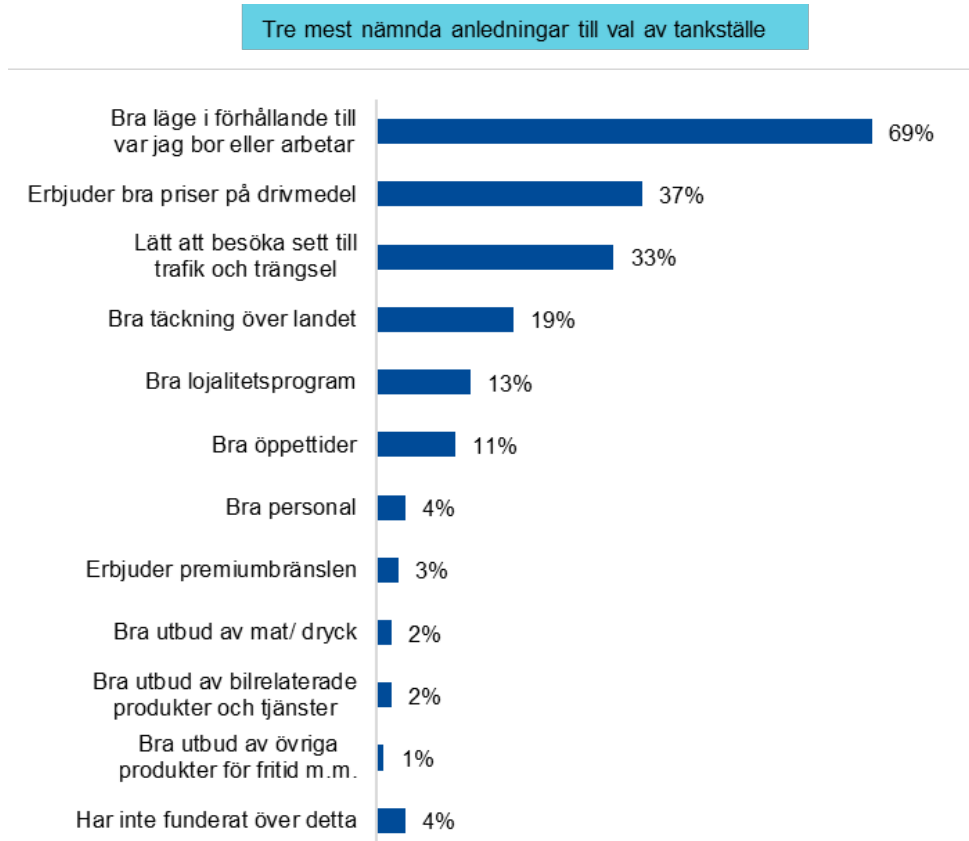
Figur 15 Hur ofta priset på drivmedel påverkar valet av tankställe



Not: Fråga som ställdes var "När du skall tanka, hur ofta påverkas ditt val av tankställe av vilket pris de erbjuder?". Antalet observationer i figuren uppgår till 1 036.

Källa: Novus (2023).

Figur 16 De viktigaste skälen till privatpersoners val av tankställe



Not: Frågan som ställdes var "Av vilka anledningar har du valt att oftast tanka på [den station som du vanligtvis tankar på]?". Antalet observationer i figuren uppgår till 935.

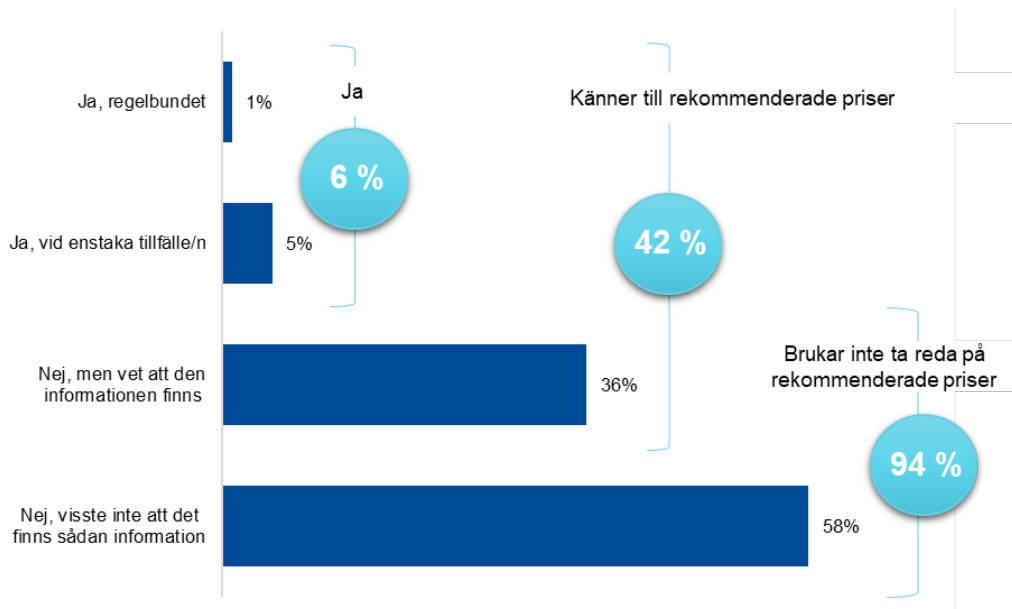
Källa: Novus (2023).

Omkring fyra av tio har någon form av kort utgivet av kedjan där de brukar tanka. En majoritet har således inte något sådant kort. De som hade kort fick frågan om de har någon rabatt kopplad till sitt kort. Drygt hälften uppgav då att de hade rabatt, den vanligaste rabatten uppgick till 11–20 öre, medan en dryg tredjedel uppgav att de inte kände till om kortet berättigade till någon rabatt på drivmedel.

Mer detaljerade frågor om konsumenternas kännedom om prisbilden visar att denna varierar från person till person. Flera förefaller inte särskilt intresserade eller insatta i hur priserna varierar mellan stationer eller över tid.

En fråga gällde kännedomen om de rekommenderade priser som de större drivmedelsbolagen regelbundet visar på sina webbplatser, se figur 17. Mindre än hälften (42 procent), känner till att de större drivmedelsbolagen annonserar rekommenderade nationella priser för drivmedel på sina hemsidor. Endast cirka en av tjugo (6 procent) tar reda på dessa priser vid enstaka tillfällen eller regelbundet.

Figur 17 Kännedom om rekommenderade priser



Not: Frågan som ställdes var "Brukar du besöka någon av drivmedelsbolagens webbplatser för att se aktuella rekommenderade priser?". Antalet observationer i figuren uppgår till 1 036.

Källa: Novus (2023).

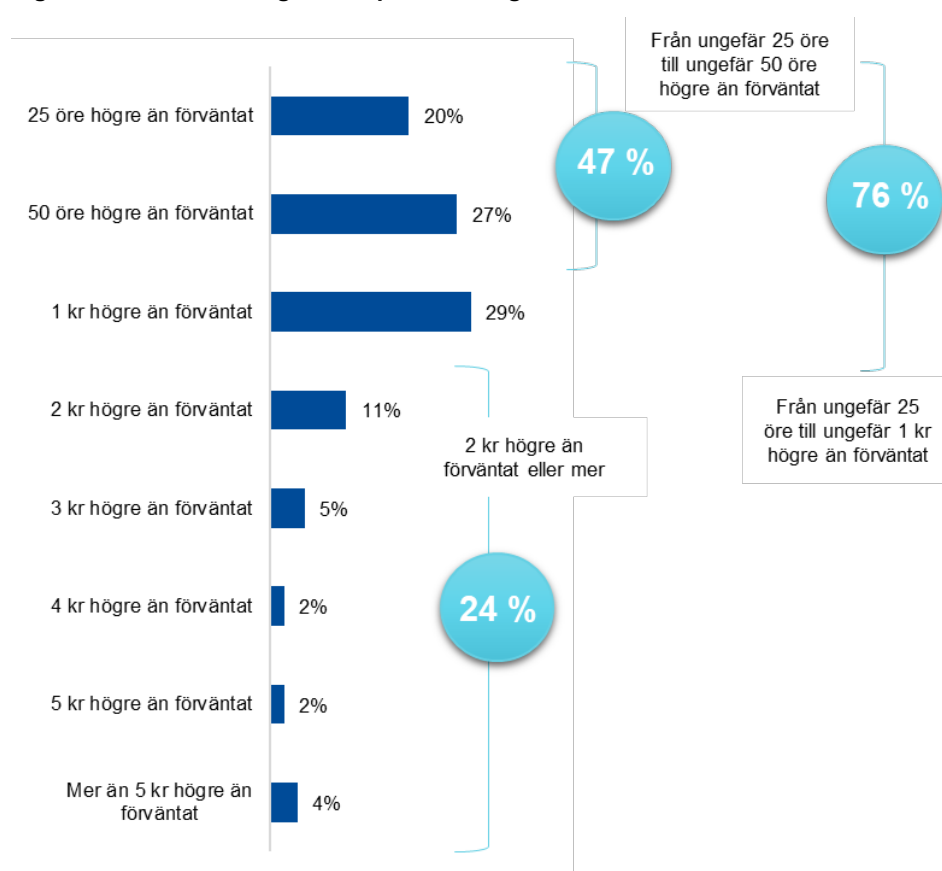
De flesta, nio av tio, uppger att de ser prisskillnader över dagen eller under veckan på den station där de vanligtvis tankar. En majoritet ser vissa prisskillnader längs den väg de oftast färdas, men av dessa tror de flesta att skillnaden är lägre än 40 öre.

Det ställdes även en hypotetisk fråga om vad man hade gjort om priset var väsentligt högre än vad man hade räknat med. Syftet var att få en uppfattning om hur känsliga privatpersonerna är för drivmedelspriset när det gäller deras val av tankställe. Frågan ställdes så att respondenten fick ta ställning till om de skulle avstå från att tanka vid en viss given prisskillnad och i stället åka vidare till nästa drivmedelsstation. Svaren presenteras i figur 18.

Det ska först nämnas att 40 procent av respondenterna valde svarsalternativet "Vet ej": de hade alltså ingen klar uppfattning om när ett pris högre än det förväntade ger dem anledning att åka vidare till en annan station.

Av svaren i den kategorin som angav ett belopp framgår att 20 procent hade åkt vidare vid beloppet 25 öre samt ytterligare 27 procent om beloppet i stället var 50 öre. Sammanlagt hade alltså knappt hälften, det vill säga 47 procent, åkt vidare om priset för drivmedlet var 50 öre högre än förväntat. Motsvarande siffra för beloppet 1 krona är 76 procent – tre av fyra hade således åkt vidare till ett annat tankställe om priset var en krona högre än vad de förväntade sig när de stannade för att tanka.

Figur 18 Priskänslighet om priset är högre än det förväntade



Not: Frågan som ställdes var "Om priset där du tankade senast hade varit högre än vad du förväntade dig, vid vilken skillnad mot ditt förväntade pris hade du avstått från att tanka och i stället sökt dig vidare till en annan station? Är det vid ett pris som är cirka...". Svarskategorin "Vet ej" uppgår till 40 procent och är frånräknad i figuren. Antalet observationer i figuren uppgår till 625.

Källa: Novus (2023).

Frågan är förstuds hur kategorin "Vet ej" ska tolkas och hur de skulle agera vid en liknande situation. Det faktum att de inte kan besvara frågan antyder att de inte reflekterar om pumppriset vid tanktillfället är förhållandevis högt eller inte. Sammantaget betyder detta att en relativt stor grupp privatpersoner inte åker vidare till en annan station om priset är högre än "vanligt".

I många situationer är detta emellertid ett rationellt val: om det krävs en omväg för att åka till en annan station kommer den eventuella besparingen snabbt att elimineras av bränslekostnaden. Om man därtill även lägger en schablonkostnad för extra tid är omvägen långt ifrån alltid lönsam för den enskilde.

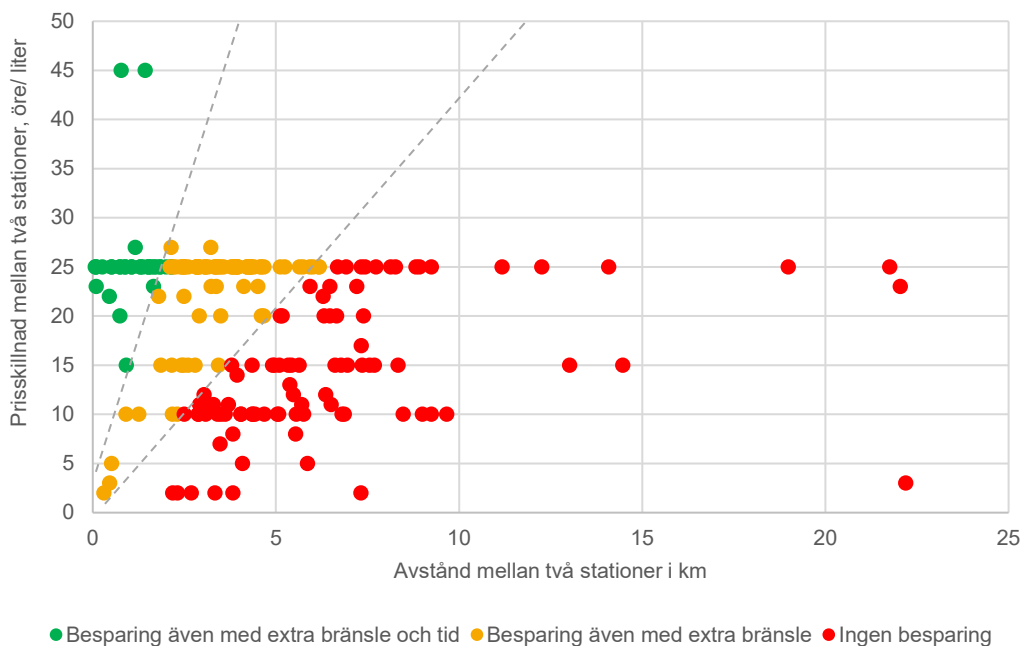
För att illustrera detta har vi genomfört några beräkningar utifrån faktiska priser den 31 augusti 2023 i ett urval om 56 tankställen för bensin och 57 tankställen för diesel i 13 små och stora kommuner. Beräkningen ger parvisa jämförelser av literpriset för bensin motsvarande 500 observationer och för diesel motsvarande 604 observationer för enskilda stationer belägna inom 25 minuters körtid från varandra. Schablonkostnad för tid utgår från Trafikverkets samhällsekonomiska analys och har beräknats till nuvärde genom justering för inflationen.⁵³ Beräkningen avser såväl med som utan hänsyn tagen till kostnaden för den extra restiden en omväg tar från en drivmedelsstation till en annan. Vår utgångspunkt är en bensin- respektive dieseldriven bil med en genomsnittlig förbrukning i stadsmiljö sett till vad som är representativt för fordonsparken i dag i Sverige.⁵⁴

Resultaten visas i figur 19 och i figur 20. De gröna punkterna illustrerar faktiska exempel där prisskillnaden uttryckt i kronor mellan två drivmedelsstationer, som framgår av den vertikala axeln, och avståndet uttryckt i antal kilometer, som kan läsas av på den horisontella axeln, är sådana att det lönar sig för en privatperson att köra omvägen till den andra stationen med lägre priser. Merkostnaden i extra drivmedel och extra tid som omvägen tar täcks i sin helhet av besparingen som ges av att tanka på stationen med lägre priser.

⁵³ Trafikverket (2023), Kap 7 s. 10.

⁵⁴ Volvo (2024a, 2024b).

Figur 19 Besparing för privatpersoner vid byte av drivmedelsstation, bensin, 31 augusti 2023



Not: Stickproven är tagna för prisförändringar genomförda senast kl. 12:00 den 31 augusti 2023. Mängden volym som tankas hos både utgångs- och måltankstället beräknas till 50 liter. Bränsleförbrukningen för en bensindriven bil beräknas vara 9,5 liter per 100 km. Kostnaden för tidsåtgången för körtiden beräknas till 134 kronor per timme (103 kronor för 2017). I figuren är endast de observationer där priset på måltankstället understiger utgångstankställets pris presenterade. Den totala kostnaden för tankningen hos närliggande drivmedelsstation beror på literpriset för tankningen, kostnaden för resa till närliggande tankställe som i sin tur beror på avståndet till närliggande station och förbrukningen för omväg och till sist kostnaden för tidsåtgång för omvägen.

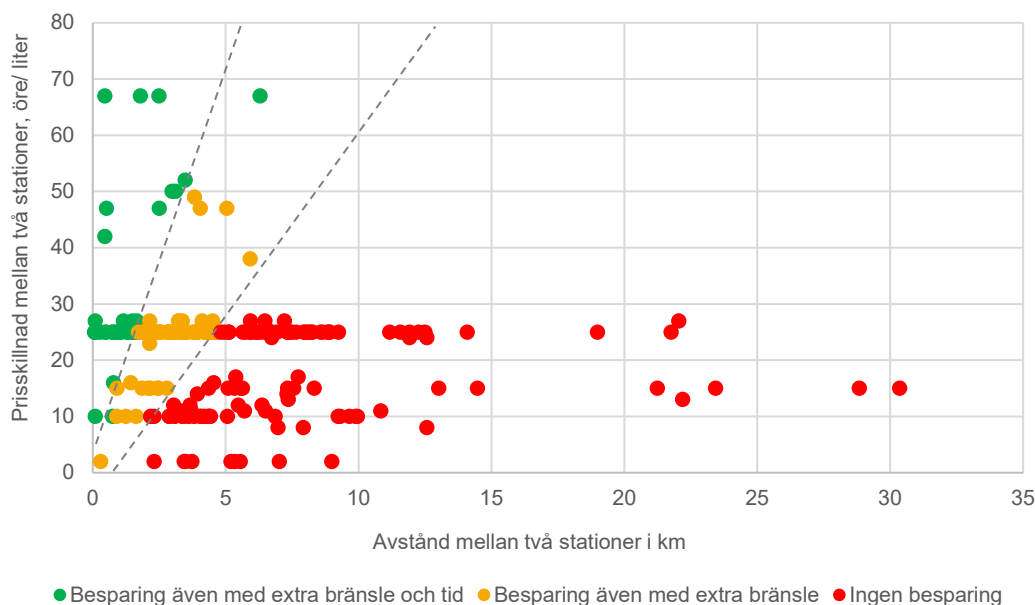
Källa: Trafikverket (2023), Volvo (2024a), inhämtade uppgifter från drivmedelsbolag samt Konkurrensverkets egna beräkningar.

Av totalt 500 stickprov för bensin har endast 203 stickprov (cirka 41 procent) visat ett lägre literpris hos måltankstället jämfört med utgångstankstället. För diesel är motsvarande siffra 236 av totalt 604 stickprov (cirka 39 procent). Givet den sammanställda bilden av de stickprov som har tagits kan det noteras att vid en omväg på maximalt 25 minuters körtid och vid en tankning på 50 liter är besparingen i snitt 6,21 kronor för bensin och 6,51 kronor för diesel. Uppskattningsvis cirka 16–17 procent av de parvisa jämförelserna (andelen av punkterna med grön färg) utgör exempel där omvägen lönar sig: besparingen är tillräckligt stor för att kompensera för extra drivmedel och den extra tid som krävs.

De gulfärgade punkterna är exempel där omvägen endast lönar sig om man endast tar hänsyn till den extra bränslekostnaden, men inte till den extra körtiden. De gulfärgade punkterna är fler än de gröna för såväl bensin som diesel och utgör uppskattningsvis cirka 34–40 procent. Slutligen representerar de röda punkterna exempel där det inte lönar sig att åka till stationen med det lägre literpriset till följd av den tillkommande bränslekostnaden.

De röda punkterna utgör störst andel av punkterna, omkring cirka 44–49 procent, vilket betyder att i uppemot hälften av fallen lönar det sig inte för en privatperson att åka till närmsta tankställe med lägre literpris för att tanka: det går helt enkelt åt för mycket bränsle för att omvägen ska löna sig. I praktiken försvåras även beslutet givet det faktum att privatpersoner saknar kunskap om prisbilden hos närliggande drivmedelsstationer.

Figur 20 Besparing för privatpersoner vid byte av drivmedelsstation, diesel, 31 augusti 2023



Not: Stickproven är tagna för prisförändringar genomförda senast kl. 12:00 den 31 augusti 2023. Mängden volym som tankas hos både utgångs- och måltankstället beräknas till 50 liter. Bränsleförbrukningen för en dieseldriven bil beräknas vara 11 liter per 100 km. Kostnaden för tidsåtgången för körtiden beräknas till 134 kronor per timme (103 kronor för 2017). I figuren är endast de observationer där priset på måltankstället understiger utgångstankställets pris presenterade. Den totala kostnaden för tankningen hos närliggande drivmedelsstation beror på literpriset för tankningen, kostnaden för resa till närliggande tankställe som i sin tur beror på avståndet till närliggande station och förbrukningen för omväg och till sist kostnaden för tidsåtgång för omvägen.

Källa: Trafikverket (2023), Volvo (2024b), inhämtade uppgifter från drivmedelsbolag samt Konkurrensverkets egna beräkningar.

Sett i ljuset av konsumentundersökningen ovan och de faktiska prisskillnaderna mellan enskilda tankställen som presenterades i kapitel 4 kan vi därför konstatera att det många gånger inte är rationellt för en privatperson att åka vidare från en drivmedelsstation om priset är högre än för en konkurrerande station. I uppemot hälften av de fall som vi kan observera lönar sig inte omvägen.

I de fall tankställen ligger längs samma körsträcka, vilket innebär att omvägen blir väsentligt kortare än sträckan mellan de två stationerna, kan det dock löna sig att utnyttja möjligheten att tanka på den station som har det lägre priset.

I konsumentundersökningen fick respondenterna även svara på den hypotetiska frågan om de tror att de skulle använda en app som visade priser på enskilda stationer i realtid och som var tillförlitlig. Sådana appar används i vissa andra länder och har även föreslagits i bland annat Storbritannien. Frågan delar konsumenterna i två jämnstora grupper där den ena gruppen bedömer det som mycket eller ganska troligt att de skulle använda den och den andra gruppen som tror att det är mindre eller inte alls troligt att de skulle använda den.

Slutligen menar omkring tre av fem att en mer välfungerande konkurrens mellan drivmedelsbolagen skulle kunna pressa priserna på drivmedel i Sverige.

Sammanfattningsvis kan vi alltså konstatera att intresset hos privatpersoner att utnyttja prisskillnader mellan tankställen är relativt begränsat. Många gånger är detta dessutom ett rationellt förhållningssätt eftersom den lokala prisspridningen ofta är begränsad: ofta lönar det sig inte att åka en omväg för att utnyttja lägre priser.

I stora drag överensstämmer dessa resultat med det som drivmedelsbolagen har uppgivit. Drivmedel är för många en lågintresseprodukt. Det är relativt vanligt hos en bredare allmänhet, särskilt hos dem som tankar sällan, att inte reflektera om ett literpris är ovanligt högt eller lågt. Drivmedelsmarknaden är vidare mogen och det är låg grad av differentiering mellan de olika bolagens drivmedelsprodukter.

4 Prisbildning nationellt

Prisbildningen i detaljistledet på den svenska drivmedelsmarknaden har både en nationell och en lokal dimension. På den nationella nivån präglas prisbildningen av de rekommenderade priser och listpriser som kedjorna publicerar på sina hemsidor. Dessa priser är styrande för de lokala priserna och bestäms till stor del av förändringar i världsmarknadspriserna för råolja och för raffinerade produkter såsom bensin och diesel.

På den lokala nivån följer stationerna som utgångspunkt de rekommenderade priserna, men kan också avvika över tid och mellan olika regioner.

Såväl den nationella som den lokala prisbildningen påverkas av konkurrensen på marknaden. På ett nationellt plan konkurrerar kedjor med varandra och på ett lokalt plan konkurrerar enskilda stationer. Eftersom bensin och diesel är generiska produkter kan man som utgångspunkt utgå från att pris är en av de viktigaste konkurrensparametrarna, vilket bekräftades i marknadsundersökningen som presenterades i kapitel 3.

Prissättningsdynamik analyseras därför i detalj. I detta kapitel inriktas analysen på prisbildningen på ett nationellt plan. I kapitel 5 tar vi ett steg vidare och utreder mer i detalj hur detta påverkar prisdynamiken lokalt.

I avsnitt 4.1 kartläggs prisförändringarna under de senaste åren för Sverige som helhet jämfört med andra länder. Det är fråga om stora förändringar, större än för de flesta andra konsumtionsvaror, och är till stor del drivet av världsmarknadsprisernas utveckling och av politiska beslut. Bilden är mycket lik den som kan observeras i näraliggande länder i Norden och inom EU.

Under perioden 2020 till och med september 2023 varierade dieselpriiset mellan 13,33 och 28,52 kronor per liter. Bensinpriset varierade i sin tur mellan 12,28 och 24,18 kronor per liter. Till del kan detta förklaras med ändrade reduktionskrav och beskattning, men till största delen beror förändringarna på hur priserna på världsmarknaden utvecklats. Lite mer än hälften av priset för bensin utgjordes första halvåret 2023 av punktskatter och moms. För diesel var motsvarande andel strax under hälften.

En viktig fråga som utretts tidigare såväl i Sverige som i andra länder är om aktörerna på marknaden utnyttjar förändringarna av världsmarknadspriserna för att förstärka sina marginaler, vilket analyseras i avsnitt 4.2. Enligt teorin om asymmetrisk prissättning kan detta ske genom att bolagen systematiskt fördröjer genomslaget av *sänkningar* av världsmarknadspriserna för insatsvaror på pumppriserna, men genomför *ökningar* av samma världsmarknadspriser utan motsvarande dröjsmål. Denna diskrepans mellan anpassningar till lägre respektive högre världsmarknadspriser kallas i forskningslitteraturen för *”rockets and feathers”*, det vill säga att företagen höjer priser, snabbt som en *”raket”*, men sänker samma priser långsamt, som

en "fjäder". I denna litteratur har detta fenomen kunnat fastställas empiriskt i en rad fall. I en studie från den svenska drivmedelsmarknaden från 2024 avseende prisdata från perioden 2012 drog författarna slutsatsen att detta prissättningsbeteende var utbrett hos de stora aktörerna på marknaden och representerade uppemot 40 procent av bruttomarginalen.⁵⁵

Forskningslitteraturen är inte enig kring vad det är som skapar förutsättningarna för företag att tillämpa en sådan asymmetrisk prissättning, men en tolkning är att det handlar om svag konkurrens och tyst samordning. Oavsett tolkning kan en sådan prissättning vara en källa till högre intäkter för bolagen på marknaden.

Förekomsten av sådan asymmetrisk prissättning har analyserats såväl för rekommenderade priser som för lokala stationspriser för perioden 2013 till 2023 med en ekonometrisk ansats där en felkorrigeringsmodell skattats. En rad alternativa modeller har studerats i detalj.

Resultaten ger inte stöd för att de rekommenderade priserna följer ett asymmetriskt prissättningsmönster av någon betydelse under 2013 till 2023, vare sig för diesel eller för bensin. Fenomenet raketer och fjädrar förefaller således ha upphört avseende de rekommenderade priserna.

Den lokala analysen visar att en betydande andel av de undersökta stationerna faktiskt tillämpade en asymmetrisk prissättning under åren 2016 till 2019. Effekten är statistiskt signifikant. Under den perioden höjdes alltså priset snabbare vid många stationer efter en kostnadshöjning än det sänktes efter en kostnadsminskning. Därefter minskade denna typ av prissättning kraftigt. Under åren 2020 till 2023 tillämpar endast en liten andel av drivmedelsstationerna sådan prissättning. I denna grupp av stationer är skillnaden mellan kostnadsänkningar och kostnadshöjningars genomslag på pris dessutom mindre än tidigare.

Sammanfattningsvis kan vi alltså i avsnitt 4.2 dra slutsatsen att förekomsten av asymmetrisk prissättning i stort sett förefaller ha upphört under de senaste åren på den svenska drivmedelsmarknaden.

Avslutningsvis kartläggs i avsnitt 4.3 prisdynamiken avseende de rekommenderade priserna och listpriserna som annonseras på de större bolagens hemsidor.⁵⁶ Dessa priser kommuniceras till marknaden regelbundet och listpriser ligger ofta till grund för rabattavtal till företagskunder. I kommunikationen av rekommenderade priser framgår emellertid i regel att lokala avvikelser kan förekomma.

Det är allmänt känt i branschen att prisbildningen på ett nationellt plan avseende dessa rekommenderade priser kännetecknas av ett så kallat prisledarskap. En aktör initierar en prisförändring, och övriga följer efter och sätter samma pris. Genom

⁵⁵ Rrukaj och Steen (2024).

⁵⁶ St1 publicerar inte rekommenderade priser utan endast listpriser.

skrapning av bolagens hemsidor under 2022 till 2024 har dynamiken i detta pris-sättningsbeteende kunna studeras närmare.

Analysen av skrapningsdata visar att drivmedelsbolagen i Sverige nära följer varandras rekommenderade priser. Circle K är prisledare på drivmedelsmarknaden och har initierat nästan samtliga prisjusteringar under perioden som registrerats i det analyserade datamaterialet.

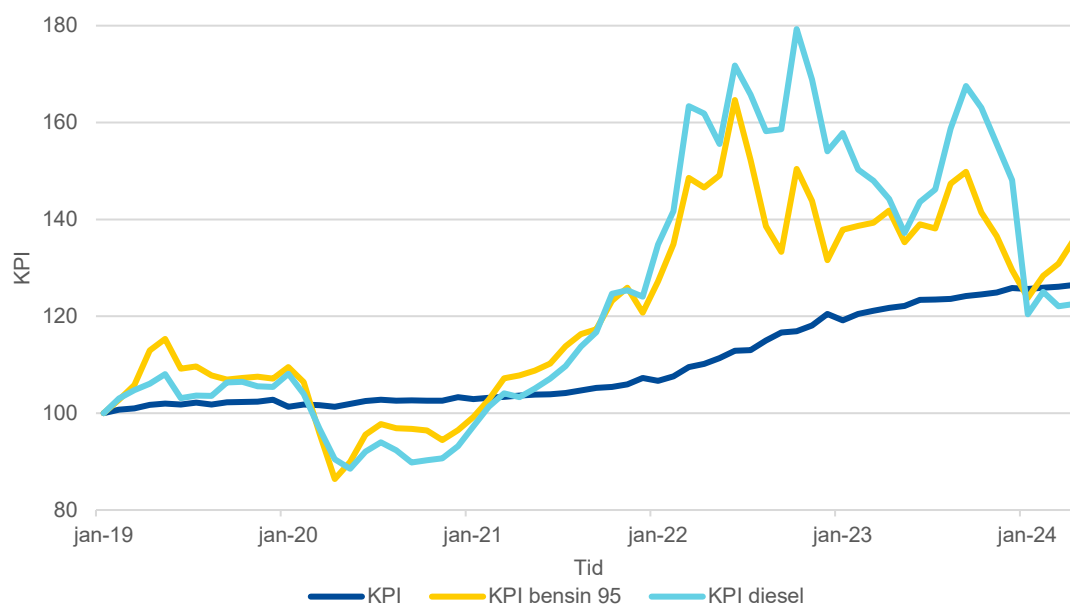
Övriga bolag har följt efter Circle K:s prisförändring och genomfört samma prisjustering i en absolut majoritet av fallen. Tidsutdräkten innan denna anpassning är i genomsnitt lägre än en timme för OKQ8 och Preem, samt något längre för Ingo, den av Circle K helägda automatkedjan som ligger 25 öre under detta pris. St1 anpassar sina rekommenderade priser regelmässigt vid midnatt varför deras anpassning i tid tar väsentligt längre tid än för övriga aktörer som studerats.

4.1 Prisets utveckling över tid

Under 2022 skede kraftiga ökningar av bensin- och dieselpriiset bland annat till följd av ett ökat råoljepris på grund av omvärldsläget. I följande avsnitt redogör vi för drivmedelsprisernas utveckling innan och under denna period, men även i jämförelse med Sveriges grannländer. Slutligen beskrivs hur prisets beståndsdelar, i form av punktskatt, mervärdesskatt, marginal, kostnaden för fossilt innehåll och kostnaden för bioinnehåll har utvecklats över tid.

Figur 21 visar månadsvis konsumentprisindex (KPI) för perioden januari 2019 till mars 2024. KPI för bensin och diesel är under perioden mer volatilt jämfört med KPI för hela ekonomin. I början av 2022 steg KPI för bensin och diesel kraftigt. Även KPI för hela ekonomin steg 2022, dock inte lika snabbt och lika mycket som KPI för bensin och diesel. I oktober 2022 nådde KPI för diesel sin pik, för att sedan sjunka i några månader och därefter börja stiga igen. I slutet av 2023 sjönk KPI för både bensin och diesel och i januari 2024 låg KPI för bensin och diesel på ungefär samma nivå som för KPI för hela samhället.

Figur 21 KPI per månad för perioden januari 2019–april 2024

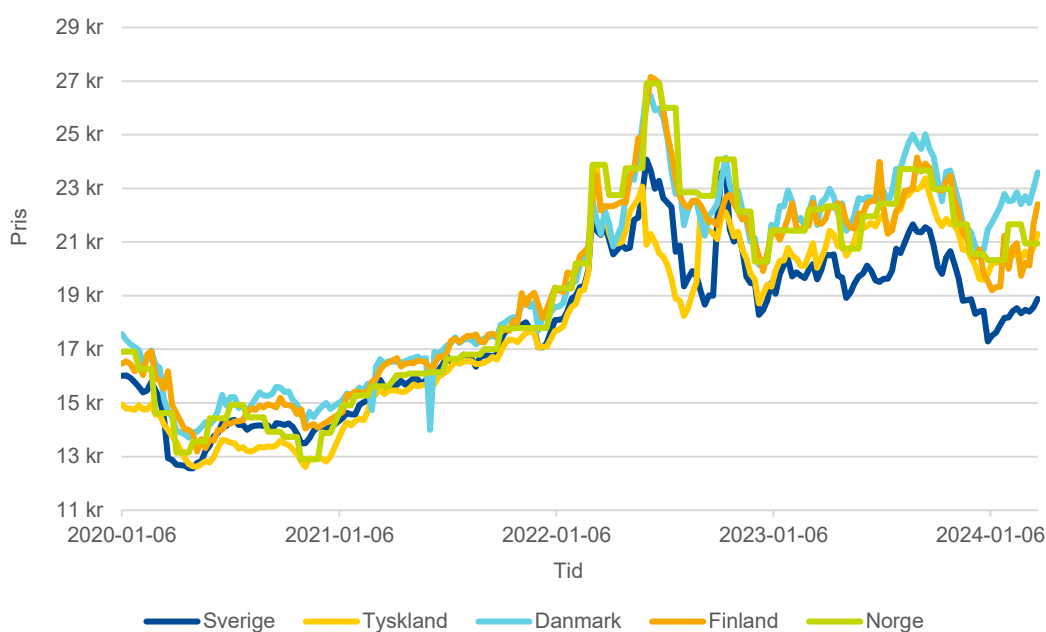


Not: Basen för index är januari 2019.

Källa: Statistiska centralbyrån (2024a), Statistiska centralbyrån (2024b).

Figur 22 visar bensinpriserna i Sverige och för våra grannländer. I början av 2023 och framåt har det svenska bensinpriset varit något lägre jämfört med de andra länderna. Dessförinnan har länderna haft liknande priser under den studerade perioden. I början av 2022 började priserna i de länder som studerats stiga kraftigt.

Figur 22 Bensinpriserna i Sverige och våra grannländer, för januari 2020–mars 2024

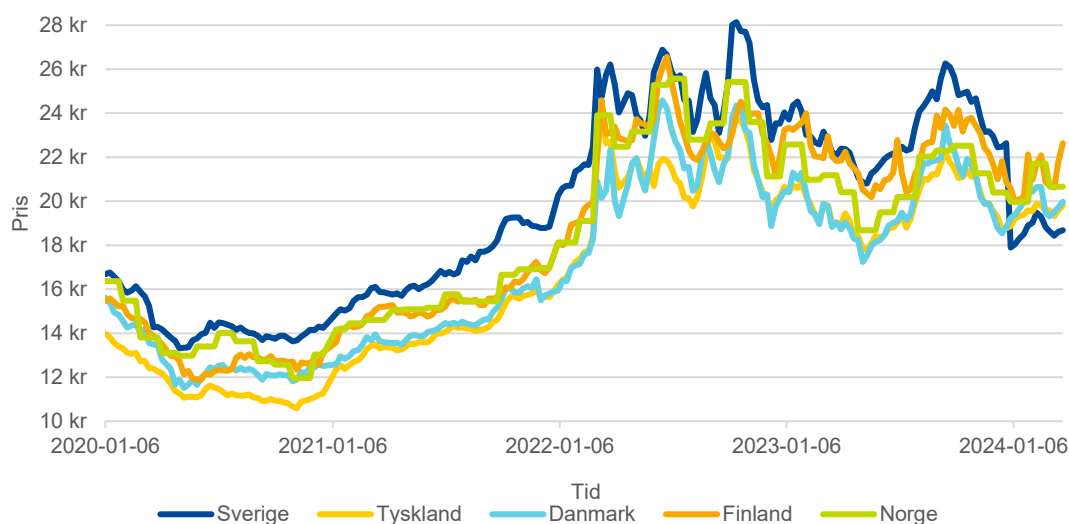


Not: Nominella veckodata för Sverige, Tyskland, Danmark, Finland och nominella månadsdata för Norge.

Källa: Weekly oil bulletin (2024), Statistisk sentralbyrå Norge (2024) och Sveriges riksbank (2024c).

Figur 23 visar dieselpriiserna i Sverige, Tyskland, Finland, Danmark och Norge. Priserna i samtliga länder började stiga kraftigare under 2022 och priserna har fortsatt vara på en högre nivå. Vid årsskiftet 2023 till 2024 sjönk dieselpriiserna i Sverige till följd av skattesänkning och sänkt reduktionsplikt. Sverige har under stor del av perioden haft något högre dieselpriiser jämfört med grannländerna.

Figur 23 Dieselpriiserna i Sverige och våra grannländer, för januari 2020–mars 2024



Not: Nominella veckodata för Sverige, Tyskland, Danmark, Finland och nominella månadsdata för Norge.

Källa: Weekly oil bulletin (2024), Statistisk sentralbyrå Norge (2024) och Sveriges riksbank (2024c).

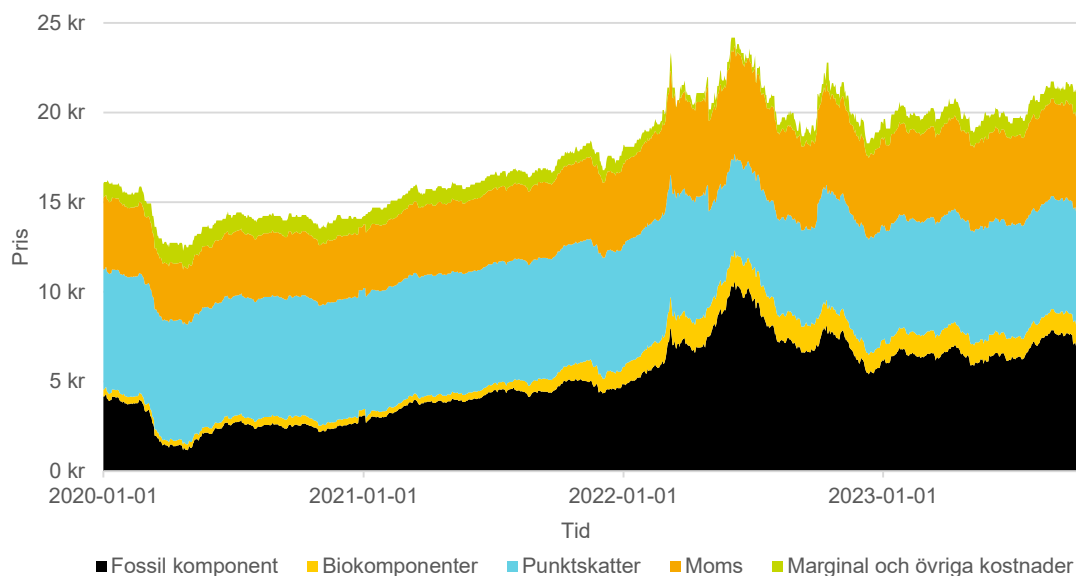
Priset för bensin och diesel består utav flera delar. Den här analysen fokuserar på den fossila delen, biokomponenter, marginal, skatter och övriga kostnader. I den fossila delen ligger kostnaden som är kopplad till råolja och i biokomponenterna ligger kostnader som är kopplade till inblandning av exempelvis etanol, HVO och FAME. Skatterna består av punktskatter (energi- och koldioxidskatt) och mervärdesskatt (moms). Slutligen består bensin- och dieselpriiset av en marginal som bolagen tar ut och övriga kostnader kopplade till försäljning av drivmedlen.

Figur 24 och figur 25 visar bensin- respektive dieselpriiskomponenternas utveckling över tid. För diesel utgjorde skatt (punktskatter och moms) 43 procent av det rekommenderade priset, jämfört med 57 procent för bensin under första halvåret 2023. Själva varukostnaden, dvs. summan av fossil komponent och biokomponenten, utgjorde 54 procent av det rekommenderade priset för diesel jämfört med 38 procent för bensin för samma period. Resterande tre procent av dieselpriiset utgjordes av marginal och övriga kostnader, jämfört med fem procent för bensin.

För första halvåret 2020 utgjorde skatt (punktskatter och moms) 57 procent av det rekommenderade priset för diesel, jämfört med 73 procent för bensin. För samma period utgjorde själva varukostnaden 35 procent av det rekommenderade priset för diesel, jämfört med 20 procent för bensin för samma period. Resterande åtta procent

av dieselpriiset utgjordes av marginal och övriga kostnader, jämfört med sju procent för bensin.

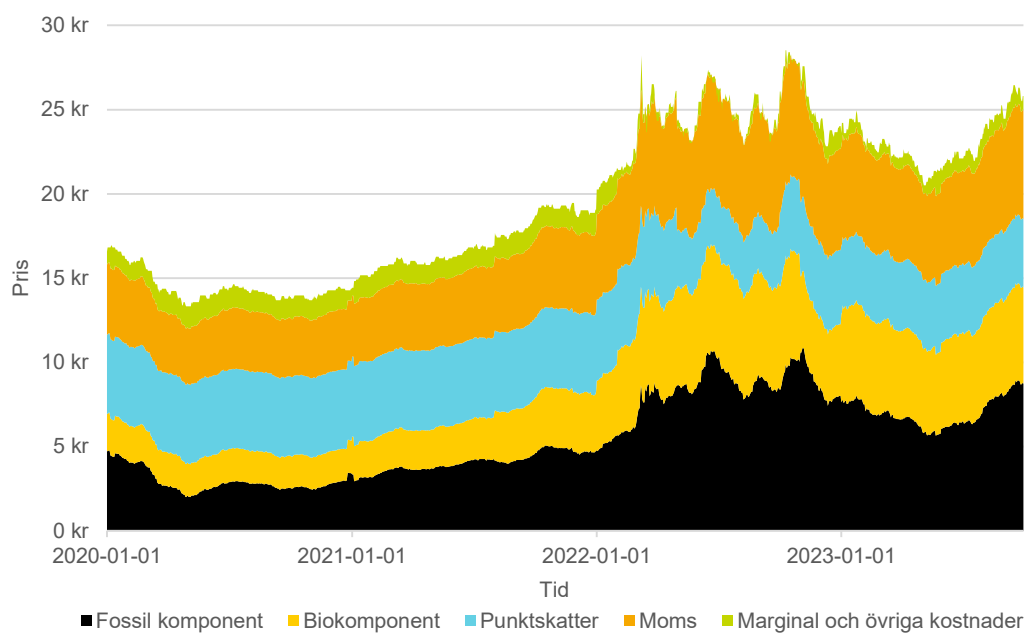
Figur 24 Bensinprisets kostnadskomponenter, för åren januari 2020–september 2023



Not: Nominella priser. Rekommenderat pris hämtat från Circle K:s hemsida.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden och bearbetning av Konkurrensverket, Circle K (2024).

Figur 25 Dieselprisets kostnadskomponenter, för åren januari 2020–september 2023



Not: Nominella priser. Rekommenderat pris hämtat från Circle K:s hemsida.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden och bearbetning av Konkurrensverket, Circle K (2024).

Marginal och övriga kostnader ligger en stor del av den undersökta perioden på runt en krona. Siffran ska tolkas med försiktighet då analysen bygger på snitt och den består av både marginal och övriga kostnader. För att läsa mer om marginaler på drivmedelsmarknaden, se avsnitt 6.2.

4.2 Ökar priset snabbt och sjunker långsamt?

När kostnaden för en insatsvara förändras justeras vanligtvis även slutpriset. På flera marknader tenderar dock priset att justeras snabbare efter en kostnadsökning än efter en minskning av kostnaden.⁵⁷ Efter en kostnadsökning justeras priset uppåt, så att samma marginal snabbt nås igen. Vid en kostnadsminskning justeras i stället priset nedåt långsamt, med resultatet att marginalen tillfälligt blir större än vanligt. I litteraturen beskrivs detta ofta som att priser stiger som *raketer* vid kostnadsökningar men sjunker som *fjädrar* vid kostnadsminskningar, på engelska *rockets and feathers*.

Sådan *asymmetrisk* prissättning har tidigare identifierats för just drivmedel i många olika länder, inklusive i Sverige för 2012.⁵⁸ Forskningslitteraturen är inte enig om varför fenomenet uppstår, men vissa menar att det utgör ett tecken på bristande konkurrens. Oavsett orsak kan det, vid priser och kostnader som ofta ändras, vara en källa till högre intäkter för drivmedelsföretag.

Det finns därför anledning att undersöka fenomenet även här. I detta avsnitt undersöks om priset på drivmedel reagerar olika fort efter en förändring i kostnaden för drivmedlets insatsvaror beroende på om det är en ökning eller minskning. Frågan undersöks dels för rekommenderade priser, dels för de stationspriser konsumenter möter, både vad gäller bensin och diesel.

4.2.1 Tidigare resultat och teori

Drivmedelsmarknaden har återkommande varit föremål för undersökningar av kostnaders genomslag på pris och asymmetrisk prissättning. Detta är inte förvånande då drivmedel har priser, såväl på slutprodukt som på insatsvaror, som ofta ändras. Själva begreppet raketer och fjädrar myntades i en artikel om just asymmetrisk prissättning på drivmedelsmarknaden.^{59, 60}

⁵⁷ Peltzmann (2000) undersökte 242 olika marknader och finner sådan asymmetrisk prissättning på ungefär två tredjedelar av marknaderna.

⁵⁸ Se tabell 16 nedan.

⁵⁹ Bacon (1991).

⁶⁰ Det motsatta förhållandet, där priser faller snabbt och ökar långsamt, saknar ett vedertaget namn.

Litteraturen är emellertid inte enig om varför företag väljer att prissätta asymmetriskt. Många studier tar en helt empirisk ansats och försöker enbart undersöka om fenomenet finns, snarare än att förklara *varför*. Två olika förklaringar brukar dock lyftas fram. För det första kan fenomenet förklaras av tyst samordning mellan företag eller av bristande konkurrens.⁶¹ När kostnader sjunker kan företag tillfälligt få en större marginal än vanligt om de sänker priset långsamt. En bristande konkurrens, eller till och med en tyst samordning kring att hantera kostnadssänkningar på detta sätt, möjliggör att marginalen tillfälligt kan hållas högre än vanligt. Vid en kostnadssänkning utgör det då rådande priset en naturlig nivå för företagen att, utan någon kommunikation mellan varandra, underförstått och tillfälligt samordnas kring. Vid kostnadsökningar är däremot incitamenten starka att snabbt övervältra de högre kostnaderna på konsumenterna så att marginalen återställs.

För det andra kan de asymmetriska prisförändringarna förklaras av att konsumenter potentiellt anstränger sig mer för att hitta låga priser under tider av ökande priser jämfört med tider av fallande priser.⁶² Drivmedelsföretag möter då en mindre elastisk efterfrågan när kostnader och priser sjunker. Den asymmetriska prissättningen blir då ett resultat av drivmedelsföretag som prissätter rationellt utifrån konsumenters varierande sökintensitet, med resultatet att kostnadsgenomslaget blir långsammare för kostnadsminskningar än för kostnadsökningar.

Det finns inte många studier om asymmetrisk prissättning i Sverige, men de få som genomförts finner stöd för det. Asplund med flera undersökte tidigt huruvida rekommenderade priser följde ett asymmetriskt prissättningsmönster.⁶³ Med data för åren 1980 till och med 1996 fann de att rekommenderade priser justerades snabbare uppåt efter en kostnadsökning än nedåt efter en kostnadsminskning. Rrukaj och Steen har senare undersökt bensinpriser för ett urval av stationer under 2012 och finner en stark asymmetri de första dagarna efter en kostnadsförändring.⁶⁴ Författarna gör därutöver en överslagsberäkning av vad detta innebär för drivmedelsföretagens bruttomarginal under 2012. Uppskattningsvis motsvarar intäkterna från den asymmetriska prissättningen nära 40 procent av bruttomarginalen för året. En asymmetrisk prissättning kan alltså resultera i ett betydande bidrag till marginalen på drivmedel.

Även studier om asymmetrisk prissättning i andra länder finner stöd för det. Tabell 16 listar ett urval av framför allt senare studier inom området. Litteraturen på området är omfattande, så detta är inte ett heltäckande urval. Men som framgår av tabellen är asymmetrisk prissättning ett fenomen som funnits på många olika geografiska platser och över tid. Såsom också framgår av tabellen är det dock inte något som alltid påvisats när det undersökts. Det är alltså inte något som alltid karaktäriserar drivmedelspriser.

⁶¹ Exempelvis lyfter Byrne (2019), Rrukaj och Steen (2024) och Verlinda (2008) fram denna förklaring.

⁶² Exempel på studier som lyfter denna förklaring är Lewis (2010), Remer (2015) och Frondel (2020).

⁶³ Asplund m.fl. (2000).

⁶⁴ Rrukaj och Steen (2024).

Tabell 16 Urval av tidigare studier av asymmetrisk prissättning på drivmedelsmarknader

Studie	Land	Tidsperiod	Asymmetri?	Kommentar
Balmaceda & Soruco (2008)	Chile	2001–2004	Ja	
Gautier & Le Saout (2015)	Frankrike	2007–2009	Ja, delvis	5 till 10 procent (diesel) och 8 till 12 procent (bensin) av stationer prissätter asymmetriskt.
Byrne (2019)	Kanada	2007–2008	Ja	
Faber (2015)	Nederländerna	2006–2008	Ja, delvis	Cirka två femtedelar av stationer prissätter asymmetriskt.
Commerce Commission New Zealand (2019)	Nya Zeeland	2011–2019	Nej	
Competition Commission Singapore (2017)	Singapore	2010–2016	Nej	
Comisión Nacional de la Competencia (2012)	Spanien	2005–2011	Ja	
Competition and Markets Authority (2023d)	Storbritannien	2015–2023	Ja, delvis	Enbart asymmetri för diesel och enbart när sista två åren inkluderades i urvalet.
Competition and Markets Authority (2013)	Storbritannien	2000–2012	Nej	
Rrukaj & Steen (2024)	Sverige	2012	Ja	
Asplund m.fl (2000)	Sverige	1980–1996	Ja	Studerar rekommenderade priser.
Asane-Otoo & Dannermann (2022)	Tyskland	2014–2018	Ja	
Frondel (2020)	Tyskland	2012–2013, 2014–2015	Ja, delvis	Asymmetri under första perioden. Motsatt asymmetri under andra perioden, efter infört pristransparensverktyg.
Remer (2015)	USA	2008–2009	Ja	
Chesnes (2010)	USA	2002–2009	Ja	
Verlinda (2008)	USA	2002–2003	Ja	
Lewis (2004)	USA	2000–2001	Nej	Finner motsatt asymmetri under vissa förutsättningar.
Bachmeier & Griffin (2003)	USA	1985–1998	Nej	Undersöker oljeprisets genomslag på grossistpriser för bensin.
Borenstein m.fl. (1997)	USA	1986–1992	Ja	
Fasoula & Schweikert (2020)	Österrike	2004–2016	Ja, delvis	Motsatt asymmetri innan pristransparens och prisändringsregleringar i Österrike. Asymmetri för diesel därefter.
Bundeswettbewerb sbehörde (2008)	Österrike	2004–2008	Ja	

Även om många studier har undersökt asymmetrisk prissättning är det enbart vissa som försöker koppla sina resultat kring det till en förklaring av varför det sker. Ett antal studier ger empiriskt stöd för förklaringen som grundar sig i bristande konkurrens. Rrukaj och Steen jämför omfattningen av asymmetri mellan stationer med och utan närliggande konkurrenter, och finner att stationer utan nära konkurrenter prissätter asymmetriskt i högre utsträckning än stationer med nära konkurrenter.⁶⁵ Byrne finner att stationer i Kanada på landsbygden, som man kan förvänta sig möter svagare konkurrens än motsvarande stationer i städer, prissätter asymmetriskt medan stationer i städer inte gör det.⁶⁶ Författaren finner också att olika mått på lokal marknadsmakt är associerat med asymmetrisk prissättning. Ytterligare ett exempel är en studie av Verlinda, som finner att faktorer som differentierar stationen, såsom varumärke, och distansen till närmsta konkurrenter ökar asymmetrin i prissättningen hos stationer.⁶⁷

Samtidigt finns det andra resultat som inte finner samma stöd. Exempelvis undersöker Faber enskilda stationers prissättning i Nederländerna och finner att ungefär två femtedelar av dem har en asymmetrisk prissättning. Däremot finner författaren inte några signifikanta skillnader mellan dessa stationer och andra stationer i övrigt.⁶⁸ Balmaceda och Soruco finner inte att stationer med högre marginaler, vilket de använder som en proxyvariabel för marknadsmakt, prissätter asymmetriskt i större utsträckning än stationer med låga marginaler.⁶⁹

Därutöver finner exempelvis Lewis att de observerade prisförändringarna följer förväntningarna från en sökbaserad modell, medan de går emot förväntningarna från exempelvis en modell baserad på samordning.⁷⁰ Frondel med flera undersöker också om asymmetrisk prissättning i Tyskland påverkats av införande av lagstadgad pristransparens på den tyska drivmedelsmarknaden.^{71, 72} Författarna finner asymmetrisk prissättning 2012 och 2013, innan pristransparensen infördes. Efteråt, för 2014 och 2015, hittar de däremot motsatt asymmetri, det vill säga att kostnadsänkningar får snabbare genomslag än höjningar. De resultaten skiljer sig från de som Fasoula och Schweikert hittar om Österrikes pristransparens och prisändringsregleringar.⁷³ De författarna hittar i stället att främst kostnadsökningar fick snabbare genomslag efter Österrikes reformer. För bensin fick kostnadsänkningar snabbare genomslag än kostnadsökningar såväl innan reformerna som efter, men för diesel innebar reformerna att kostnadsökningars genomslagstakt ökade tillräckligt för att gå om kostnadsänkningars takt.

⁶⁵ Rrukaj och Steen (2024).

⁶⁶ Byrne (2018).

⁶⁷ Verlinda (2008).

⁶⁸ Faber (2015).

⁶⁹ Balmaceda och Soruco (2008).

⁷⁰ Lewis (2004).

⁷¹ Frondel (2020).

⁷² Se vidare i kapitel 7 om pristransparensverktyg och lagstadgad pristransparens i andra länder och erfarenheterna av dem.

⁷³ Fasoula och Schweikert (2020).

Sammantaget är asymmetrisk prissättning något som identifierats i många länder, inklusive i Sverige och i Europa. Forskningslitteraturen är inte enig om vad som driver asymmetrisk prissättning. Stöd finns för att fenomenet har sin grund i tyst samordning eller svag konkurrens. Samtidigt finns också empiriskt stöd för att det har sin grund i varierande sökintensitet hos konsumenter.

4.2.2 Dataunderlag

I denna del beskrivs det dataunderlag som analysen bygger på. I tabell 17 listas de inkluderade variablerna, och i nästföljande tabell redovisas deskriptiv statistik kring variablerna.

Tabell 17 Variabler

Variabel	Tidsperiod	Beskrivning
Rekommenderat pris, bensin	Januari 2013–september 2023	Rekommenderat pris för bemannade stationer för Circle K, 2013–2023, exklusive skatt.
Rekommenderat pris, diesel	Januari 2013–augusti 2023	Rekommenderat pris för bemannade stationer för Circle K, 2013–2023, exklusive skatt.
Pris, bensin	Januari 2016–augusti 2023	Genomsnittligt pris per dag och station, 2016–2023, exklusive skatt.
Pris, diesel	Januari 2016–augusti 2023	Genomsnittligt pris per dag och station, 2016–2023, exklusive skatt.
Kostnad, bensin	Januari 2013–september 2023	Viktad kostnad för bensin och etanol utifrån inblandning enligt drivmedelsstandard, baserat på marknadsnoteringar.
Kostnad, diesel	Januari 2013–augusti 2023	Viktad kostnad för insatsvarorna för diesel utifrån marknadsnoteringar för diesel och RME/FAME samt specifika kostnader och inblandning varje enskilt företag uppgett. För ett företag saknas kostnadsdata innan 2019.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Tabell 18 Deskriptiv statistik

Variabel	Genomsnitt	Standardavvikelse	Min	Max
Rekommenderat pris, bensin	5,64	1,39	2,86	11,45
Rekommenderat pris, diesel	7,68	2,15	4,72	15,19
Pris, bensin	5,49	1,59	1,60	11,56
Pris, diesel	7,85	2,58	2,95	15,29
Kostnad, bensin	4,25	1,47	1,17	9,91
Kostnad, diesel	6,66	2,60	2,41	14,55

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

Eftersom detta avsnitt använder data över en så lång period korrigeras pris- och kostnadsvariablerna även för inflation. KPI har använts för att omvandla variablerna till januari 2013 års penningvärde. Eftersom KPI är på månadsbasis har också variablerna justerats månad för månad. Detta tillför en minimal felkälla, då inflationen är ett kontinuerligt fenomen, inte något som sker på månadsbasis.

Priser och skatter

Denna analys använder två typer av priser från de fyra största drivmedelsföretagen i Sverige. För det första används rekommenderade priser för bensin och diesel. Under den undersökta perioden har samtliga företag med få undantag haft samma rekommenderade priser varje dag, med hänsyn tagen till stationstyp.⁷⁴ Av den anledningen, samt resultaten av analysen i kapitel 4.3, används de rekommenderade priserna från Circle K genomgående. Eftersom rekommenderade priser för bemannade stationer och automatstationer generellt enbart skiljer sig med en fast summa används enbart priser för bemannade stationer i denna analys.

För det andra används genomsnittliga dagspriser för bensin respektive diesel från de fyra största drivmedelsföretagens stationer.⁷⁵ Vi saknar tillgång till samtliga inkluderade företags stationspriser för hela den undersökta perioden. För tre av de fyra stora företagen har vi priser för 2016, medan vi för ett företag har prisserier för stationer som börjar först under 2017 och 2018. För det sistnämnda företaget har vi därutöver enbart priser för stationer där prissättningen styrs av bolaget centralt.

Priset som en konsument betalar för drivmedel innehåller ett antal skatter. Både rekommenderat pris och stationspriser har i denna analys justerats för skatter, så att de uttrycks exklusive skatt. Mer precist har mervärdesskatt, koldioxidskatt och energiskatt subtraherats från respektive pris. Innan reduktionsplikens införande hade eventuellt inblandade biodrivmedel en, under vissa förutsättningar, lägre skatt även i låginblandade drivmedel.

Beräkningen av skatt för bensin har utgått från att inblandningen är i enlighet med standarden och viktat skatten per liter mot andelarna fossilt bränsle och etanol. För diesel utgår beräkningarna i stället från de inkluderade företagens egna genomsnittliga inblandningsnivåer, vilket innebär att en skattenivå per företag har beräknats. I den mån ett företag sålt diesel med olika nivåer av inblandning har den högsta inblandningen använts för att beräkna skatten för denna analys. I samtliga fall har det antagits att de inblandade drivmedlen uppfyller de relevanta hållbarhetskriterierna för att nedsatt skatt ska medges.

⁷⁴ Såsom beskrivs i avsnitt 4.3 publicerar ett företag, under åtminstone den i det avsnittet undersökta perioden, generellt sina rekommenderade priser, eller listpriser, ett datum senare än övriga företag. Detta är korrigerat för i det dataunderlag som används här.

⁷⁵ Se bilaga 1 kapitel 1 för ytterligare detaljer kring detta dataset.

Rekommenderade priser ändras inte på helger. I analyser av rekommenderade priser ingår därför inte helger.⁷⁶ Stationspriser kan däremot ändras även på helger, varför hela veckan ingår i analyser med de priserna.

Kostnader

Inköpskostnaden för bensin bygger på marknadsnoteringen enligt *Premium gasoline 10PPM Cargoes CIF NWE*, vilket är en löpande prisbedömning för nordvästra Europa från företaget S&P Global Commodity Insights. Prisbedömningen är tänkt att spegla marknadspriset för köp av 10 000 ton bensin med vissa standardiserade specifikationer och leverans inom 10 till 25 dagar med vissa standardiserade leveransvillkor.

Standarden för bensin har inneburit en inblandning av etanol under den undersökta perioden. För att få ett mer heltäckande mått för kostnaden för bensin har därmed också en marknadsnotering för etanol liknande den för bensin använts, *Ethanol T2 FOB Rotterdam*.⁷⁷ Dessa två kostnadsvariabler har sedan viktats mot deras andelar utifrån standarden för bensin för att skapa en enskild kostnadsvariabel per liter.

Under den undersökta perioden har två olika nivåer av inblandning varit standard för bensin. I augusti 2021 övergick standarden för bensin från E5 till E10, det vill säga den standardmässiga inblandningen av etanol höjdes från 5 till 10 procent. Exakt inblandning kan marginellt skilja sig från 5 eller 10 procent för enskilda företag, men beräkningarna har schablonmässigt utgått från att detta är de inblandningsnivåer som gäller för all bensin. Det är också möjligt för företag att blanda in exempelvis bionafte i bensin för att uppfylla reduktionsplikten. Detta bortses ifrån i denna analys då det potentiellt skiljer sig mellan olika företag och utgör en sådan liten andel av det sålda drivmedlet.

I och med att den sålda dieseln under den undersökta perioden haft en hög andel inblandad HVO blir det svårt att ta fram motsvarande enkla beräkning av en gemensam kostnad för insatsvaran för samtliga företag. Vi saknar tillgång till relevanta marknadsnoterade priser för HVO som insatsvara. Därutöver har reduktionsplikten premierat användandet av biodrivmedel med förväntat bättre klimategenskaper, med priser som sannolikt skulle avvika från ett teoretiskt marknadspris för den generiska varan. Kravet på inblandning av biodrivmedel har också varit betydligt högre för diesel än bensin. Skillnader mellan företagens hantering av reduktionsplikten är betydligt större för diesel än bensin.

Det har därmed inte gått att ta fram en enskild rättvisande kostnad för diesel för samtliga företag. I stället har företagsspecifika kostnadsvariabler för diesel byggts. Det finns därför en kostnadsvariabel per företag för diesel. Som grund för samtliga har marknadsnoteringen för diesel, *ULSD 10 ppm Cargoes CIF NWE*, använts och

⁷⁶ Övriga helgdagar inkluderas fortfarande. Det rekommenderade priset har exempelvis förändrats på nyårsdagen flera gånger. Detta kan innebära en begränsad felkälla i den mån vissa helgdagar behandlas som helger, det vill säga att priset aldrig ändras den dagen. Givet hur få de röda dagarna är som andel av året bör det inte ha betydelse.

⁷⁷ S&P Global Commodity Insights (2024a).

marknadsnoteringen *Argus Biofuels RED Rapeseed OME job Rotterdam* för FAME. Den förstnämnda är en löpande prisbedömning för diesel för nordvästra Europa framtagen av företaget S&P Global Commodity Insights. Prisbedömningen syftar till att spegla köp av 10 000 till 40 000 ton diesel med vissa standardiserade specifikationer, transporterat med båt med vissa leveransvillkor och med leverans inom 10 till 25 dagar.⁷⁸ Marknadsnoteringen för FAME är en löpande prisbedömning genomförd av företaget Argus Media. Gemensamma densiteter mellan företagen för diesel och FAME har också använts för att omvandla dessa priser, uttryckta som pris per vikt-enhet, till priser per volymenhet. Till det har de olika kostnadsposterna benämnda premier för diesel och FAME, som varje enskilt företag uppgett, använts.⁷⁹ Därutöver har de olika kostnadsposter som i övrigt berör reduktionsplikten, som varje företag uppgett, använts. Dessa sistnämnda poster har, i den kostnadsdata analysen bygger på, generellt karaktären av fasta tillägg till den löpande dieselkostnaden, där tilläggens storlek ändras med olika intervall. Varje enskilt företags inblandningshalt av olika biodrivmedel har använts för att vikta de relevanta kostnaderna. Dessa inblandningshalter kan vara genomsnitt över en längre tidsperiod, som längst ett år. Övriga kostnadsposter har i möjligaste mån bortsetts ifrån. Det är möjligt att vissa kostnader inkluderats i premier för vissa företag, men inte för andra, så att nivåerna på kostnaderna mellan företagen inte är jämförbara. Det är dock rörelserna över tid, framför allt i de marknadsnoterade posterna, som är av intresse. Dessa bör vara tillräckligt jämförbara mellan företagen, i synnerhet då samma marknadsnoteringar använts i denna analys. För ett företag saknas kostnadsdata för åren innan 2019. För övriga finns data från 2013.

Marknadsnotering för bensen, diesel och FAME är uttryckt i valutan dollar och etanol i euro. Vissa företagsspecifika dieselkostnader är också uttryckta i dollar. Växelkurser från Riksbanken har använts för att omvandla dessa till svenska kronor.

Eftersom beslutade rekommenderade priser offentliggörs av de flesta drivmedelsföretagen tidigt på dagen används marknadsnoteringen för inköpskostnader för dagen innan som kostnaden för en viss dag.⁸⁰ För enkelhetens skull kommer detta att refereras till som dagens kostnad, trots att det är marknadsnoteringen för dagen innan som använts.

Under helger, då marknadsnoteringen för kostnader inte uppdateras, antas kostnaden vara samma som dagen innan. Detta innebär att söndagar och måndagar, utöver lördag, har marknadsnoteringen som egentligen avsåg fredagen. Ett företag har inte uppgett företagsspecifika kostnader avseende diesel för helger och vissa helgdagar för en del av den undersökta perioden. Även här antas kostnadsposterna vara desamma som senaste dag med redovisade kostnader.

⁷⁸ S&P Global Commodity Insights (2024b).

⁷⁹ I det fall kostnader är depåspecifika har det oviktade genomsnittet för de depåer företaget använder använts.

⁸⁰ Se kapitel 4.3 för mer information om tidpunkter för offentliggörande av rekommenderade priser.

4.2.3 Metod

Den frågeställning vi försöker besvara är om förändringen i priset mot slutkund som följer en förändring i kostnaden för insatsvaran sker olika fort beroende på om kostnaden ökar eller minskar. I verkligheten förändras kostnader för drivmedel ofta. En ny kostnadsförändring kan ske innan priset fullt ut hunnit reagera på den tidigare förändringen. Det går därför inte att rakt av jämföra olika reaktioner på kostnadsförändringar. För att besvara frågan kan man i stället, utifrån historiska data, försöka modellera hur priset normalt rör sig efter kostnadsförändringar. Med en sådan modell går det sedan att simulera hur priset rör sig efter en hypotetisk kostnadsökning eller kostnadsminskning, isolerat från nya kostnadsförändringar. Genom att jämföra simuleringen för en ökning och en minskning går det sedan att se om det finns en asymmetri i prissättningen efter kostnadsförändringar.

Såsom redogörs för nedan kan man anta att de två variablerna som används, pris och inköpskostnad, har en gemensam enhetsrot och är så kallat kointegrerade. Annorlunda uttryckt betyder detta att priset på insatsvaran och priset mot konsument var för sig ser ut att röra sig på ett helt slumpartat sätt utan någon tendens till att återgå till något visst värde eller trend, men att de har ett stabilt samband mellan varandra över tid som innebär att deras slumpartade rörelser är likartade. Intuitionen kring detta är att priset har en, under långa perioder, konstant marginal mot kostnaden. Marginalen kan i varje given stund avvika från det långsiktiga sambandet, men rör sig hela tiden tillbaka mot jämvikten. Summan av alla marknadsaktörers beteenden innebär att när kostnaden förändras justeras sedan priset för att återigen nå samma marginal som innan.

Givet ett sådant stabilt samband kan vi använda den metod som en stor del av litteraturen använder och estimerar en så kallad *error-correction model* (felkorrigeringsmodell). En felkorrigeringsmodell innebär att man försöker skatta flera olika samband. För det första skattas en långsiktig jämvikt mellan de kointegrerade variablerna. I detta fall är jämvikten som nämnt en form av förenklad marginal mellan inköpskostnaden för insatsvarorna och priset. För det andra skattas takten i vilken variablerna långsiktigt rör sig mot jämvikten om de skulle hamna utanför den. Ett grundantagande i modellen är att detta samband, marginalen, är stabil över tid och att olika faktorer förmår priset att röra sig så att avvikelser från den jämvikten till slut försvinner. För det tredje skattas variablernas kortsiktiga dynamik, det vill säga hur förändringar i pris förväntas kortsiktigt påverkas av tidigare förändringar i pris samt både tidigare och samtida förändringar i kostnader. Summan av dessa samband innebär att man får en modell över hur priset rör sig i förhållande till kostnaden, som då möjliggör en simulering av rörelsen tillbaka till jämvikt efter en hypotetisk kostnadsförändring.

Till skillnad mot en vanlig felkorrigeringsmodell delas variablerna här upp i positiva och negativa förändringar. På så sätt tillåts priset att påverkas olika av positiva och negativa förändringar i kostnaden. Det antas därutöver att det är priset mot slutkonsument som korrigeras när jämvikten rubbats, inte priset på insatsvaran. Det är inte realistiskt att tro att marknadspriset för storskaliga köp av drivmedel på en

internationell marknad märkbart justeras för att anpassa sig mot konsumentpriserna i Sverige. En potentiell felkälla vore dock om drivmedelsföretag hade korrekta förväntningar kring framtida kostnader, och anpassade priset på rätt sätt i förväg.

Felkorrigeringsmodellen estimeras i två steg. I det första steget skattas det långsiktiga sambandet mellan pris och kostnad. Analysen genomförs separat för bensin och för diesel, så samtliga modeller skattas separat för båda drivmedlen. Specifikationen i det första steget ser ut enligt följande:

$$P_t = \theta_0 + \theta_1 K_t + \vartheta \mathbf{D} + \eta_t$$

P_t avser pris, exklusive skatt, för antingen bensin eller diesel i kronor per liter för dag t , antingen rekommenderat pris eller genomsnittligt pris under dagen hos en enskild station. K_t är den viktade kostnaden för drivmedlet, antingen bensin eller diesel, i kronor per liter. Variablerna är indexerade med t för dag. Båda variablerna är justerade för inflation och uttrycka i penningvärdet för januari 2013. θ_0 är en konstant och η_t en felterm. \mathbf{D} är en vektor av dummyvariabler som antar värdet ett från och med olika händelser som förväntas innebära förändringar i det långsiktiga sambandet mellan pris och kostnad. När diesel undersöks inkluderas även en dummyvariabel som antar värdet ett under året 2022 och noll övriga år. Såsom redogörs för nedan förändras skillnaden mellan pris och kostnad i anslutning till reduktionsplikts införande, COVID-19-pandemin, det försämrade säkerhetspolitiska läget i samband med Rysslands anfall mot Ukraina februari 2022 och, för diesel, under året 2022. Specifikationen innehåller dummyvariabler som antar värdet ett från och med respektive händelse och, för diesel, under året 2022. I den mån dessa händelser enbart påverkat nivån på skillnaden mellan pris och kostnad kan vi därmed kontrollera för händelsernas effekter på det långsiktiga sambandet.

Parametern θ_1 mäter det långsiktiga genomslaget för drivmedelskostnaden på priset. Residualerna från den skattade modellen, η_t , beräknas sedan och används i steg två.

I det andra steget skattas takten med vilket variablerna rör sig mot jämvikt samt deras kortsiktiga dynamik. Specifikationen ser ut som följer:

$$\Delta P_t = \delta^+ \eta_{t-1}^+ + \delta^- \eta_{t-1}^- + \sum_{i=1}^m \beta_i^+ \Delta P_{t-i}^+ + \sum_{i=1}^m \beta_i^- \Delta P_{t-i}^- + \sum_{i=0}^q \gamma_i^+ \Delta K_{t-i}^+ + \sum_{i=0}^q \gamma_i^- \Delta K_{t-i}^- + \epsilon_t$$

Variabler med Δ avser förändringar mellan period t och $t-1$. Variabler med ett plus som superskript avser positiva förändringar eller variabler med positiva värden och de med ett minustecken avser negativa förändringar eller variabler med negativa värden. Formellt definieras dessa variabler som:

$$\Delta P_t^+ = \max[0, \Delta P_t]$$

$$\Delta P_t^- = \min[0, \Delta P_t]$$

$$\Delta K_t^+ = \max[0, \Delta K_t]$$

$$\Delta K_t^- = \min[0, \Delta K_t]$$

$$\eta_t^+ = \max[0, \eta_t]$$

$$\eta_t^- = \min[0, \eta_t]$$

ϵ_t är en felterm. m och q avser antalet laggade värden på respektive par av positiva och negativa förändringar.⁸¹

Det ska tydliggöras att modellen, precis såsom litteraturen normalt gör, inte tar hänsyn till andra faktorer som påverkar priset än just de kostnader för insatsvaror som inkluderats. I den mån andra faktorer inte samvarierar med kostnaden är detta inte ett problem. Men det är möjligt att, exempelvis, perioder av svag ekonomisk aktivitet påverkar både kostnaden för drivmedel och konsumenters priskänslighet. Om så är fallet, eller om andra faktorer agerar liknande, kan resultaten i någon mån vara missvisande.

Impulsresponsfunktioner

Efter att modellerna ovan skattats simuleras effekten av kostnadsökningar och kostnadsminskningar genom så kallade impulsresponsfunktioner. En impulsresponsfunktion innebär att en kostnadsförändring med en standardiserad storlek antas inträffa när variablerna är i jämvikt, där modellens parametrar sedan används för att beräkna effekten på priset under samma dag och efterföljande dagar, allt annat lika. Effekten på pris dag t av en kostnadshöjning på 1 krona samma dag blir:

$$\Delta P_t = \gamma_0^+$$

För dag $t+1$ blir priset förändringen sedan:

$$\Delta P_{t+1} = \gamma_1^+ + \delta^-(\Delta P_t - \theta_1) + \beta_1^+ \max[0, \Delta P_t] + \beta_1^- \min[0, \Delta P_t]$$

För dag $t+2$ och framåt används modellen på motsvarande sätt, där de tidigare beräknade resultaten från tidigare dagar används för att beräkna nästkommande

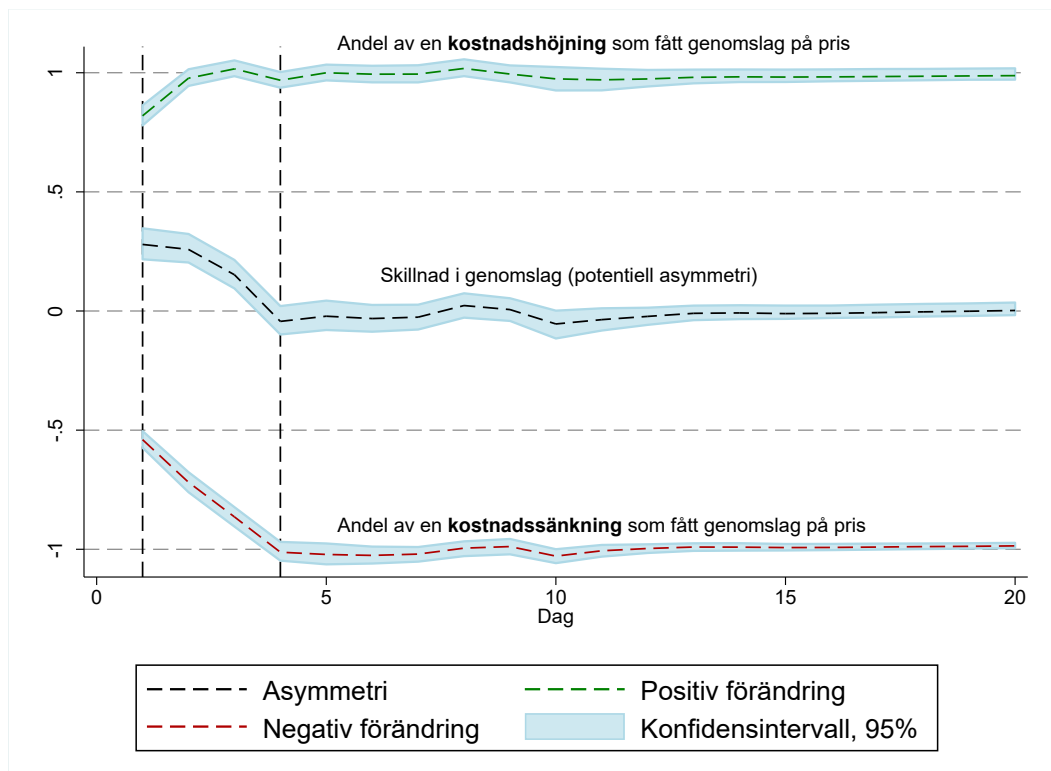
⁸¹ Dessa sätts genomgående till 10 för stationspriser, främst utifrån vad som kan tänkas vara en rimlig tid under vilka tidigare kostnadsförändringar påverkar framtida priset förändringar och för att skapa jämförbarhet mellan olika modeller. För rekommenderade priser sätts de till 10 för bensin och sju för diesel. För mer detaljer se bilaga 1 kapitel 2.

dag. En kostnadsänkning fungerar på motsvarande sätt som en kostnadsökning, men med andra parametrar.

De kumulativa prisförändringarna ger sedan en bana för priset tillbaka till sin jämvikt. Genom att i varje period, eller dag, jämföra hur mycket av kostnaden som fått genomslag på priset mellan de två olika banorna för kostnadsökningar och kostnadsänkningar kan man se om en det finns en asymmetri. För exempelvis 50 procent av en kostnadsänkning genomslag på priset första dagen, men hela 80 procent av en kostnadshöjning under samma dag, så föreligger asymmetrisk prissättning. Men är genomslaget lika stort dag för dag är prissättningen symmetrisk.

Resultaten från impulsresponsfunktionen illustreras grafiskt. I figur 26 nedan visas ett schematiskt sådant diagram.

Figur 26 Schematisk illustration av en impulsresponsfunktion



Not: Figuren bygger på fiktiva data.
Källa: Bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 26 visar ett exempel på en impulsresponsfunktion, med fiktiva data. I figuren visas tre olika linjer, samtliga med 95-procentiga konfidensintervall. Den översta linjen illustrerar effekten av en kostnadshöjning en viss dag, i figuren benämnd dag ett, och dess effekt på priset till och med 19 dagar efter kostnadsförändringen. När linjen når värdet ett har hela kostnadsförändringen fått genomslag på priset. Övriga värden kan läsas som andelar av kostnadshöjningen som fått genomslag. Så redan samma dag som kostnadshöjningen sker får den nära fullt genomslag på det rekommenderade priset för både bensin och diesel. Den nedersta linjen visar motsvarande

vid en kostnadsänkning. När den linjen når värdet minus ett har hela kostnadsänkningen fått genomslag på priset. Absolutvärdet för värdena mellan minus ett och noll kan läsas som andelen av kostnadsänkningen som fått genomslag. Precis som vid en höjning får en sänkning snabbt fullt genomslag på priset enligt dessa resultat. Båda kostnadsförändringarna illustreras i det hypotetiska fallet att ingen annan kostnadsförändring sker inom figurens intervall.

Den mellersta linjen visar skillnaden, eller asymmetrin, mellan de två andra linjerna, det vill säga skillnaden mellan de kumulativa effekterna på priset av en sänkning och höjning av kostnaden. Ligger denna linje statistiskt signifikant över noll innebär det att kostnadshöjningar i genomsnitt får genomslag snabbare än sänkningar, och att sådan asymmetrisk prissättning som undersöks föreligger. Om linjen under en dag skulle ha värdet 0,1 och vara statistiskt signifikant innebär det att genomsnittliga kostnadshöjningar, till och med den dagen, får genomslag på priset med 10 procent mer av kostnadsförändringen än motsvarande kostnadsänkning skulle fått inom samma tid. Om exempelvis värdet hade varit 0,25 dag tre skulle priset ha ökat med 25 procent mer av kostnadsförändringen under de första tre dagarna sammantaget än vad det skulle ha gjort med en kostnadsänkning.

I just detta exempel går det att se att linjen är statistiskt signifikant skild från noll de första fyra dagarna, markerat med de två vertikala streckade linjerna. Detta innebär alltså att priset i det här exemplet följer ett asymmetriskt prissättningsmönster. Som det enkelt går att se i figuren får kostnadsänkningar genomslag på priset långsammare än höjningar. Fullt genomslag nås först vid dag fem, till skillnad från dag två för kostnadshöjningar.

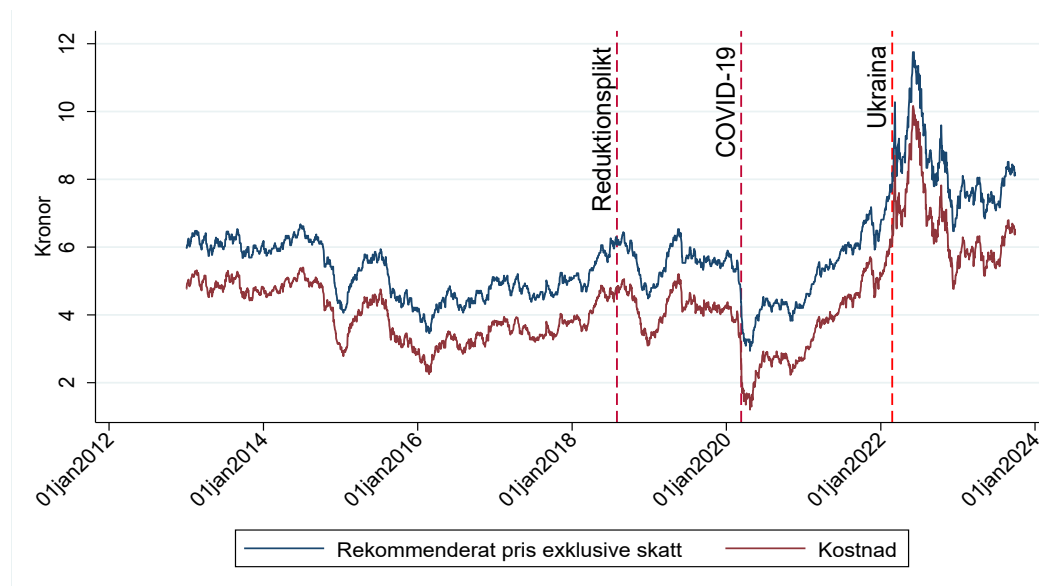
Figuren illustrerar effekten av en kostnadsförändring, allt annat lika. I verkligheten är allt annat sällan lika, utan nya kostnadsförändringar sker innan de tidigare fått fullt genomslag. Det verkliga priset kommer därför inte att följa utvecklingen i impulsresponsfunktionerna fullt ut, utan det kommer vara en samlad effekt av efterföljande kostnadsförändringar. Vissa effekter tar då ut varandra och vissa förstärker varandra. Därutöver utgör de skattade sambanden genomsnittliga förväntningar, och inte vad som med nödvändighet behöver ske i varje enskilt fall.

Utvecklingen av priser och kostnader över tid

I figur 27 nedan visas det rekommenderade priset, exklusive mervärdesskatt, energiskatt och koldioxidskatt, för bensin och den viktade kostnaden för insatsvarorna bensin och etanol. Figur 28 därefter visar det rekommenderade priset för diesel, också exklusive samma skatter, och den genomsnittliga kostnaden per dag för de fyra största drivmedelsföretagen. Såsom framgår av båda figurerna finns ingen tendens för någon variabel att trendmässigt röra sig åt ett visst håll eller att ständigt återkomma till ett visst värde.

De tre vertikala strecken i de två figurerna visar tidpunkten för reduktionsplikts införande, när WHO uttalade att COVID-19 utgjorde en pandemi och det ryska anfallet mot Ukraina i februari 2022. I samband med de två sistnämnda händelserna ses tydliga förändringar i priset och kostnaderna.

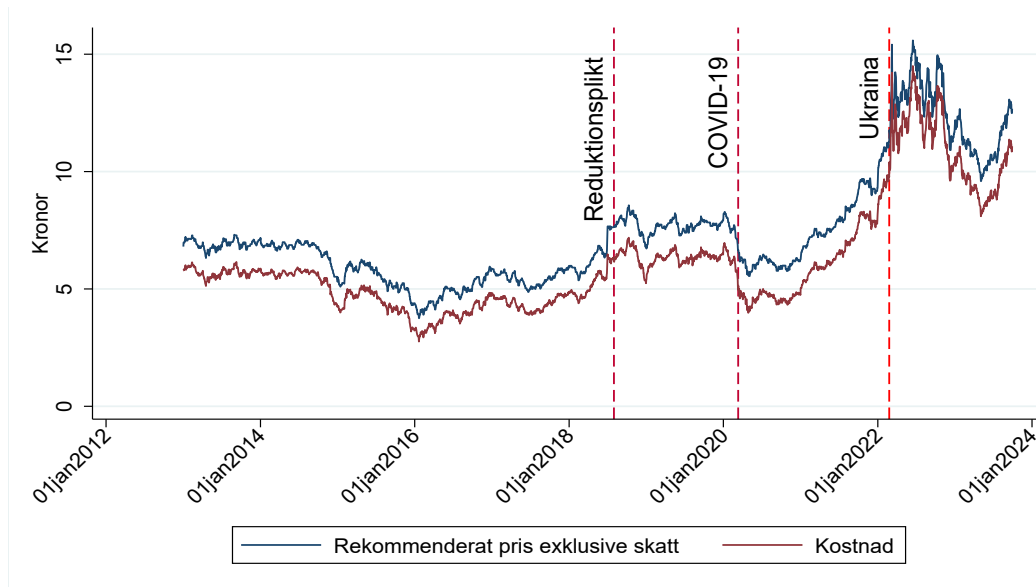
Figur 27 Rekommenderat pris exklusive skatt och kostnad för bensin, januari 2013 års penningvärde, 2013–2023, kronor



Not: Linjen reduktionsplikt markerar när reduktionsplikten infördes. Linjen COVID-19 markerar när WHO uttalade att COVID-19 var en pandemi. Linjen Ukraina markerar när Rysslands anfall av Ukraina påbörjades i februari 2022.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkursverket.

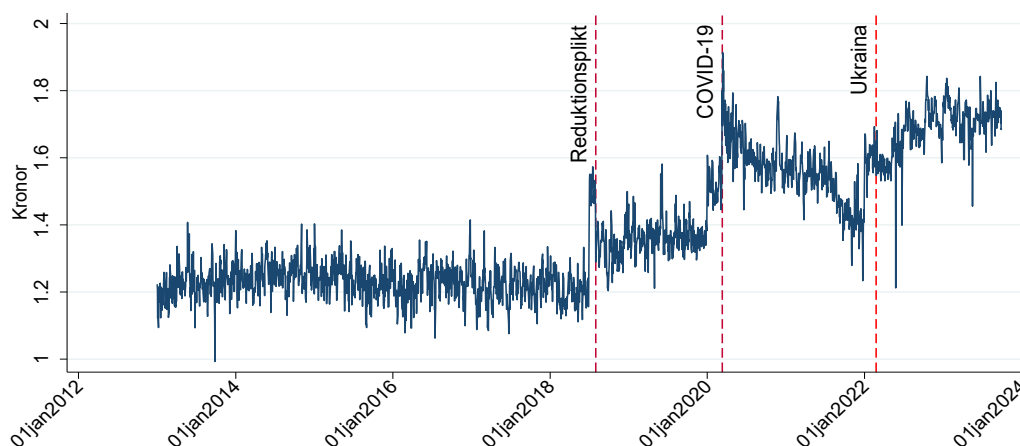
Figur 28 Rekommenderat pris exklusive skatt och genomsnittlig kostnad per dag för diesel, januari 2013 års penningvärde, 2013–2023, kronor



Not: Linjen reduktionsplikt markerar när reduktionsplikten infördes. Linjen COVID-19 markerar när WHO uttalade att COVID-19 var en pandemi. Linjen Ukraina markerar när Rysslands anfall av Ukraina påbörjades i februari 2022. Rekommenderat pris exklusive skatt har i denna figur beräknats under antagande att inblandning av biodrivmedel enbart varit sju volymprocent FAME. Kostnader är oviktat genomsnitt för de fyra inkluderade drivmedelsföretagen. Innan 2019 är kostnadsdata saknas för ett av företagen för den tidsperioden. Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

Det är uppenbart utifrån de två figurerna att det rekommenderade priset för respektive drivmedel rör sig på ett liknande sätt som dess kostnad. Det framstår därutöver som att skillnaden mellan pris och kostnad är relativt konstant över tid. Figur 29 och figur 30 nedan visar därför skillnaderna mellan det rekommenderade priset för bensin och kostnaden för dess insatsvaror samt motsvarande för diesel. Notera att detta är en förenklad marginal som inte nödvändigtvis speglar företagens lönsamhet.

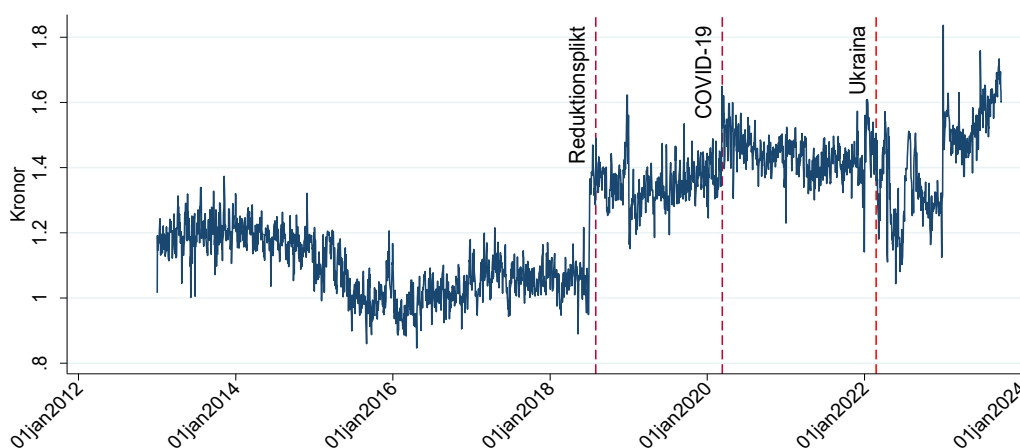
Figur 29 Skillnad mellan rekommenderat pris exklusive skatt och kostnad för bensin, januari 2013 års penningvärde, 2013–2023, kronor



Not: Linjen reduktionsplikt markerar när reduktionsplikten infördes. Linjen COVID-19 markerar när WHO uttalade att COVID-19 var en pandemi. Linjen Ukraina markerar när Rysslands anfall av Ukraina påbörjades i februari 2022.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 30 Skillnad mellan rekommenderat pris exklusive skatt och genomsnittlig kostnad per dag för diesel, januari 2013 års penningvärde, 2013–2023, kronor



Not: Linjen reduktionsplikt markerar när reduktionsplikten infördes. Linjen COVID-19 markerar när WHO uttalade att COVID-19 var en pandemi. Linjen Ukraina markerar när Rysslands anfall av Ukraina påbörjades i februari 2022.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

Som framgår av figurerna ovan finns ett stabilt samband mellan kostnaden och det rekommenderade priset över tid, i bemärkelsen att skillnaden mellan variablerna är

fast över tid.⁸² Sambandet är visserligen inte detsamma över hela perioden, men över långa perioder finns ändå ett relativt konstant samband. Det är detta konstanta samband mellan två till synes helt slumpmässiga variabler som innebär att de är kointegrerade.

De tre vertikala strecken i figur 29 och figur 30 markerar samma händelser som figurerna innan. Efter reduktionspliktens införande, som markeras av det första vertikala strecket, ökar skillnaden mellan pris och kostnad för både bensin och diesel, men skillnaden fortsätter ändå stabilt på en ny nivå. I samband med pandemin ökar skillnaden igen, i synnerhet för bensin, till en ny högre nivå, varefter den långsamt rör sig nedåt. Tiden innan och efter den tredje markeringen ökar skillnaden mellan pris och kostnad en ytterligare gång, i synnerhet för diesel. Det är för kort tid för att säkert uttala sig, men det är möjligt att utvecklingen för bensin planar ut på en ny högre nivå under 2023. Såsom redogjordes för ovan inkluderar den valda specifikationen dummyvariabler för de tre nämnda händelserna i syfte att kontrollera för just dessa förändringar.

För diesel framstår det även som om skillnaden mellan kostnad och pris skiftar ner under 2022 för att sedan återställas 2023 i två tvära förändringar. Vissa betydande kostnadsposter kopplade till inblandning av biodrivmedel i diesel är inte marknadsnoterade och är, i den data vi har tillgång till, tillgängliga på en mycket grövre uppdelning i tid än på dagsnivå. Det är sannolikt att detta bidrar till att förändringarna för 2022 är så tvära.⁸³ För att ändå kunna inkludera data för 2022 i analysen gällande diesel inkluderas som nämnt en ytterligare dummyvariabel i felkorrigeringsmodellens första steg. Den variabeln har värdet ett när året är 2022 och noll i övrigt. Detta görs enbart för diesel, då kostnads måttet för bensin enbart bygger på marknadsnoterade kostnader samt att bensinmarginalen inte har samma mönster kring 2022.

Den skillnad mellan pris och kostnad som visas i figurerna ovan utgör, som nämnt, en form av förenklad marginal, men bör inte användas för att dra vidare slutsatser om branschens lönsamhet. Skillnaden i figuren har förändrats över tid, men det kan bero på andra faktorer än ökad vinst, såsom förändringar av kostnader som inte fångas upp av kostnads måtten som används här.⁸⁴ Den ökade skillnaden efter reduktionspliktens införande skulle exempelvis för bensin kunna bero på att företag potentiellt övergick till etanol med bättre klimategenskaper och vars ökade kostnad inte fångas upp i det etanolpris som används här. I kapitel 6 genomförs en mer ingående analys av marginaler och lönsamhet. Den bruttovinst som redovisas där ökar visserligen över tid, precis som den förenklade marginal som redovisas här, men inte alls med samma storlek.

⁸² Se bilaga 1 kapitel 2 för formellt test av variabelernas enhetsrot och kointegration, inklusive stationspriser.

⁸³ Vissa företag har i åläggandesvar redovisat kostnaderna avseende inblandning av HVO med tätare förändringar av kostnadsposterna än på årsbasis, och då syns inte samma diskreta förändringar kring årsskiftet till 2022 och till 2023.

⁸⁴ Se kapitel 6 för en analys av marginaler över tid.

Oavsett tolkningen av vad skillnaden mellan pris och kostnader består av visar figurerna att ett långsiktigt samband, eller jämvikt, mellan pris och kostnad finns och att nivån i detta samband förändrats över tid. Det är denna statistiska egenskap som är viktig för analysen.

4.2.4 Analys av rekommenderade priser

Såsom redogörs för i kapitel 5.3 är de rekommenderade priserna styrande för många stationer. De rekommenderade priserna är också, med få undantag, lika mellan de drivmedelsföretag som publicerar dem. Pågår asymmetrisk prissättning i stor skala är det sannolikt att det framgår av de rekommenderade priserna. Det är visserligen de faktiska stationspriserna som egentligen är av intresse, men då rekommenderade priser finns att tillgå för en mycket längre period ger en analys av dem en bättre möjlighet att följa eventuella förändringar över tid.

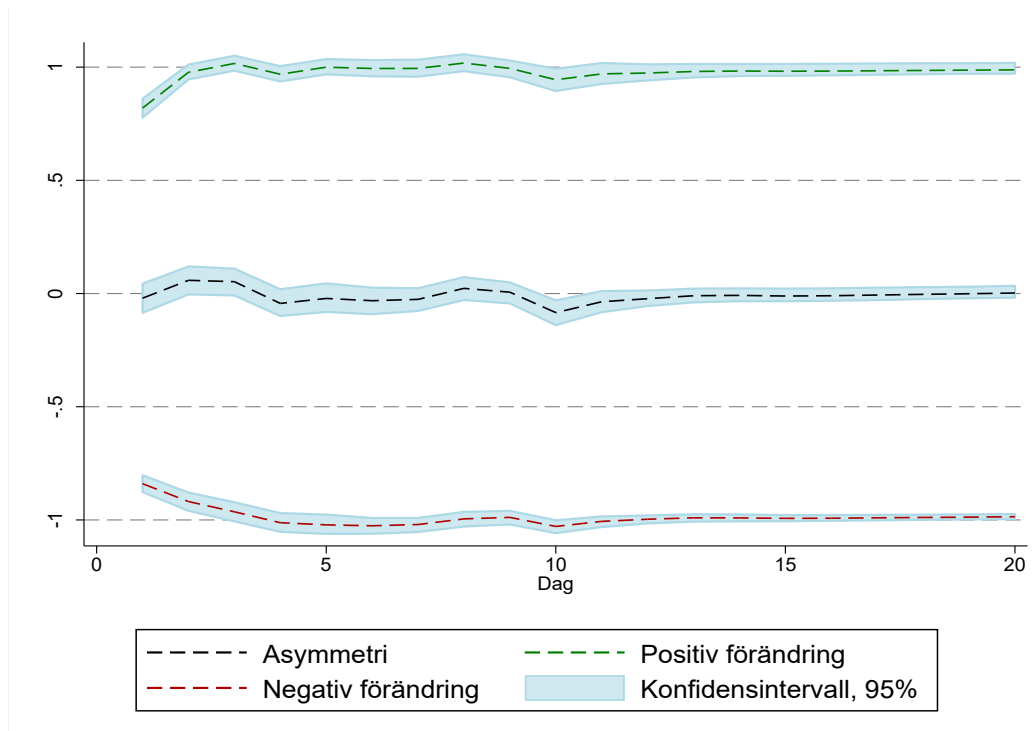
Även om alla företag har unika kostnader för diesel är de rekommenderade priserna oftast lika mellan företagen.⁸⁵ I kapitel 4.3 analyseras vilket företag som är först med att sätta sitt rekommenderade pris. Mot bakgrund av de resultaten används de rekommenderade priserna Circle K har för analysen, både vad gäller bensin och diesel. Kostnader och skatt bygger på uppgifter från ett bolag vad gäller bensin.

En felkorrigeringsmodell har skattats för bensin respektive diesel för hela perioden som rekommenderade priser och kostnader finns att tillgå, 2013 till och med september 2023 för bensin och 2013 till och med augusti 2023 för diesel.⁸⁶ Utifrån den skapas impulsresponsfunktionerna, som visas i figur 31 och figur 32 nedan.

⁸⁵ För perioden januari 2013 till och med september 2023 var det få dagar när någon av de tre övriga drivmedelsföretagen avvek från Circle K vad gäller rekommenderat pris. För 1,9 procent av vardagarna har ett av de tre övriga stora drivmedelsföretagen vars rekommenderade pris för diesel avvikit från det Circle K hade. Motsvarande för bensin är 1,3 procent. Den absoluta medianavvikelsen var 10 öre för både diesel och bensin. Notera att vi från och med november 2022 saknar historiska rekommenderade priser från Preem, varför jämförelser mellan Preem och andra bolag för den perioden inte ingår.

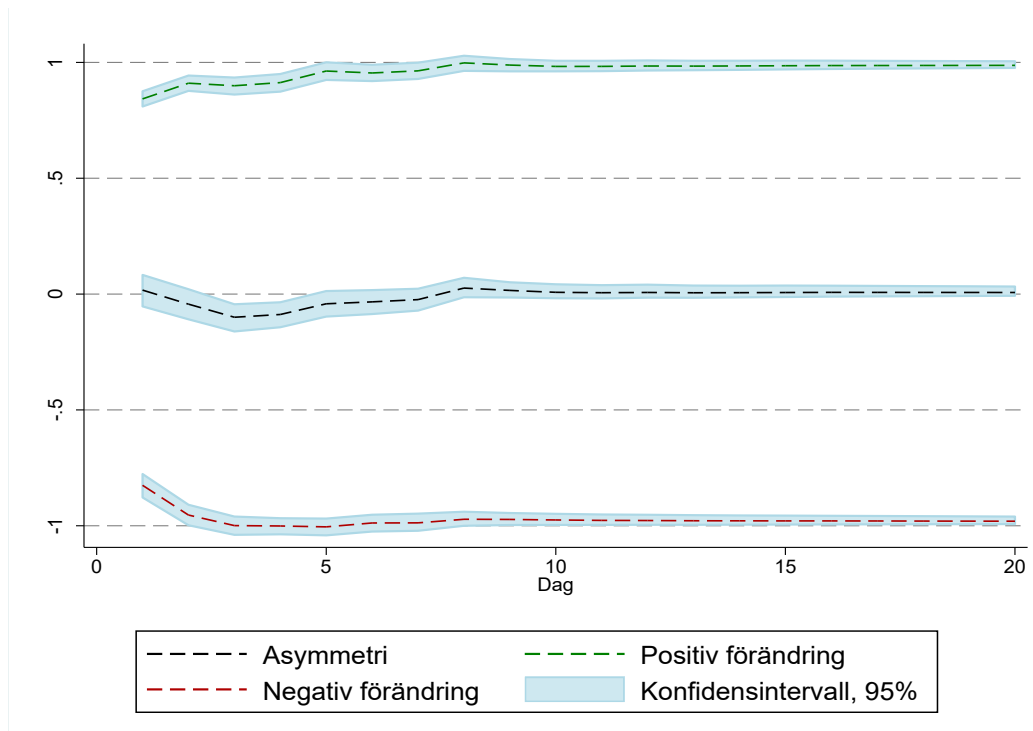
⁸⁶ Se bilaga 1 kapitel 2 för regressionsstabeller för samtliga resultat för rekommenderade priser.

Figur 31 Impulsresponssfunktion och asymmetri, 2013–2023, bensin



Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 32 Impulsresponssfunktion och asymmetri, 2013–2023, diesel



Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

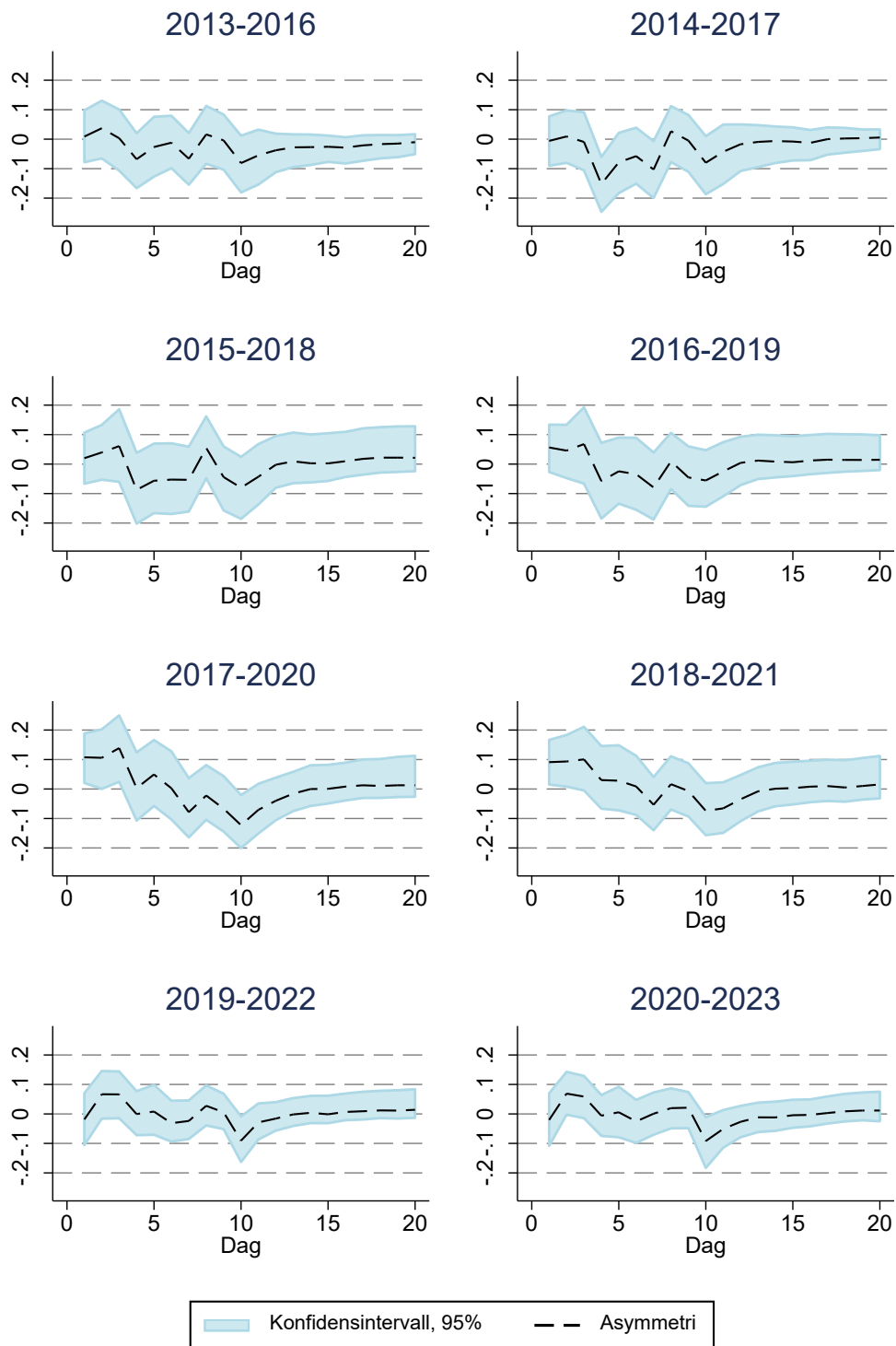
Figurerna ovan redovisar impulsresponsfunktionen på samma sätt som illustrerades i figur 26. Varje figur visar tre olika linjer och deras 95-procentiga konfidensintervall. Den översta linjen är effekten av en kostnadshöjning en viss dag, i figuren benämnd dag ett, och dess effekt på priset till och med 19 dagar efter kostnadsförändringen. Den nedersta linjen visar motsvarande men för en kostnadssänkning. Den mellersta linjen är skillnaden mellan de andra två linjerna, och därmed den linje som visar om det är ett asymmetriskt genomslag på priset.

För modellerna som skattats på hela urvalet, 2013 till och med 2023, hamnar värdet noll enbart utanför konfidensintervallen för asymmetrin under en kort period. Kring dag 10 finns en svag asymmetri för bensin. För diesel finns en motsatt asymmetri under ett antal dagar under den första veckan efter en kostnadsförändring, innebärandes att kostnadssänkningar i genomsnitt får snabbare genomslag än kostnadshöjningar. Punktestimaten för dessa asymmetrier är dock små. Asymmetrisk prissättning framstår inte som ett betydande fenomen utifrån dessa resultat.

Resultaten ovan bygger dock på priser och kostnader för hela perioden januari 2013 till och med september respektive augusti 2023. Implicit antas att dynamiken mellan variablerna har varit densamma över hela perioden, och att symmetrin mellan kostnadsökningar och kostnadsminskningar varit densamma. Det är mycket möjligt att drivmedelföretagens prissättning avseende detta förändrats över tid, vilket i så fall inte framgår i resultaten ovan. Givet den volatilitet som syntes i utvecklingen av priser och kostnader ovan vore det osannolikt att någon förändring inte skett. Motsvarande modell som ovan har därför skattats på urval bestående av delperioder.⁸⁷ Därefter har impulsresponsfunktioner byggts för varje enskilt urval.

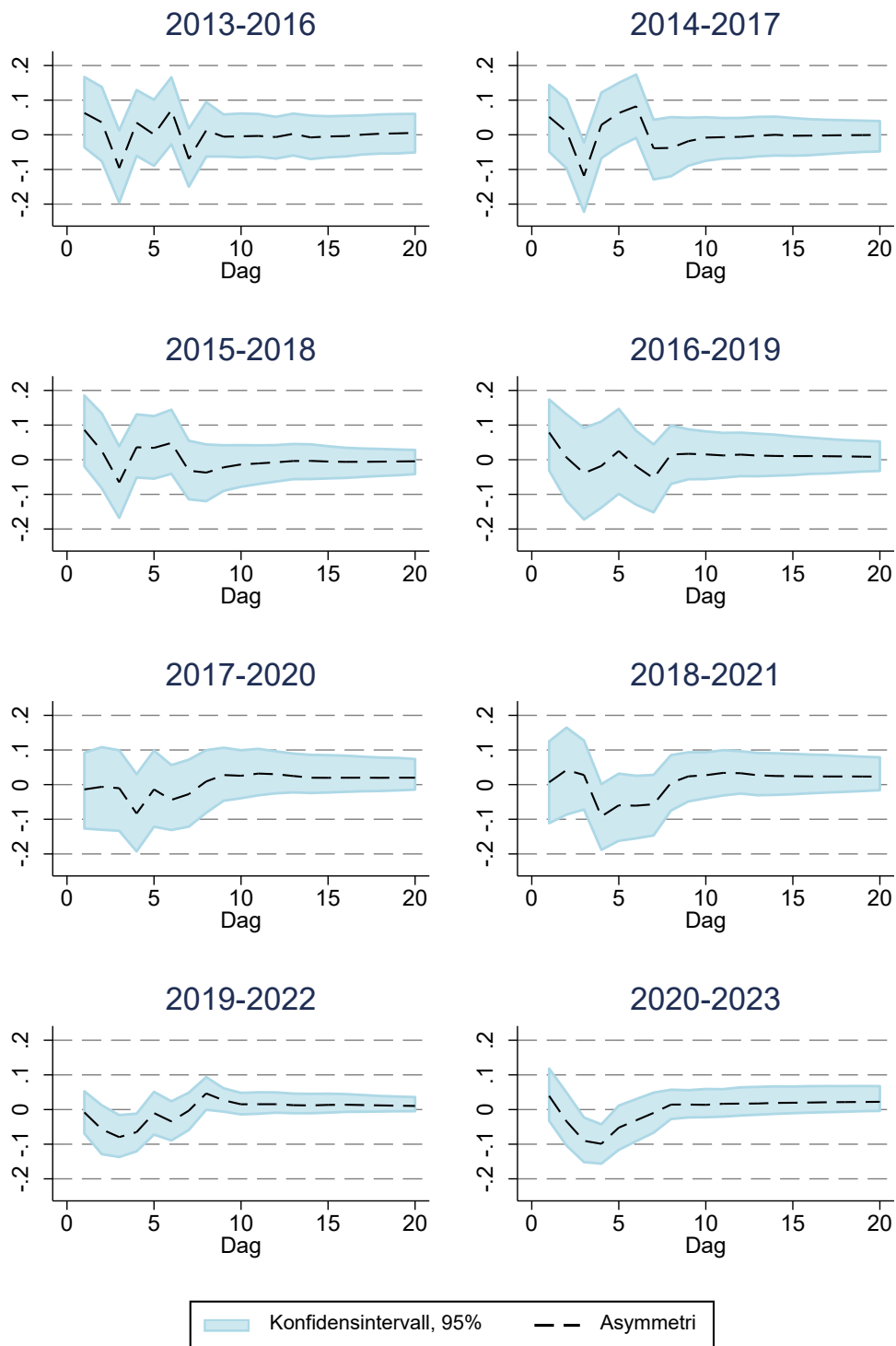
⁸⁷ Valet av uppdelning av urvalet bygger på en avvägning mellan att inkludera tillräckligt många år i varje del för att modellen ska estimeras med rimligt god precision och att ändå kunna dela upp urvalet tillräckligt mycket för att se förändringar i parametrarna över tid.

Figur 33 Impulsresponssfunktioner och asymmetri, bensin, rullande fyraåriga urval 2013–2023



Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 34 Impulsresponssfunktioner och asymmetri, diesel, rullande fyraåriga urval 2013–2023



Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

I figur 33 och figur 34 visas impulsresponsfunktionerna för modeller som skattats på fyra år åt gången, i stället för hela tidsperioden. Enbart mittenlinjen visas nu, det vill säga skillnaden mellan positiva och negativa kostnadsförändringar.

För bensin är asymmetrin för de flesta urval inte statistiskt signifikant skild från noll. För åren 2017 till 2020 och 2018 till 2021 är dock konfidensintervallen för asymmetrin de första dagarna vid en kostnadsförändring skild från noll. En kostnadsökning får då ett snabbare genomslag än en kostnadsminskning. Punkestimaten för asymmetrin är dock liten även här. Därutöver är just 2020 och 2021 de år då marginalen mellan pris och kostnad är som mest volatil för bensin. Det går därför inte att se detta som starka bevis för att någon asymmetrisk prissättning av betydelse pågått under dessa år.

Impulsresponsfunktionen för diesel är för flera av urvalen skattad med hög osäkerhet. Med de breda konfidensintervallen går det inte att säga att någon asymmetri föreligger. För de två sista urvalen finns dock en motsatt asymmetri under en kort period i början av impulsen. Det är möjligt att detta är ett resultat av att modellen skattats på data för en volatil period. Men det är också möjligt att drivmedelsföretagen, med de ovanligt höga dieselpriser som fanns i slutet av den studerade perioden, faktiskt lät kostnadssänkningar få snabbare genomslag än höjningar.

Sammantaget ger inte resultaten stöd för att det för rekommenderade priser sker sådan asymmetrisk prissättning, där kostnadshöjningar får snabbare genomslag än kostnadssänkningar, av någon betydande omfattning.

4.2.5 Analys av stationspriser

I analysen av rekommenderade priser ovan hittades inte spår av asymmetrisk prissättning av betydelse. Även om stationernas pumppriser i hög grad följer de rekommenderade priserna är det möjligt att deras prissättning ändå följer ett mönster som kan liknas vid raketer och fjädrar. Det är också möjligt att det är något som enbart gäller för vissa stationer. Skilda lokala omständigheter skulle exempelvis kunna innebära att vissa, men inte alla, stationer tillämpar asymmetrisk prissättning. I en tidigare studie om den svenska drivmedelsmarknaden fann man exempelvis att stationer med högre försäljningsvolym eller längre till närmsta konkurrent också hade mer asymmetrisk prissättning än andra stationer.⁸⁸

I detta delavsnitt redogörs därför för motsvarande analys som ovan, men utförd för varje enskild station för sig.⁸⁹ På så sätt kan man se om stationspriser följer ett asymmetriskt prissättningsmönster och hur brett fenomenet är bland olika stationer.

Att använda marknadsnoteringar för större internationella köp som inköpskostnaden för bensin eller diesel fungerar väl för de drivmedelsföretag som importerar

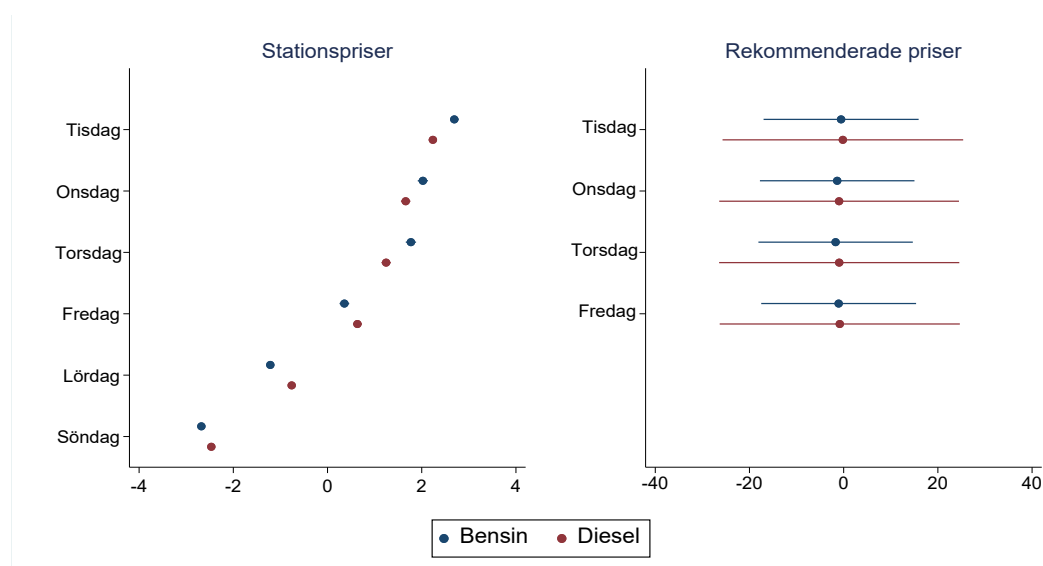
⁸⁸ Rrukaj och Steen (2024).

⁸⁹ Enbart stationer med som minst 300 observationer inkluderas i det relevanta urvalet.

drivmedel eller i övrigt är verksamma på en internationell grossistmarknad. Detta gäller de fyra största drivmedelsföretagen i Sverige. Men därutöver finns det ett flertal mindre drivmedelsföretag som köper sitt drivmedel primärt från de fyra största drivmedelsföretagen. Dessa företag möter ett pris på insatsvaran som bestäms av deras grossist, och potentiellt inte följer de inköpspriser som används i analysen här. På lång sikt är det svårt att tro att grossistpriset och marknadspriset för grossistens egna inköp inte följer varandra nära, men på kort sikt skulle skillnader kunna finnas. Och det är den kortsiktiga dynamiken som undersöks här. Det är visserligen möjligt att dessa mindre drivmedelsföretag har en prissättning som är asymmetrisk i förhållande till förändringar i marknadsnoteringarna, trots att deras prisbeslut bygger på ett annat pris. Men det är enbart den potentiella asymmetri som företaget själva råder över, det vill säga i förhållande till den kostnad de direkt möter, som är av intresse. Det är först då som fenomenet potentiellt säger något om konkurrensen i det ledet.

Analysen begränsas därför till de fyra stora drivmedelsföretagen, där sådana marknadsnoteringar som använts utgör ett relevant mått på insatsvarans pris. I analysen av de rekommenderade priserna för bensin användes kostnaden baserad på uppgifter från ett bolag. Eftersom denna analys använder stationspriserna från fler företag används delvis företagsunika kostnader när det gäller diesel. Varje företag har därmed en egen kostnad per dag för diesel. För bensin används fortsatt samma kostnad för samtliga företag. Det innebär visserligen att mindre detaljer i kostnaden för drivmedlet bortses ifrån, men innebär bättre jämförbarhet mellan resultaten för olika företag.

Figur 35 Prisets genomsnittliga rörelse över en vecka, 2016–2023, öres skillnad mot måndagar



Not: Figuren visar koefficienter med 95%-konfidensintervall från regressioner av pris på dummy-variabler för veckodagar. Måndag utgör bas.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

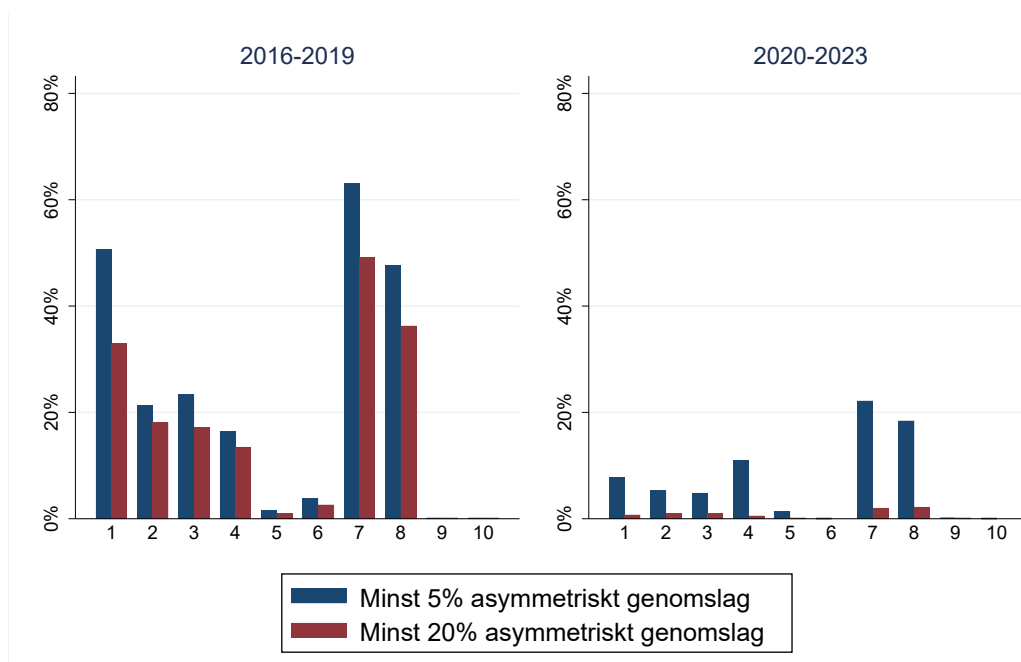
Figur 35 visar den genomsnittliga skillnaden mellan priset olika veckodagar jämfört med måndagar. Om olika veckodagar generellt har ett lägre eller högre pris syns det i figuren som större avvikelser från noll. Om priset inte systematiskt skiljer sig beroende på vilken veckodag det är ligger punkterna nära noll. Som figuren visar har det rekommenderade priset inte en tydlig koppling till veckodagar. De skattade skillnaderna mot måndagar ligger nära noll och konfidensintervallen är breda. Stationspriserna verkar däremot, i genomsnitt, följa en veckocykel med lägst pris på helger och högst pris på tisdagar. Skillnaden mellan dagarna är visserligen minimal, i genomsnitt enstaka ören, men ett veckomönster framgår ändå. Tisdagar har till exempel i genomsnitt drygt 2 öre dyrare drivmedel än måndagar. Såsom kommer att redogöras för nedan är en möjlig tolkning att denna veckocykel interagerar med prisers respons på kostnadsförändringar.

En sådan felkorrigeringsmodell som redogjordes för i metodavsnittet och användes för de rekommenderade priserna har estimerats för varje enskild station i dataunderlaget och en impulsresponsfunktion per station har tagits fram utifrån de skattade parametrarna. Eftersom det är tveksamt att mönstren i prissättningen varit likadana över hela perioden 2016 till och med 2023 har modellen i stället skattats på två delperioder: 2016 till och med 2019 samt 2020 till och med 2023.⁹⁰ För perioden 2016 till 2019 har totalt 1 637 olika impulsresponsfunktioner tagits fram för bensin och 1 553 för diesel. För den andra perioden, 2020 till och med 2023, har 1 628 respektive 1 557 impulsresponsfunktioner skattats för bensin respektive diesel.⁹¹

⁹⁰ Resultaten är robusta för andra indelningar. Se bilaga 1 kapitel 2 för resultat för rullande fyraåriga urval likt de som presenterades ovan för rekommenderade priser.

⁹¹ Sju stationer för bensin och 85 stationer för diesel utgår från redovisningen nedan för åren 2016 till 2019 då variablerna antingen inte kunde sägas vara cointegrerade eller att tidsserien med priser för stationen inte kunde sägas ha en enhetsrot. För åren 2020 till 2023 utgår av samma anledning en station för bensin och 82 stationer för diesel.

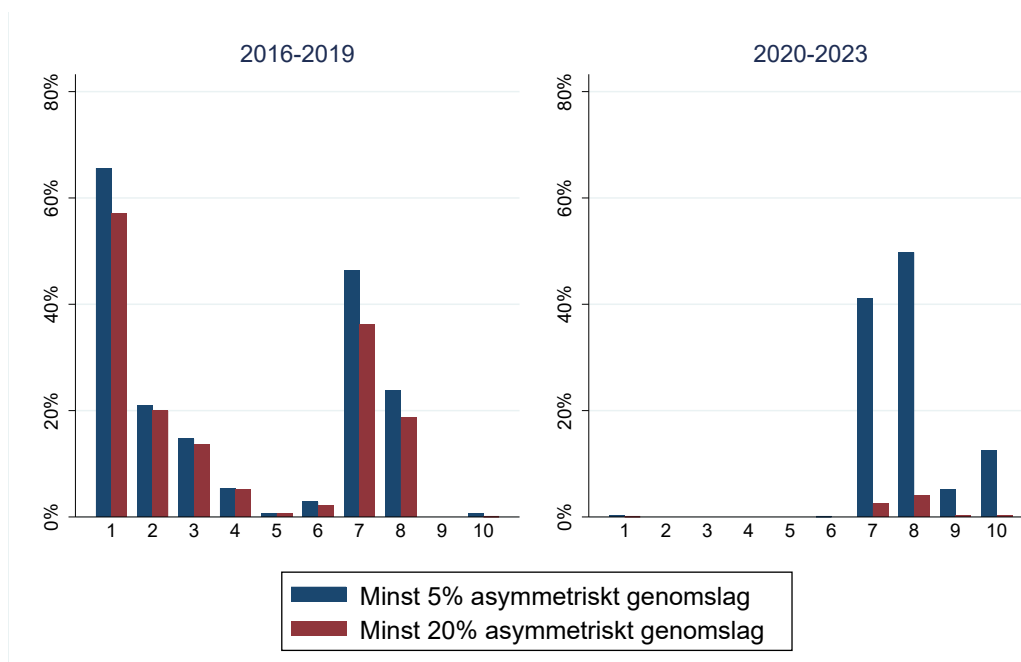
Figur 36 Andel stationer med asymmetrisk prissättning per dag efter en kostnadsförändring, bensin



Not: Andelarna avser enbart sådan asymmetri där kostnadshöjningar har *snabbare* genomslag än kostnadsänkningar. Den hypotetiska kostnadsförändringen sker dag ett i figuren.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 37 Andel stationer med asymmetrisk prissättning per dag efter en kostnadsförändring, diesel



Not: Andelarna avser enbart sådan asymmetri där kostnadshöjningar har *snabbare* genomslag än kostnadsänkningar. Den hypotetiska kostnadsförändringen sker dag ett i figuren.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

I figur 36 och figur 37 visas resultat från impulsresponsfunktionerna för varje station för de två delperioderna, uppdelade på bensin och diesel. Figurerna visar andelen stationer som uppvisar ett statistiskt signifikant asymmetriskt genomslag av en viss storlek per dag i impulsresponsfunktionen. En asymmetrisk prissättning kan innebära högre intäkter genom att asymmetrin är stor en enskild dag, men också genom att den pågår under lång tid. Därför visas andelen stationer utifrån två olika trösklar: andelen stationer där punktestimatet för asymmetrin uppgår till minst fem procent av kostnadsförändringen och andelen där den uppgår till minst 20 procent. Andelarna i dessa figurer avser enbart sådan asymmetri där kostnadshöjningar får snabbare genomslag än kostnadssänkningar, det vill säga sådant mönster som kallas raketer och fjädrar.

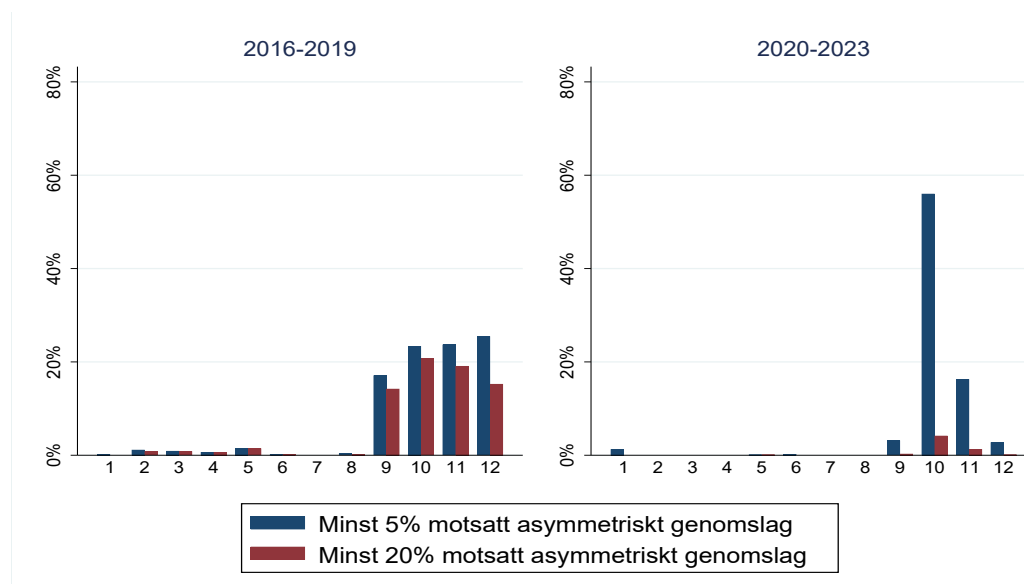
För den första perioden, 2016 till 2019, ser resultaten för bensin och diesel likartade ut, oavsett om man ser till minst fem eller minst 20 procents asymmetriskt genomslag. En stor andel av stationerna uppvisar en asymmetri första dagen då kostnadsförändringen sker. För bensin är det, jämfört med diesel, relativt fler stationer som har ett asymmetriskt genomslag på under 20 procent den första dagen. För båda drivmedlen är det dock ändå en betydande andel stationer som når upp till båda storlekströsklarna. En mindre andel, som mest kring en femtedel av stationerna, uppvisar fortsatt en asymmetri de följande tre dagarna. Efter det följer dagar när kostnadssänkningar och kostnadshöjningar nått samma genomslag, följt av ytterligare två dagar med hög andel asymmetri cirka en vecka efter kostnadsförändringen.

För den andra perioden, 2020 till 2023, sjunker andelen stationer med asymmetrisk prissättning. För bensin är det som mest en femtedel av stationerna som någon dag har ett asymmetriskt kostnadsgenomslag på minst fem procent. De flesta dagar är dock andelen lägre. Andelen stationer där det asymmetriska genomslaget är större, minst 20 procent, är nästan obefintlig. Det ser liknande ut för diesel, med några dagar med en betydande andel för fem procents genomslag, men nästan obefintlig andel vid en högre tröskel för genomslaget. Det framstår därmed som att asymmetrisk prissättning tidigare pågått, men att det är något som minskat över tid. Den asymmetriska prissättningen är ett väldigt begränsat fenomen i den senare perioden. I någon mån kan detta vara drivet av att den senare perioden är så volatil, men det är också möjligt att just dessa chocker framtvingat ett förändrat beteende.

Som nämnt uppkommer en asymmetri i samtliga perioder, om än i ytterst begränsad utsträckning den andra perioden, ungefär en vecka efter en kostnadsförändring. Detta är sannolikt ett resultat av hur reaktionen på kostnadsförändring interagerar med veckocykeln som redogjordes för ovan. Resultatet blir en asymmetrisk prissättning i många stationer i genomsnitt en vecka efter en kostnadsförändring. Såsom visas i figur 38 och figur 39 nedan kompenseras detta i många stationer genom en motsatt asymmetri, där kostnadssänkningar har högre genomslag än kostnadshöjningar, dagarna efter. Även om det är en större andel stationer som uppvisar den första sortens asymmetri så beror nettoeffekten på intäkterna av dessa asymmetrier

på den sålda volymen under de olika dagarna. Då den informationen saknas är det inte möjligt att definitivt uttala sig om vilket håll nettoeffekten på intäkterna blir.

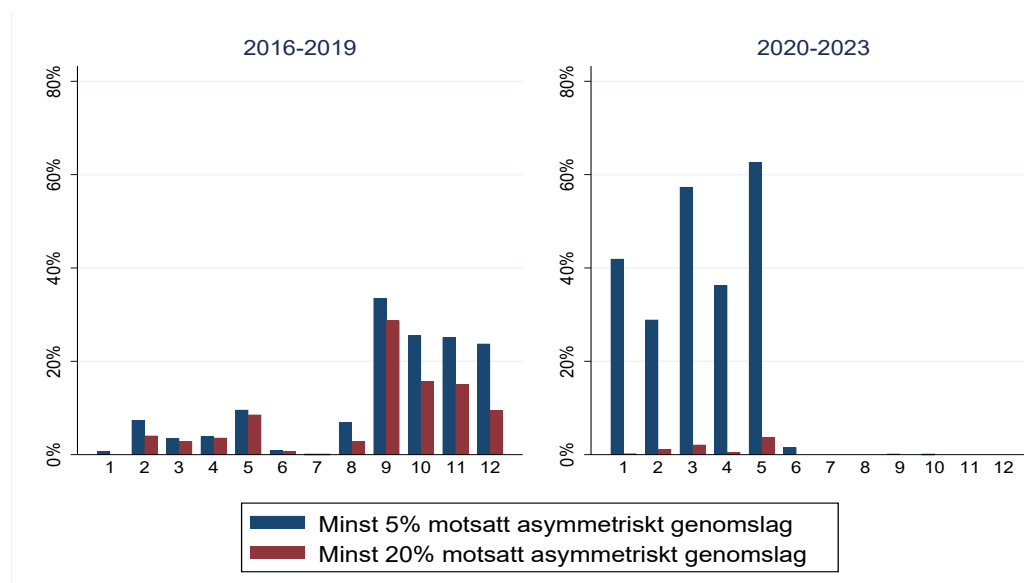
Figur 38 Andel stationer med motsatt asymmetrisk prissättning per dag efter en kostnadsförändring, bensin



Not: Andelarna avser enbart sådan asymmetri där kostnadshöjningar har *långsammare* genomslag än kostnadsänkningar. Den hypotetiska kostnadsförändringen sker dag ett i figuren.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 39 Andel stationer med motsatt asymmetrisk prissättning per dag efter en kostnadsförändring, diesel



Not: Andelarna avser enbart sådan asymmetri där kostnadshöjningar har *långsammare* genomslag än kostnadsänkningar. Den hypotetiska kostnadsförändringen sker dag ett i figuren.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Statistiska centralbyrån (2024d), bearbetning av Konkurrensverket.

Det två figurerna ovan visar andelen stationer med motsatt asymmetriskt genomslag, det vill säga där kostnadsänkningar får snabbare genomslag än kostnadshöjningar. Förutom effekten kring dag nio och 10 under 2016 till 2019 finns ingen betydande motsatt asymmetri. En stor andel av dieselstationerna har ett motsatt asymmetriskt genomslag under de första fem dagarna under 2020 till 2023. Storleken på det asymmetriska genomslaget överstiger emellertid enbart 20 procent någon enskild dag för en försumbar andel av stationerna.

4.2.6 Slutsats

Sammantaget tyder dessa resultat på att en betydande andel stationer tidigare, under perioden 2016 till 2019, tillämpat en asymmetrisk prissättning. Storleken på det asymmetriska genomslaget var inte heller obetydligt, med många stationer där det översteg 20 procent en given dag. Detta resultat är i stort i linje med den tidigare studie som undersökte ett urval av svenska stationspriser för 2012 och fann en asymmetrisk prissättning, även om storleken på asymmetrin framstår som större i den studien.⁹²

Förekomsten av asymmetrisk prissättning har sedan minskat över tid, både i andel stationer som tillämpar det och hur stor asymmetrin i kostnadsgenomslaget blir en enskild dag. Under perioden 2020 till 2023 var andelen stationer med ett prissättningsmönster som liknar raketer och fjädrar begränsad. Andelen stationer där asymmetrin i kostnadsgenomslaget någon dag översteg 20 procent var nästintill obefintlig. Det går därmed inte att säga att det numera är ett betydande fenomen på den svenska drivmedelsmarknaden.

Till skillnad mot den tidigare studien om rekommenderade priser i Sverige för åren 1980 till 1996 hittas emellertid ingen betydande asymmetri i de rekommenderade priserna under 2013 till 2023.⁹³ Den asymmetriska prissättning som vi ändå finner i stationspriser under 2016 till 2019 härrör alltså inte enbart från de rekommenderade priserna. Det är den faktiska prissättningen för enskilda stationer, en kombination av både rekommenderade priser och lokala avvikelser, som resulterar i ett asymmetriskt prissättningsmönster.

4.3 Prisledarskap mellan kedjor

Drivmedelsbolagen publicerar rekommenderade priser och listpriser på sina respektive hemsidor. Dessa är relativt väl kända och kan förmodas ha en stor betydelse för prisbildningen. Av särskilt intresse är frågan om hur prisdynamiken ser ut givet det mönster som tidigare konstaterats med en aktör som agerar som prisledare och där övriga följer efter. Anpassningsmönstret hos övriga bolag avseende dessa

⁹² Rrukaj och Steen (2024).

⁹³ Se Asplund m.fl. (2000) för den tidigare studien om rekommenderade priser.

rekommenderade priser är därför av central betydelse för Konkurrensverkets analys av konkurrensförhållandena på drivmedelsmarknaderna.

För att studera dessa frågor analyseras webskrapad data för de rekommenderade priserna som hämtats in på minutnivå.

4.3.1 Nationellt prisledarskap

Som konsument möts man av två olika priser på drivmedelsmarknaden. Det ena priset är pumppriset, det vill säga det pris man möts av på drivmedelsstationen. Det andra priset är det rekommenderade priset som publiceras offentligt på drivmedelsföretagens hemsidor, vilket är det pris bolagen rekommenderar till de enskilda stationerna. Lokalt kan pumppriset avvika från det rekommenderade priset till följd av lokal konkurrens.

Konkurrensverket har studerat drivmedelsbolagens rekommenderade priser med hjälp av webskrapning för att undersöka om det finns en prisledare på marknaden och hur övriga bolag anpassar sig. Skrapningen av de rekommenderade priserna har skett en gång per minut för bensin och diesel på respektive hemsidor för bolagen Circle K, OKQ8, Preem, Ingo⁹⁴, Tanka⁹⁵ och St1⁹⁶. Den minutbaserade webskrapningen gör det möjligt att undersöka hur lång tid det tar för respektive drivmedelsbolag att justera sina priser.

Det är viktigt att poängtera att Konkurrensverket inte har skrapat rekommenderade priser från alla bolag som finns på marknaden, vilket innebär att inte hela bilden över drivmedelsmarknaden fångats. Drivmedelsbolagen som vi har skrapat data för är bland de största aktörerna på drivmedelsmarknaden, så en mycket stor del av marknaden fångas upp i analysen.

Minutskrapningen för Circle K, Preem och OKQ8 startade den 1 november 2022, skrapningen för Ingo, St1 och Tanka startade den 29 november 2022. Det har under skrapningen skett flera avbrott, vilket innebär att det saknas priser under perioder. Observationer som är ofullständiga till följd av avbrott ingår inte i analysen. Analysen utgår endast från dagar då det har skett en prisförändring och skrapningen har fångat alla drivmedelsbolags ändringar.⁹⁷ Resterande dagar i datasetet har rensats bort, då det är följsamheten mellan bolagen när det sker en prisförändring som är intressant. För att se alla prisförändringar som sparats och analyserats se bilaga 1 kapitel 3. I tabell 19 och tabell 20 nedan finns deskriptiv statistik över de

⁹⁴ Ingo är ett varumärke som ägas av Circle K.

⁹⁵ Konkurrensverket har skrapat Tankas priser för "CarPay-kunder".

⁹⁶ St1 publicerar endast listpriser till företagskunder på deras hemsida. I det här avsnittet kommer vi inte göra någon skillnad mellan rekommenderade priser och listpriser utan vi använder oss endast av begreppet rekommenderade priser.

⁹⁷ Dessvärre har skrapningen för Tanka legat nere under långa perioder, så dagar där alla bolagens förändringar förutom Tanka finns har också analyserats, vilket innebär att Tanka har exkluderats från vissa analyser.

rekommenderade priserna för det rensade datasetet som används till analysen nedan.

Tabell 19 Deskriptiv statistik över bensinpriset från skrapdata

Bolag	N	Tidsperiod	Min	Max	Medelvärde	Andel priser som skrapats
Circle K	116	20221101 – 20240220	17,29	21,74	19,72	54 procent
OKQ8	117	20221101 – 20240220	17,29	21,74	19,69	55 procent
Preem	116	20221101 – 20240220	17,29	21,74	19,72	54 procent
St1	99	20221129 – 20240221	17,29	21,74	19,62	50 procent
Ingo	99	20221129 – 20240220	17,04	21,49	19,36	51 procent
Tanka	48	20221129 – 20240209	17,19	20,99	19,13	25 procent

Not: Kolumnen "andel priser som skrapats" visar hur mycket den skapade data har fångat av alla prisförändringar som skett av rekommenderat pris under perioden. Exempelvis har det varit 213 förändringar av det rekommenderade priset för Circle K och Konkurrensverkets skrapning har fångat 54 procent av dessa.

Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser, Circle K (2024), OKQ8 (2024), Preem (2024), Shell (2024), Ingo (2024) och Tanka (2024).

Tabell 20 Deskriptiv statistik över dieselpriiset från skrapdata

Bolag	N	Tidsperiod	Min	Max	Medelvärde	Andel priser som skrapats
Circle K	130	20221101 – 20240219	17,89	27,57	23,46	56 procent
OKQ8	131	20221101 – 20240219	17,77	27,57	23,48	56 procent
Preem	130	20221101 – 20240219	17,89	27,57	23,46	56 procent
St1	112	20221129 – 20240220	18,05	26,32	23,22	52 procent
Ingo	111	20221129 – 20240219	17,64	25,91	22,84	51 procent
Tanka	52	20221129 – 20240209	17,74	24,22	22,19	25 procent

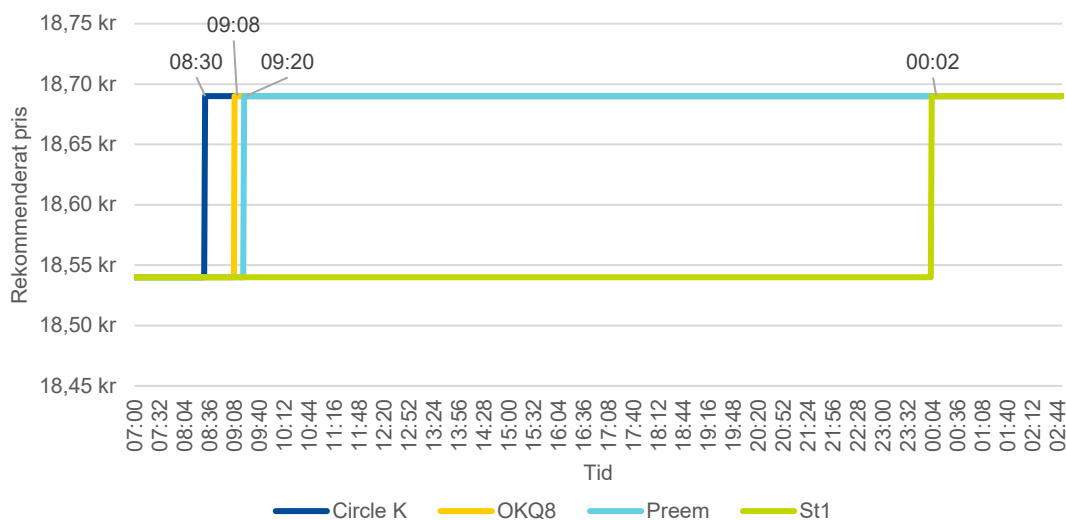
Not: Kolumnen "andel priser som skrapats" visar hur mycket som den skapade data har fångat av alla prisförändringar som skett av rekommenderat pris under perioden. Exempelvis har det varit 234 förändringar av det rekommenderade priset för Circle K och Konkurrensverkets skrapning har fångat 56 procent av dessa.

Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser, Circle K (2024), OKQ8 (2024), Preem (2024), Shell (2024), Ingo (2024) och Tanka (2024).

4.3.2 Skrapdata bensin

Nedan visas två exempel på hur en typisk dag med prisförändringar ser ut bland drivmedelsbolagen. Figur 40 visar att Circle K initierar en prisförändring klockan 08:30 genom att höja det rekommenderade priset med 0,15 kronor. OKQ8 följer sedan efter och ändrar sitt pris med motsvarande klockan 09:08, följt av Preem som genomför samma prisförändring klockan 09:20. Slutligen genomför även St1 samma prisjustering vid 00:02 följande dagen. De fyra bolagen börjar på priset 18,54 kronor och höjer priserna med 0,15 kronor och priset landar då på 18,69 kronor.

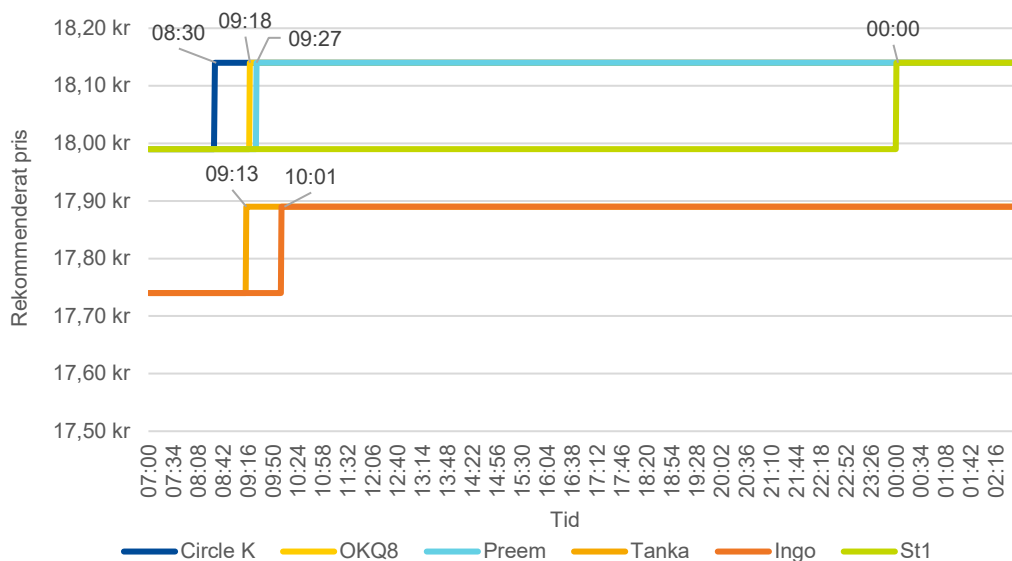
Figur 40 Rekommenderade priser för bensen, per minut, 14 februari 2024–15 februari 2024



Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

I figur 41 illustreras en annan typisk dag med prisändringar, där även Ingo och Tanka ingår. De fyra stora bolagen börjar med ett pris på 17,99 kronor. Circle K initierar prisjusteringen på morgonen klockan 08:30 och höjer priset med 0,15 kronor till 18,14 kronor. Preem och OKQ8 följer efter och genomför samma prisjustering. St1 genomför motsvarande prisändring vid midnatt. Ingo och Tanka ligger konstant 0,25 kronor under de stora bolagen då de är automatstationer och börjar på priset 17,74. Efter Circle K:s prisförändring följer även Ingo och Tanka snabbt efter med lika stora prisjusteringar och slutar därmed på priset 17,89.

Figur 41 Rekommenderade priser för bensen, per minut, 6 februari 2024–7 februari 2024

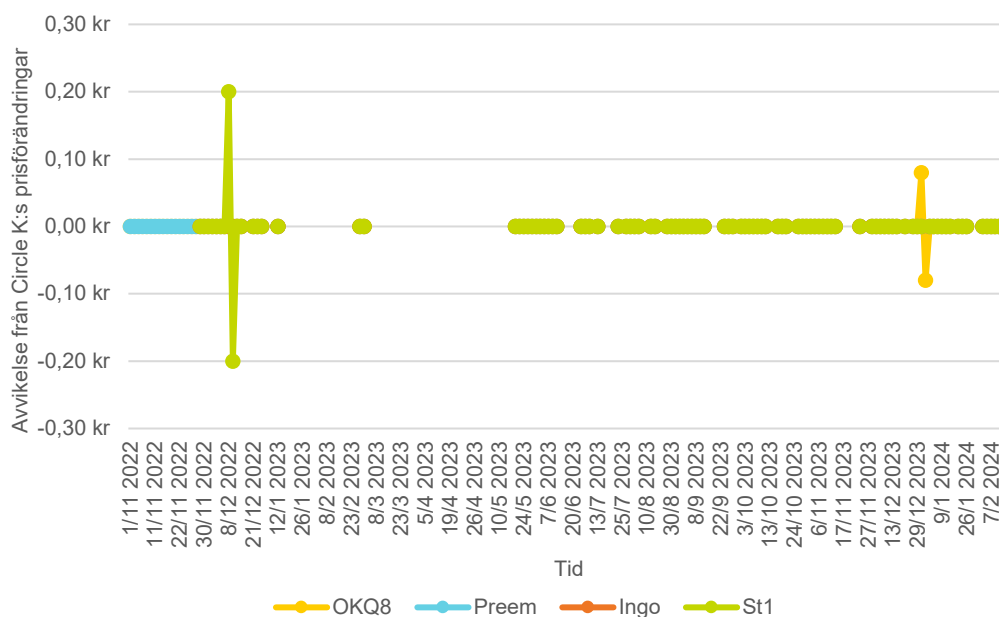


Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

Även om Ingo och Tanka konstant ligger 0,25 kronor lägre jämfört med de fyra stora bolagens priser, och att St1 ändrar priserna först efter midnatt, så höjer och sänker alla drivmedelsbolag priserna med exakt lika mycket. Det finns enbart två undantag under perioden som den skrapade data har fångat.

Figur 42 visar perioden 1 november 2022 till 20 februari 2024 för bolagen Preem och OKQ8. För Ingo och St1 visas perioden 29 november 2022 till 20 februari 2024, då skrapningen startade senare för dessa bolag. Figuren visar bolagens avvikelser från Circle K:s prisändringar. Om värdet är noll betyder det att bolaget har genomfört samma prisförändring sett till antal ören som Circle K. När det är hål i serien betyder det att Circle K har genomfört en prisförändring men att skrapningen inte har fångat det. Det första undantaget är när St1:s förändring avviker från Circle K:s förändring med 0,20 kronor, som närmare redogörs för i figur 43. Den andra är vid nyår när OKQ8:s prisförändring avviker från Circle K:s förändring med 0,08 kronor, som närmare beskrivs i figur 44.

Figur 42 Drivmedelsbolagens avvikelser från Circle K:s prisändringar för bensin

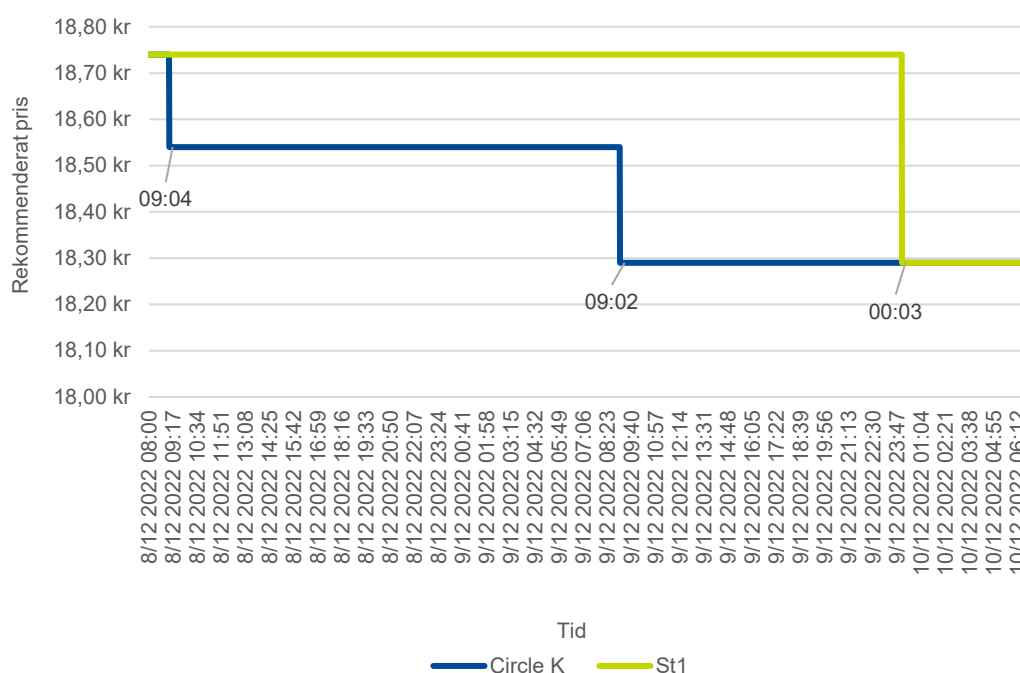


Not: Differensen mellan Circle K:s prisförändring och övriga bolags prisförändringar på dagsnivå. Perioder där det är hål i linjen är prisförändringar Circle K har gjort som skrapdata inte har fångat. Tanka är exkluderad från analysen på grund av att skrapningen legat nere under längre perioder. St1 justerar vanligtvis sina priser efter midnatt, så i den här analysen har St1:s justeringar flyttats till dagen innan. Detta betyder att i analysen justerar alla bolag sina priser samma dag. Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

Figur 43 visar det första undantaget när Circle K och St1 inte genomförde samma prisjustering. Den 8 december 2022 sänker Circle K sitt rekommenderade pris med 0,20 kronor, men St1 ändrar inte sitt pris efter midnatt som de vanligtvis gör. St1 låter i stället sitt pris vara oförändrat. Den 9 december 2022 sänker Circle K sitt

rekommenderade pris med ytterligare 0,25 kronor. Efter midnatt den 10 december 2022 sänker St1 sitt pris med 0,45 kronor. Resultaten blir att den 10 december 2022 ligger drivmedelsbolagen återigen på samma prinsnivå. Det går inte att se det här undantaget på St1:s hemsida, där ser det ut som att St1 har genomfört samma prisförändringar som Circle K, och inte avvaktat med att genomföra prissänkningarna. Övriga drivmedelsbolag genomför samma prisförändringar som Circle K under perioden utan att avvakta.

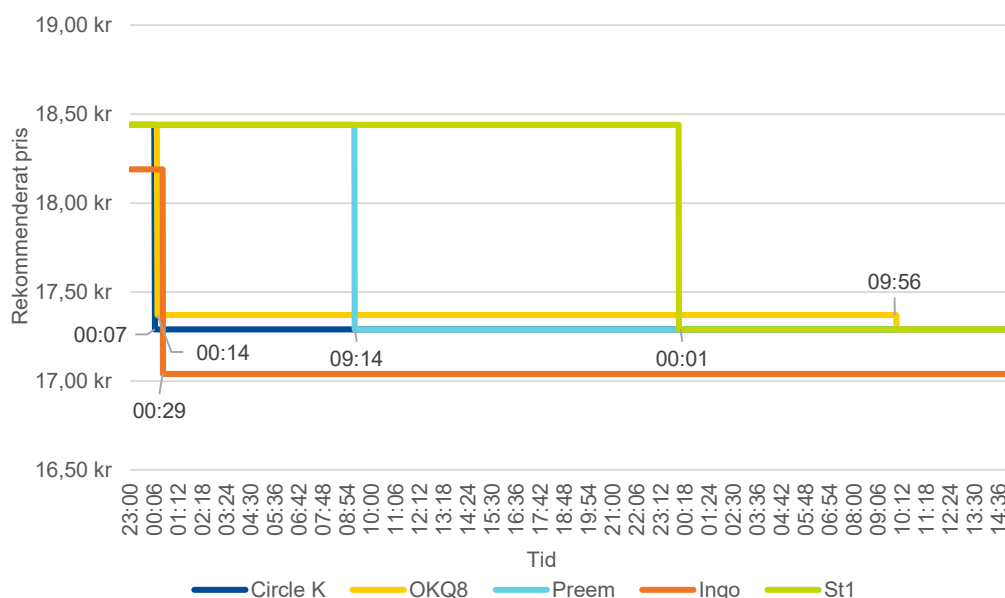
Figur 43 Rekommenderade priser för bensin, per minut, 8 december 2022–10 december 2022



Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

Det andra undantaget var vid årsskiftet 2023 till 2024 när OKQ8 inte genomförde samma prisförändring som de andra bolagen. Vid årsskiftet sänktes skatten samt reduktionsplikten från 7,8 till 6 procent för bensin. Figur 44 visar att Circle K initierar en prisändring klockan 00:07 den 1 januari 2024 och sänker det rekommenderade priset med 1,15 kronor. Preem och Ingo genomför samma prisförändring och sänker också priset med 1,15 kronor den 1 januari 2024. Även St1 sänker priset med 1,15 kronor strax efter midnatt den 2 januari 2024. OKQ8 genomför inte samma prisförändringar som resterande bolag. OKQ8 sänker deras rekommenderade pris den 1 januari 2024 klockan 00:14 med 1,07 kronor. Den 2 januari 2024 klockan 09:56 sänker OKQ8 priset ytterligare med 0,08 kronor, vilket gör att de fyra stora drivmedelsbolagen återigen ligger på samma pris.

Figur 44 Rekommenderade priser för bensin, per minut, 31 december 2023–2 januari 2024



Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

Förutom de två undantagen som redogjordes för ovan så finns en period där alla bolag justerar sina rekommenderade priser lika mycket men bolagen hamnar på olika prisnivåer. Under perioden 27 oktober 2023 till och med 14 november 2023 ligger OKQ8 0,09 kronor under de övriga stora bolagens rekommenderade priser. Den 25 oktober har de stora bolagen priset 20,09 kronor och den 27 oktober höjer samtliga bolag det rekommenderade priset med 0,30 kronor, vilket leder till att det nya priset blir 20,39 kronor. OKQ8 hade också priset 20,09 kronor och höjer priset med 0,30 kronor men enligt skrapdata blir i stället det nya priset 20,30 kronor. Om man ser till OKQ8:s hemsida så blev deras nya pris 20,39 kronor den 27 oktober 2023 precis som övriga bolags priser. Enligt hemsidan ligger inte OKQ8 0,09 kronor under de övriga stora drivmedelsbolagen, utan de fyra stora drivmedelsbolagen har samma pris under hela perioden 27 oktober till 14 november 2023.

För de observationer skrapdata har fångat och som vi har analyserat, så har alla bolag följt efter Circle K:s prisjusteringar, bortsett från undantagen som redogjordes för i figur 43 och figur 44. Tabell 21 visar den kortaste, längsta och genomsnittliga tiden det tar för respektive drivmedelsbolag att ändra sitt rekommenderade pris efter en prisjustering från Circle K. I tabellen är undantagen som redogjordes för ovan exkluderade. I snitt tar det 39 minuter för Preem att justera priset efter att Circle K har initierat en prisförändring. För OKQ8 tar det i snitt 30 minuter, Ingo 1 timme och 13 minuter, Tanka 51 minuter och för St1 tar det i snitt 15 timmar och 29 minuter att justera priset efter en initiering från Circle K.

Tabell 21 Antal timmar och minuter det tar för bolagen att justera sina priser efter en prisinitiering från Circle K för bensin, 1 november 2022–21 februari 2024

	Preem	OKQ8	Ingo	Tanka	St1
Min	3 min	3 min	7 min	13 min	14 tim 25 min
Max	1 tim 49 min	1 tim 24 min	7 tim 6 min	2 tim 37 min	26 tim 59 min
Genomsnittlig tid	39 min	30 min	1 tim 13 min	51 min	15 tim 29 min

Not: Min, max och genomsnittlig tid det tar för bolagen att justera sina rekommenderade priser efter en prisinitiering från Circle K. Tiden för Preem och OKQ8 är beräknad för perioden 1 november 2022–20 februari 2024. För Ingo och St1 är tiden beräknad för perioden 29 november 2022–21 februari 2024, då skrapningen av deras priser kom igång senare. För Tanka är tiden beräknad för perioden 29 november 2022–9 februari 2024.

Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

I tabell 22 framgår vilken ordning de olika drivmedelsbolagen justerat sitt rekommenderade pris efter en initiering från Circle K, under perioden 29 november 2022 till 21 februari 2024. Tanka är inte inkluderad i analysen då skrapningen av deras priser har legat nere i långa perioder, även undantagen som redogjordes för ovan är exkluderade i analysen. Preem är tvåa cirka 30 procent, OKQ8 är tvåa cirka 61 procent och Ingo är tvåa cirka 8 procent av prisjusteringarna under den aktuella perioden. Cirka en procent av prisjusteringarna ändrar St1 sitt pris som fyra, vilket beror på att två bolag justerade sina priser exakt samtidigt vilket gör att St1 blir fyra.

Tabell 22 Procentuell turordning för när bolagen justerat sina priser efter en prisinitiering från Circle K för bensin, 29 november 2022–21 februari 2024

Rangordning	Preem	OKQ8	Ingo	St1
Tvåa	Cirka 30 procent	Cirka 61 procent	Cirka 8 procent	0 procent
Trea	Cirka 58 procent	Cirka 32 procent	Cirka 10 procent	0 procent
Fyra	Cirka 11 procent	Cirka 6 procent	Cirka 81 procent	Cirka 1 procent
Femman	Cirka procent	Cirka 0 procent	0 procent	Cirka 99 procent

Not: Procenten motsvarar hur ofta bolagen justerar sina priser tvåa, trea, fyra eller femma efter en prisinitiering från Circle K. Totalt antal prisjusteringar under perioden är 96 stycken. Perioden är vald utifrån att alla bolags skrapningar var igång från den 29 november 2022–21 februari 2024. Den 5 december 2022 justerar Preem och OKQ8 sina priser samtidigt, vilket gör att St1 blir fyra en gång. Det betyder att procenten inte summeras till 100 procent.

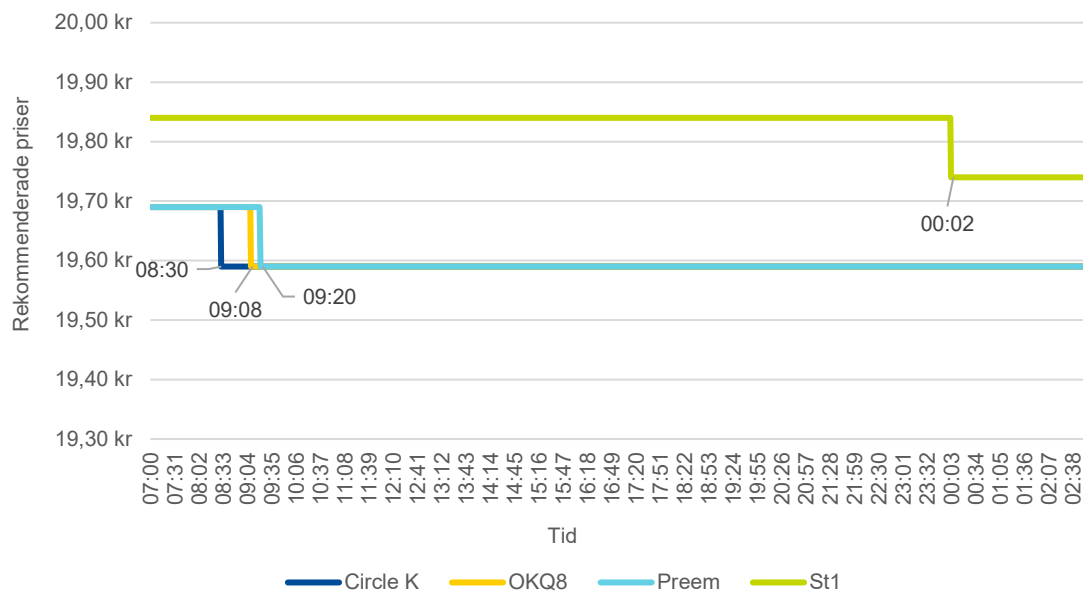
Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

4.3.3 Skrapdata diesel

St1 publicerar endast priser till företagskunder på deras hemsida och det ligger 0,15–0,16 kronor över de andra tre stora bolagens rekommenderade priser till privatkunder. I slutet av 2022 var skillnaden 0,15 kronor mellan St1 och de övriga stora bolagen. Under 2023 var skillnaden 0,16 och i början av 2024 var skillnaden återigen 0,15 kronor. Figur 45 visar en vanlig dag med prisjusteringar där Circle K, OKQ8 och Preem utgår från priset 19,69 kronor och St1 utgår från priset 19,84 kronor. Circle K initierar en prissänkning på 0,10 kronor klockan 08:30. Vid 09:08 sänker OKQ8 priset till samma nivå och klockan 09:20 sänker även Preem priset

med 0,10 kronor. Strax efter midnatt sänker även St1 priset med 0,10 kronor. St1 ligger sedan fortsatt 0,15 kronor högre jämfört med de andra tre stora bolagen.

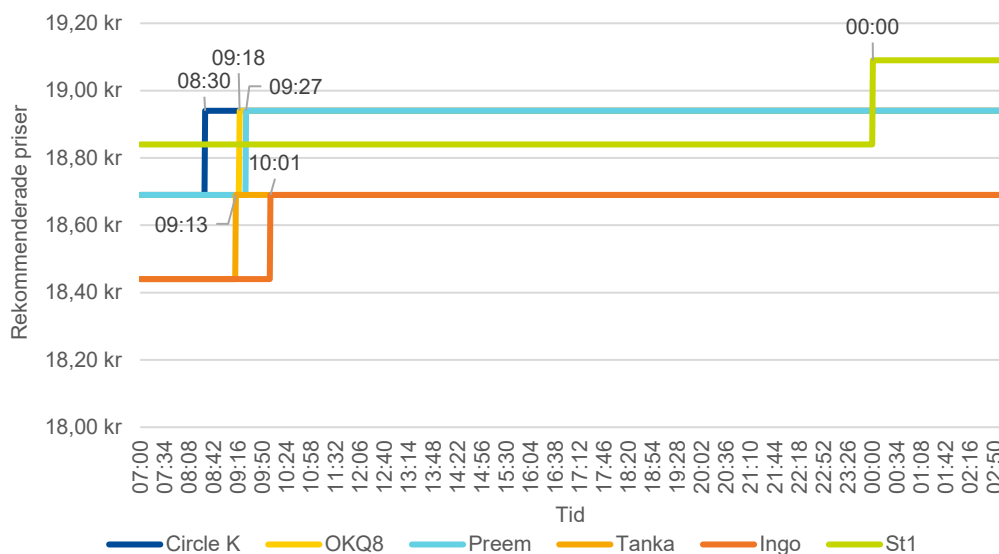
Figur 45 Rekommenderade priser för diesel, per minut, 14 februari 2024–15 februari 2024



Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

I figur 46 är samtliga bolag inkluderade, Circle K initierar en prisändring klockan 08:30 och höjer det rekommenderade priset med 0,25 kronor. Kort därefter följer OKQ8 och Preem efter och genomför samma prisändring. Precis som på bensin ligger både Tanka och Ingo 0,25 kronor under Circle K, Preem och OKQ8:s rekommenderade priser. Kort efter Circle K:s prisjustering genomför Ingo och Tanka samma prisjustering, och ligger sedan fortsatt 0,25 kronor under Circle K:s rekommenderade pris. Vid midnatt höjer St1 deras pris med 0,25 kronor och St1 ligger sedan fortsatt 0,15 kronor över Circle K:s rekommenderade pris.

Figur 46 Rekommenderade priser för diesel, per minut, 6 februari 2024–7 februari 2024

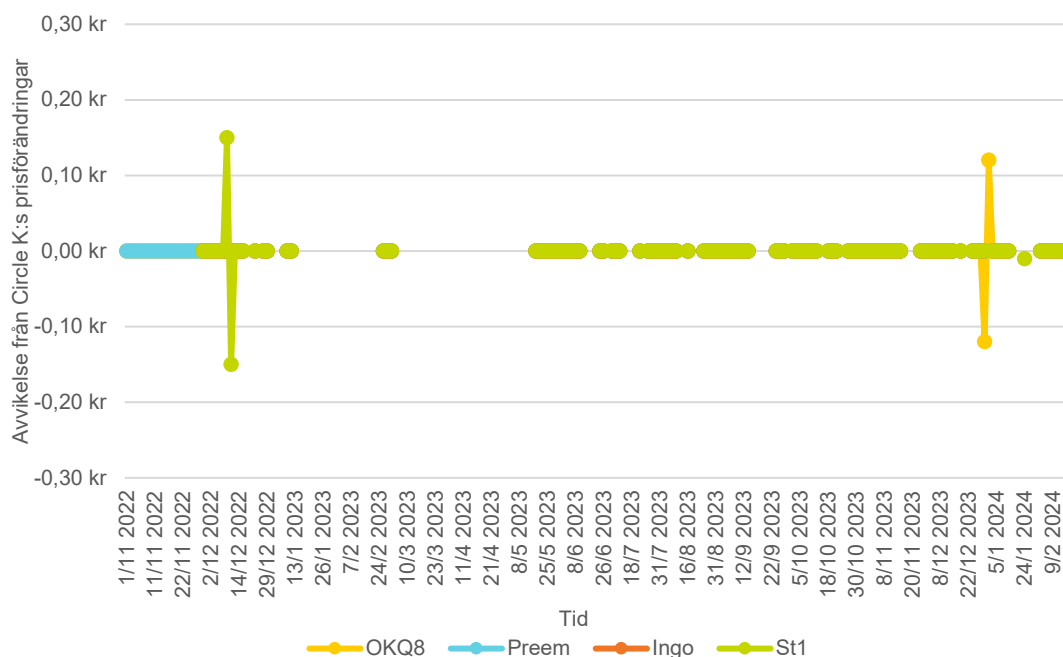


Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

Ingo och Tanka ligger konstant 0,25 kronor under Circle K:s rekommenderade pris då de är automatstationer och St1 ligger 0,15–0,16 kronor över, vilket kan bero på att de endast publicerar företagspriser. Under perioden som priser har skrapats genomför samtliga bolag samma prisförändring som Circle K initierat sett till antal ören, även om prinsnivån skiljer sig. Likheterna i prissättningen blir ännu mer framträdande om man ser till bolagens avvikelser från Circle K:s prisändringar.

Figur 47 visar perioden 1 november 2022 till 19 februari 2024 för Preem och OKQ8, för Ingo och St1 visas perioden 29 november 2022 till 19 februari 2024, då skrapningen startade senare för dessa bolag. Figuren visar att det endast finns tre undantag såvitt vi kan se utifrån den skrapade data. Om värdet är noll betyder det att bolaget har genomfört samma prisförändring sett till antal ören som Circle K. När det är håll i serien betyder det att Circle K har genomfört en förändring av rekommenderat pris som skrapningen inte har fångat. Två av undantagen är samma som man såg för bensin samt så finns det ytterligare ett undantag när St1 sänker deras pris utan en initiering från Circle K. Det första är när St1 avviker från Circle K:s prisförändring, vilket närmare redogörs för i figur 48. Det andra är vid nyår när OKQ8:s förändring avviker från Circle K:s med 0,12 kronor, vilket närmare beskrivs i figur 49. Det sista undantaget är när St1 den 24 januari 2024 sänker deras pris med 0,01 kronor utan att Circle K har initierat en prisförändring. Detta i sin tur gör att St1:s pris framöver ligger 0,15 kronor över de andra stora bolagens rekommenderade priser.

Figur 47 Drivmedelsbolagens avvikelser från Circle K:s prisändringar för diesel

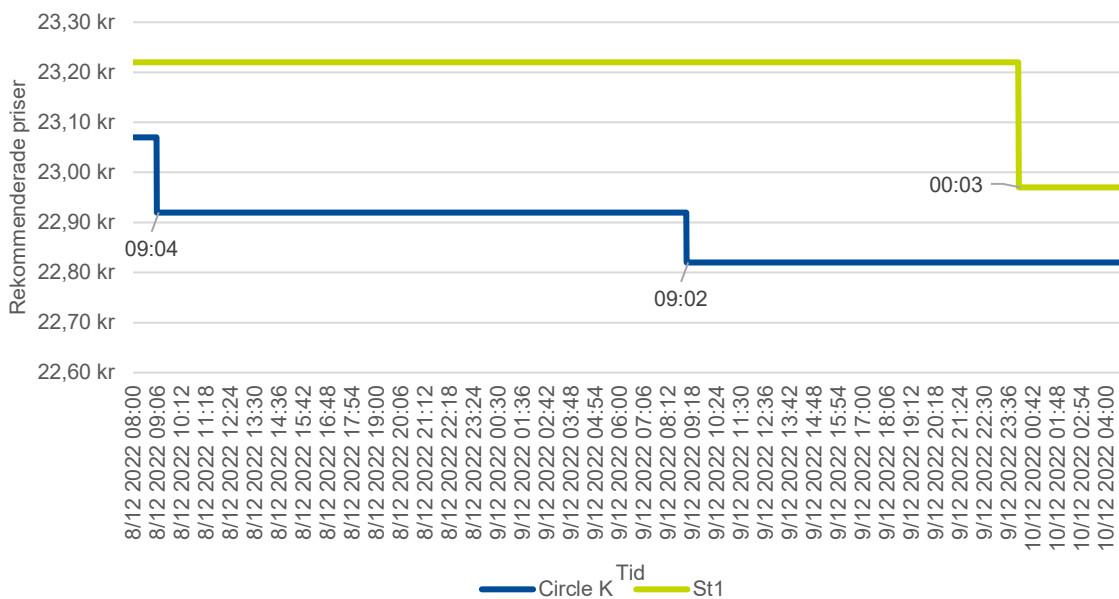


Not: Differensen mellan Circle K:s prisförändring och övriga bolags prisförändringar på dagsnivå. Perioder där det är hål i linjen är prisförändringar Circle K har gjort som skrapdata inte har fångat. Tanka är exkluderad från analysen på grund av att skrapningen legat nere under längre perioder. St1 som vanligtvis justerar sina priser efter midnatt har flyttats till dagen innan. Detta betyder att i analysen justerar alla bolag sina priser samma dag.

Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

Figur 48 visar det första undantaget, vilket är när St1 inte genomför samma prisändringar som Circle K initierat. Den 8 december 2022 sänker Circle K det rekommenderade priset med 0,15 kronor, men St1 följer inte efter prisändringen, utan de genomför ingen prisjustering. Den 9 december 2022 sänker Circle K det rekommenderade priset med ytterligare 0,10 kronor. Den 10 december 2022 klockan 00:03 genomför St1 en sänkning på 0,25 kronor. Det går inte att se detta på St1:s hemsida, där ser det ut som St1 har genomfört samma prisförändringar som Circle K, och inte avvaktat med att genomföra prissänkningarna. De övriga bolagen genomför samma förändringar som Circle K utan att avvakta. Samma mönster går att se för bensin för samma tidsperiod, vilket redogjordes för i figur 43.

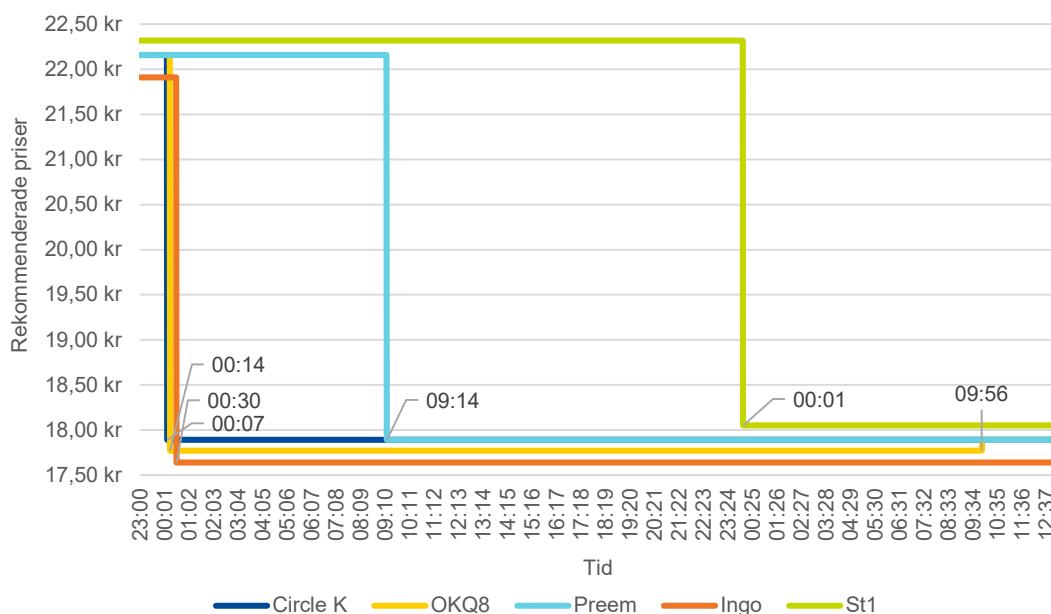
Figur 48 Rekommenderade priser för diesel, per minut, 8 december 2022–10 december 2022



Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

Figur 49 visar det andra undantaget som skedde vid årsskiftet 2023 till 2024 då OKQ8 inte genomför samma sänkning som de övriga bolagen. Vid årsskiftet sänktes skatten samt reduktionsplikten från 30,5 procent till 6 procent för dieseln. Circle K initierar en prissänkning den 1 januari 2024 klockan 00:07 och sänker priset med 4,27 kronor. Preem och Ingo sänker också priset med 4,27 kronor den 1 januari 2024. St1 sänker deras pris med 4,27 kronor den 2 januari. OKQ8 sänker deras rekommenderade pris den 1 januari 2024 med 4,39 kronor, vilket betyder att OKQ8 sänkte deras rekommenderade pris med 0,12 kronor mer jämfört med resterande bolag. Den 2 januari 2024 höjer OKQ8 deras rekommenderade pris med 0,12 kronor. Vilket betyder att den 2 januari 2024 har samtliga drivmedelsbolag sänkt sina rekommenderade priser med 4,27 kronor.

Figur 49 Rekommenderade priser för diesel, per minut, 31 december 2023–2 januari 2024



Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

Tabell 23 visar den genomsnittliga, kortaste och längsta tiden det har tagit för bolagen att justera sina priser efter en prisinitiering från Circle K. Undantagen som redogjordes för ovan är exkluderade i analysen. Preem och OKQ8 har som snabbast justerat sina priser tre minuter efter att Circle K har justerat sitt rekommenderade pris. För Ingo har den snabbaste justeringen varit 8 minuter och för Tanka 17 minuter. St1 har som snabbast justerat sitt pris efter 14 timmar och 25 minuter, efter Circle K:s prisinitiering, vilket beror på att St1 oftast justerar sina priser efter midnatt.

Tabell 23 Antal timmar och minuter det tar för bolagen att justera sina priser efter en prisinitiering från Circle K för diesel, 1 november 2022–20 februari 2024

	Preem	OKQ8	Ingo	Tanka	St1
Min	3 min	3 min	8 min	17 min	14 tim 25 min
Max	1 tim 49 min	1 tim 24 min	7 tim 7 min	2 tim 37 min	16 tim 39 min
Genomsnittlig tid	40 min	30 min	1 tim 18 min	50 min	15 tim 21 min

Not: Min, max och genomsnittlig tid det tar för bolagen att justera sina rekommenderade priser efter en prisinitiering från Circle K. Tiden för Preem och OKQ8 är beräknad för perioden 1 november 2022–19 februari 2024. För Ingo och St1 är tiden beräknad för perioden 29 november 2022–20 februari 2024, då skrapningen av deras priser kom igång senare. För Tanka är tiden beräknad för perioden 29 november 2022–9 februari 2024.

Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

Tabell 24 visar turordningen bolagen har ändrat sina rekommenderade priser efter en initiering från Circle K, under perioden 29 november 2022 till 20 februari 2024. Tanka är inte inkluderad i analysen då skrapningen av deras priser ha legat nere i långa perioder. Undantagen som redogjordes för ovan är även exkluderade i analysen. Circle K har identifierats som prisledare och Konkurrensverket har undersökt om det finns någon aktör som alltid justerar priset som tvåa eller trea etcetera. Preem är tvåa cirka 26 procent, OKQ8 cirka 66 procent och Ingo cirka 8 procent av de prisjusteringar som genomförts under perioden. Det varierar alltså vilken aktör som justerar priset först efter en prisinitiering från Circle K. Cirka två procent av prisjusteringarna ändrar St1 sitt pris som fyra, vilket beror på att två bolag justerade sina priser exakt samtidigt vilket gör att St1 blir fyra.

Tabell 24 Procentuell turordning för när bolagen justerat sina priser efter en prisinitiering från Circle K för diesel, 29 november 2022–20 februari 2024

	Preem	OKQ8	Ingo	St1
Tvåa	Cirka 26 procent	Cirka 66 procent	Cirka 8 procent	0 procent
Trea	Cirka 61 procent	Cirka 30 procent	Cirka 11 procent	0 procent
Fyra	Cirka 13 procent	Cirka 5 procent	Cirka 81 procent	Cirka 2 procent
Femma	0 procent	0 procent	0 procent	Cirka 98 procent

Not: Procenten motsvarar hur ofta bolagen justerar sina priser tvåa, trea, fyra eller femma efter en prisinitiering från Circle K. Totalt antal prisjusteringar under perioden är 108 stycken. Perioden är vald utifrån att alla bolags skrapningar var igång från den 29 november–20 februari 2024. Den 5 december 2022 justerar Preem och OKQ8 sina priser samtidigt och den 31 oktober 2023 justerar Preem och Ingo sina priser samtidigt, vilket gör att St1 blir fyra två gånger av de 108 prisjusteringarna. Detta betyder att procenten inte summeras till 100 procent.

Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser.

4.3.4 Slutsats

Konkurrensverket har skrapat data för att analysera i vilken utsträckning drivmedelsbolagen i Sverige följer varandras rekommenderade priser och i synnerhet om det finns tydliga tecken på prisledarskap.

Under perioden data har skrapats kan man konstatera att Circle K är prisledare på drivmedelsmarknaden för bensin och diesel, då bolaget har initierat prisjusteringarna under perioden. Circle K initierar en prisjustering och resterande bolag följer efter och genomför samma prisjustering, sett till antal ören. Konkurrensverket kan inte identifiera någon speciell turordning för när resterande bolag justerar priserna, det finns alltså inget annat bolag som alltid justerar priset som tvåa eller trea utan det varierar mellan övriga drivmedelsbolag. Dock justerar alltid St1 priset sist efter en initiering från Circle K då St1 justerar deras priser runt midnatt.

Därutöver har skrapningen legat nere flertalet gånger under den aktuella perioden vilket gör att det inte finns ett komplett dataset. Under perioder när skrapningen har avbrutits kan det finnas ett avvikande mönster från det som har observerats. Det finns dock inget som får oss att misstänka det.

5 Prisbildning lokalt

I föregående kapitel kunde vi konstatera att de nationellt satta rekommenderade priserna för bensin och diesel i stor utsträckning påverkas av svenska skatter och priser för insatsvaror på världsmarknaden. Vi kunde också se att Circle K är prisledare genom att deras rekommenderade priser följs av övriga stora bolag, ett mönster som är mycket stabilt under de senaste åren. Slutligen kunde vi också slå fast att de rekommenderade priserna under senare år inte uppvisar några tecken på asymmetrisk prissättning, alltså en systematik där aktörer är långsammare med att sänka priserna när kostnaderna för insatsvarorna går ned jämfört med hur snabbt de höjer dem när kostnaderna i stället går upp.

I detta kapitel fortsätter vi analysen genom att studera den lokala prisbildningen, alltså hur priserna sätts vid enskilda stationer. Dataunderlaget är detaljerat och innehåller sammanlagt cirka 4,6 miljoner datapunkter för bensin och cirka 4,7 miljoner datapunkter för diesel, vilket gör det unikt i sitt slag. Underlaget i analysen innehåller priser och en absolut majoritet av genomförda prisförändringar under perioden 2019–2023 för de flesta stationer i Sverige.

I avsnitt 5.1 kartläggs prisskillnader mellan olika regioner, stationstyper och skillnaden mellan högsta och lägsta pris inom olika köravstånd från en grupp med 21 utvalda kommuner. Resultaten visar att drivmedelspriserna i Sverige är relativt homogena geografiskt och mellan olika typer av stationer. Den tydligaste systematiska prisskillnaden är att automatstationer ligger uppemot 20 öre under bemannade stationer. Viss tendens finns till högre priser i norra Sverige. Skillnaden mellan högsta och lägsta pris i de 21 utvalda kommuner med omnejd varierar något, men uppgår inte till mer än som mest några tiotals ören.

Det är med andra ord en homogen prisbild som framträder när stationspriser analyseras, som dessutom är stabil över tid. För att närmare analysera effekten av lokal konkurrens på stationspriserna skattas en serie regressionsmodeller med pris som beroende variabel och indikatorer för konkurrens som förklarande variabler.

Resultaten presenteras i avsnitt 5.2 och visar att antalet konkurrenter i närområdet har en statistiskt säkerställd påverkan för den enskilda stationens prinsnivå, men effekten gäller endast för konkurrenter inom fem minuters körtid. Effekten är något starkare när automatstationer utgör konkurrenter, varför man kan dra slutsatsen att denna typ av stationer utövar ett något starkare konkurrenstryck avseende pris än bemannade stationer.

Detta tyder således på att stationer i någon utsträckning konkurrerar med pris på det lokala planet. Frågan är då vilken roll de rekommenderade priserna har för den lokala prissättningen, vilket analyseras i avsnitt 5.3. Här framgår ett relativt tydligt mönster av att stationer anpassar sig till de rekommenderade priserna i samband med att dessa ändras. I omedelbar anslutning till en sådan förändring av rekommenderade priser finns det alltså i princip inga regionala skillnader eller skillnader

eller mellan orter med flera konkurrenter och orter med få konkurrenter. Efter en viss tid därefter, vanligtvis en halv till två dagar, kan vi observera en successivt större och växande avvikelse nedåt från detta pris. Mönstret är relativt stabilt under den undersökta perioden, det vill säga från januari 2020 till och med september 2023. Vi kan dra slutsatsen att de rekommenderade priserna fyller en viktig funktion för lokal prissättning: de "samlar" priserna i samband med en förändring, varefter den lokala konkurrensdynamiken successivt tar över vilket leder till en ökad prisspridning där priserna sjunker till en nivå under det rekommenderade priset, en effekt som är större på de platser där det finns flera konkurrerande stationer inom fem minuters körtid.

Vi kan alltså empiriskt observera en effekt på prisbildningen av lokala konkurrensfaktorer. En besläktad fråga är de så kallade "priskrigen" då vissa stationer genomför prissänkningar som följs av konkurrerande stationer i närområdet. Sådana händelser är möjliga att kartlägga med hjälp av det detaljerade dataunderlaget. Utifrån en godtycklig definition av priskrig kan vi identifiera ett knappt hundratal sådana fall. Vi ser en tendens till att sådana pris avtar i såväl antal som varaktighet under perioden. Det kan tolkas som en tendens till ett successivt svagare lokalt konkurrenstryck.

Slutligen undersöks förekomsten och betydelsen av prissättningsverktyg som baseras på maskininlärning, så kallade prisalgoritmer. Analysen har genomförts av professor Richard Friberg vid Handelshögskolan i Stockholm, vilken sammanfattas i avsnitt 5.5. Underlaget bygger på intervjuer och skriftliga frågor till de stora bolagen på den svenska marknaden samt ekonometrisk modellering som i sin tur utgår från aktuell nationalekonomisk forskning inom området. Vi kan dra slutsatsen att denna typ av verktyg ännu så länge har ett begränsat genomslag, men att det ändå finns anledning att befara att ett mer utbrett genomslag för sådana verktyg kan riskera att leda till en försvagad konkurrens.

5.1 Regionala prisskillnader

För att närmare analysera prisbildningen på drivmedelsmarknaden kartläggs i detta avsnitt hur priserna skiljer sig geografiskt mellan olika regioner i Sverige samt mellan automatstationer och bemannade stationer. I andra länder har det genomförts studier som visar på hög prisspridning och att man kan spara flera kronor om man tankar på rätt ställe. Exempelvis har det observerats i Storbritannien att det kan vara flera kronor dyrare att tanka på en motorvägsstation jämfört med andra stationer.⁹⁸ För att ta reda på om Sverige har samma situation som observerats i andra länder analyseras prisspridningen i Sverige.

I avsnittet redovisas de skillnader som Konkurrensverket finner i pris mellan olika typer av stationer och geografiska lägen. I slutet av avsnittet redovisas resultat från en spridningsanalys där prisskillnaderna mellan stationer inom 5, 10 och 20 minuters körtid från 21 kommuners respektive mittpunkt (centroid) undersökts.

5.1.1 Prisskillnader mellan olika typer av stationer

Typ av station och dess geografiska läge har viss betydelse för prinsnivån. Dock är prisskillnaderna små och uteslutande öresskillnader, vilket tabell 25 och tabell 26 visar. Produkten verkar inte ha betydelse då skillnaderna i pris mellan olika typer av stationer och geografiska lägen är snarlika mellan bensin och diesel.

Tabellerna bekräftar att priser är lägre på automatstationer jämfört med bemannade stationer. Priset på automatstationer är cirka fem till sex öre lägre än det nationella genomsnittet medan priset på bemannade stationer är cirka 13 öre högre än det nationella genomsnittet. Priset är i genomsnitt högst på bemannade stationer längs med motorvägar. Sett till grad av urbanisering är priset högre på landsbygden jämfört med storstäder och mellanstora städer. Priserna är lägre i Skåne och Västsverige jämfört med resten av landet. Pumppriset på automatstationer avviker mindre från sitt rekommenderade pris i jämförelse med pumppriset på bemannade stationer. För hela urvalet är pumppriset i genomsnitt två till tre öre lägre än det rekommenderade priset.

⁹⁸ Competition and Market Authority (2023d) s. 123.

Tabell 25 Genomsnittlig avvikelse i pris (öre/liter) för bensin från nationellt vägt genomsnitt per dag, 2022

Stationsindelning	Automat	Bemannad	Total
Storstäder	-6*	13*	2*
Mellanstora städer	-6*	12*	-1*
Landsbygd	-4*	14*	0,06*
Motorväg	-6*	16*	5*
Ej-motorväg	-5*	12*	-1*
Större stationer	-6*	13*	7*
Mindre stationer	-5*	12*	-4*
Skåne och Västsverige	-8*	11*	-3*
Resten av Sverige	-4*	14*	1*
Total	-5*	13*	0
Avvikelse från rekommenderat pris	-0,5*	-7*	-2*

Not: Det nationella genomsnittet är viktat efter tid, det vill säga efter hur länge respektive pumppris varat för respektive station. Storstäder inkluderar stationer i kommuner tillhörande grupp A (Storstäder och storstadsnära kommuner) i SKR:s kommunindelning. Mellanstora städer inkluderar stationer i kommuner tillhörande grupp B (Större städer och kommuner nära större stad) i SKR:s kommunindelning. Landsbygd inkluderar stationer i kommuner tillhörande grupp C (Mindre städer och kommuner nära större stad) i SKR:s kommunindelning. Större stationer inkluderar stationer med fler än fyra tankplatser för bensin och/eller diesel. Mindre stationer inkluderar stationer med fyra eller färre tankplatser för bensin och/eller diesel. Kategorin Skåne och Västsverige inkluderar stationer i länen Skåne, Halland och Västra Götaland. För avvikelsen från rekommenderat pris har automatstationer jämförts med Ingos rekommenderade pris, och bemannade stationer har jämförts med Circle K:s rekommenderade pris. * Statistiskt signifikant skillnad från 0 på 5-procentsnivån enligt t-test. Källa: Circle K (2024), Ingo (2024), uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Tabell 26 Genomsnittlig avvikelse i pris (öre/liter) för diesel från nationellt vägt genomsnitt per dag, 2022

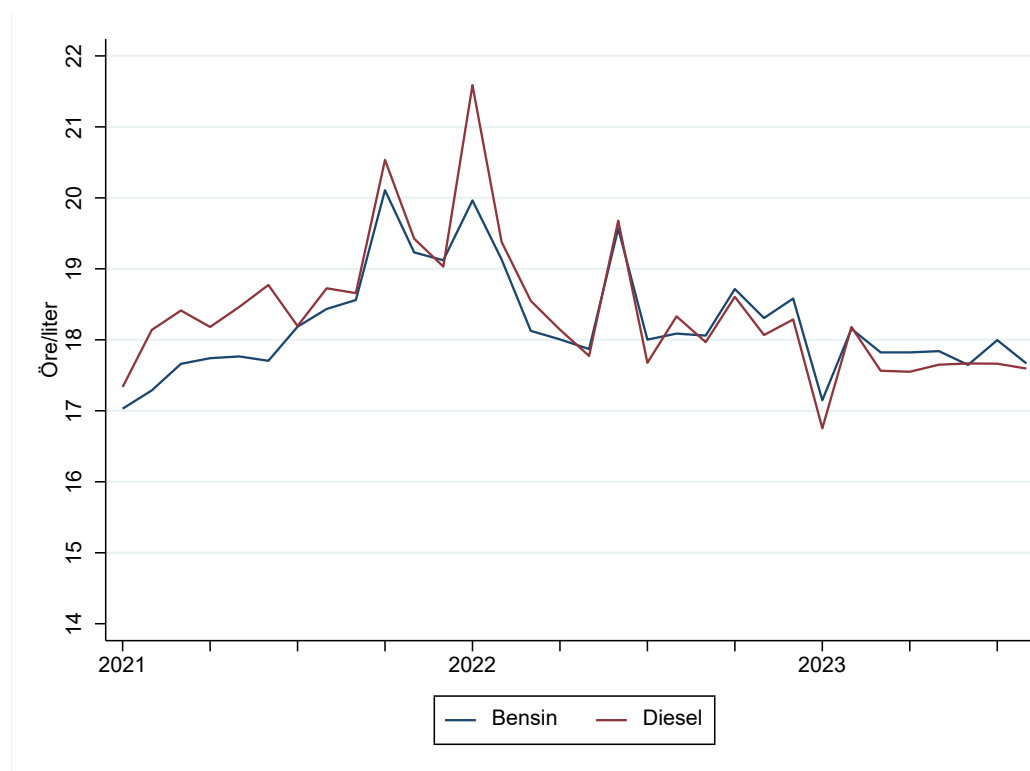
Stationsindelning	Automat	Bemannad	Total
Storstäder	-6*	13*	2*
Mellanstora städer	-6*	12*	-1*
Landsbygd	-4*	14*	0,1*
Motorväg	-6*	16*	5*
Ej-motorväg	-5*	12*	-1*
Större stationer	-6*	13*	7*
Mindre stationer	-5*	12*	-4*
Skåne och Västsverige	-8*	11*	-3*
Resten av Sverige	-4*	14*	1*
Total	-6*	13*	0
Avvikelse från rekommenderat pris	-1*	-8*	-3*

Not: Se not till tabell 25.

Källa: Circle K (2024), Ingo (2024), uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Över tid har skillnaden i pris mellan bemannade stationer och automatstationer pendlat kring 18 öre för både bensin och diesel, vilket illustreras i figur 50. I slutet av 2021 och i början av 2022 ökade skillnaden tillfälligt. Skillnaden var som störst i februari 2022. Då var priset i genomsnitt cirka 20 öre högre för bensin och cirka 22 öre högre för diesel på bemannade stationer jämfört med automatstationer.

Figur 50 Skillnad i genomsnittligt pris (öre/liter) per månad mellan bemannade stationer och automatstationer, januari 2021–augusti 2023



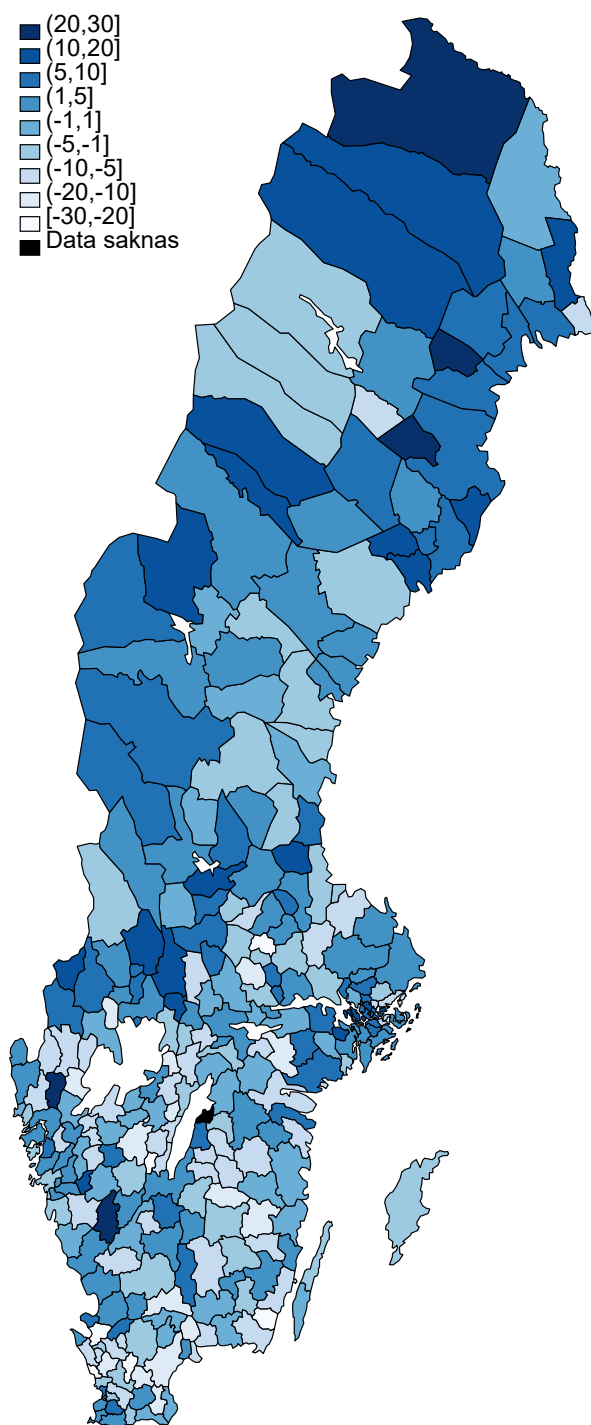
Not: Det nationella genomsnittet är viktat efter tid, det vill säga efter hur längre respektive pumppris varat för respektive station.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

5.1.2 Prisskillnader geografiskt

Figur 51 och figur 52 visar hur mycket det genomsnittliga priset för Sveriges kommuner skilde sig från det nationella genomsnittet under vecka 34 2023. Det geografiska mönstret är inte entydigt. Även om det i norra Sverige förekommer ett flertal kommuner med ett högre pris än det nationella genomsnittet, så finns det undantag med kommuner längs norska gränsen med ett pris lägre än genomsnittet. I södra Sverige finns det ett flertal kommuner med ett pris lägre än det nationella genomsnittet, men även i södra Sverige finns det undantag med kommuner med ett pris betydligt högre än det nationella genomsnittet. Dock är skillnaderna mellan kommunerna relativt små.

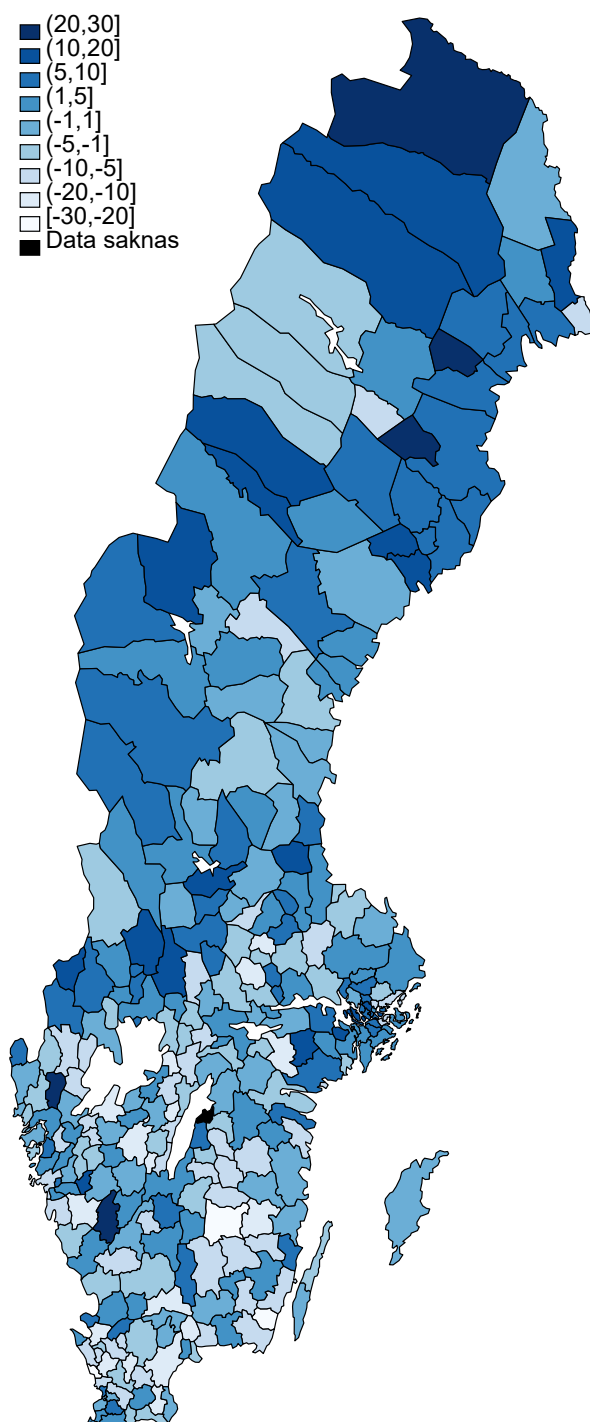
Figur 51 Avvikelse från nationellt snittpris (öre/liter) för bensin, per kommun, vecka 34 2023



Not: Det nationella genomsnittet är viktat efter tid, det vill säga efter hur länge respektive pumppris varat för respektive station.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 52 Avvikelse från nationellt snittpris (öre/liter) för diesel, per kommun, vecka 34 2023



Not: Det nationella genomsnittet är viktat efter tid, det vill säga efter hur länge respektive pumppris varat för respektive station.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

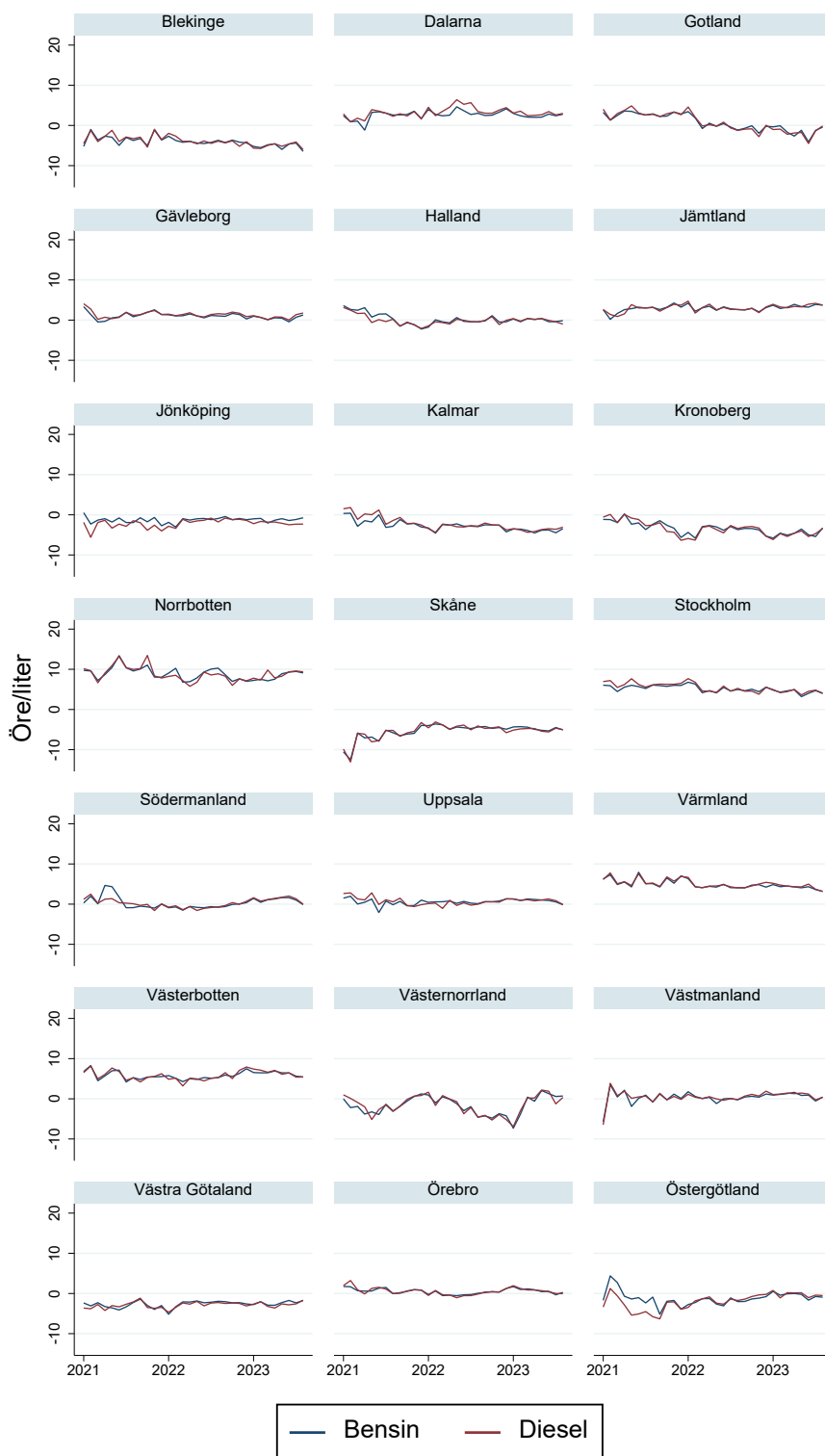
Priserna var högst i Kiruna kommun där priset för bensin i genomsnitt var cirka 26 öre högre än det nationella genomsnittet under mätperioden, medan priset för diesel var cirka 28 öre högre än det nationella genomsnittet.

Priset för bensin var i genomsnitt lägst i Torsås och Landskrona kommun där det var cirka 23 öre lägre än det nationella genomsnittet. Priset för diesel var i genomsnitt lägst i Landskrona kommun där det var cirka 27 öre lägre än det nationella genomsnittet.

Jämförs storstadskommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö var priserna för bensin och diesel i genomsnitt cirka sex öre högre i Stockholm i förhållande till det nationella genomsnittet. I Göteborg var priserna cirka fem öre lägre än det nationella genomsnittet, medan det i Malmö var cirka ett öre högre än det nationella genomsnittet.

I figur 53 kan den månadsvisa genomsnittliga avvikelsen från det nationella genomsnittet följas över tid för Sveriges 21 län. Priset har generellt varit högst för stationer i Norrbotten och lägst för stationer i Skåne. Även om volatiliteten varierat mellan länen, då främst under 2021, så ligger priset relativt stabilt kring sitt medelvärde för de flesta länen under tidsperioden.

Figur 53 Avvikelse från nationellt snittpris (öre/liter) för bensin och diesel, per län, månadsgenomsnitt för perioden januari 2021–augusti 2023



Not: Det nationella genomsnittet är viktat efter tid, det vill säga efter hur länge respektive pumppris varat för respektive station.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Få kommuner har haft en prisnivå på minst 10 öre lägre än det nationella genomsnittet över tid, vilket figur 54 och figur 55 illustrerar. Endast två kommuner, Falköping och Ängelholm, har haft ett genomsnittspris för bensin som legat minst 10 öre under det nationella genomsnittet för mätperiodens samtliga 87 veckor. Falköping är också den enda kommunen som haft ett genomsnittspris för diesel som legat minst 10 öre under det nationella genomsnittet för mätperiodens samtliga veckor.

I avsnitt 4.3 konstaterades ett starkt prisledarskap gällande de rekommenderade priserna som bolagen publicerar på sina hemsidor. Pumpprisets följsamhet till det rekommenderade priset verkar dock variera mellan kommuner, vilket framgår av följande analys.

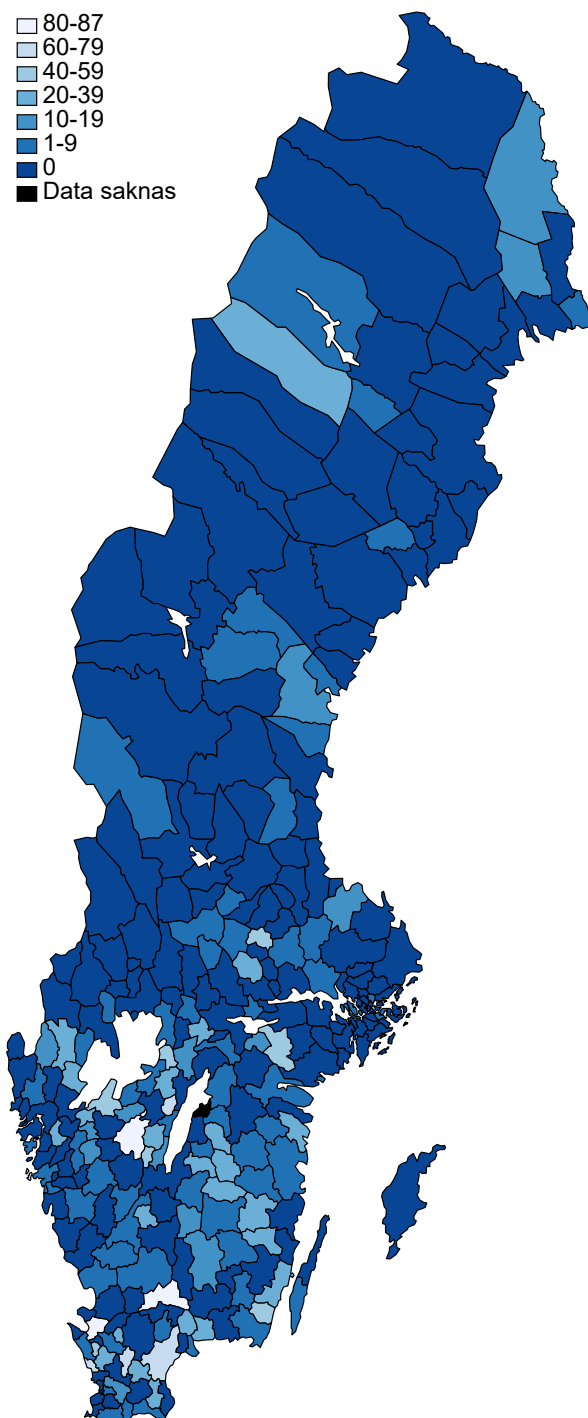
Figur 56 och figur 57 illustrerar hur stor andel av dagen från och med klockan 08:30⁹⁹ som stationerna i respektive kommun i genomsnitt sätter ett pris som är exakt lika med det rekommenderade priset som drivmedelsbolagen publicerar på sina hemsidor. För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris som jämförelsepris och för automatstationer används Ingos rekommenderade pris.

Kommunen där stationerna följer de rekommenderade priserna till störst andel av dagen är Upplands-Bro, vars stationer i genomsnitt följer priset till cirka 92 procent av dagen för bensin och cirka 91 procent av dagen för diesel.

För bensin följer stationerna i kommunerna Dorotea och Storfors det rekommenderade priset noll procent av dagen. För diesel följer stationerna i kommunerna Storfors och Älvsbyn det rekommenderade priset för diesel noll procent av dagen. Dock är pumppriset generellt högre än det rekommenderade priset för dessa kommuner.

⁹⁹ Eftersom det rekommenderade priset sällan ändras före klockan 08:30 används klockan 08:30 som starttid på dagen. Figur 14 och figur 15 i bilaga 1 kapitel 4 har tagits fram på samma sätt som figur 56 och figur 57 fast med starttid 00:00 i stället.

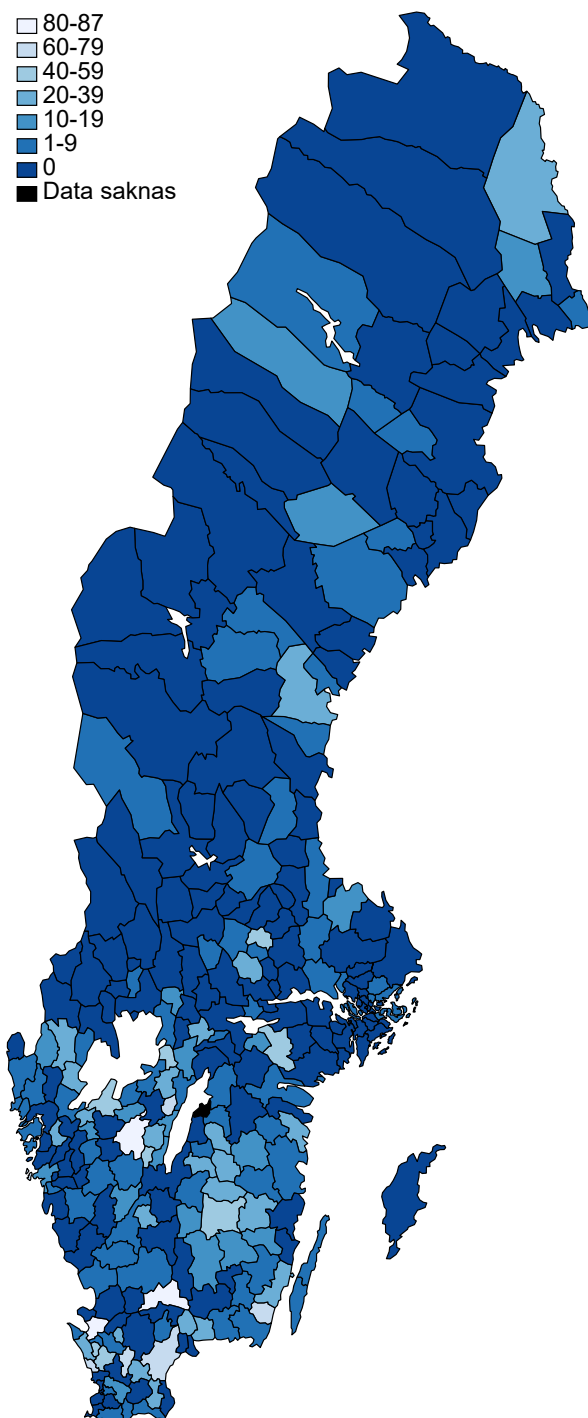
Figur 54 **Antal veckor där genomsnittligt pris för bensin varit minst 10 öre lägre än nationellt snittpris, per kommun, vecka 1 2022 till vecka 35 2023 (87 veckor totalt)**



Not: Det nationella genomsnittet är viktat efter tid, det vill säga efter hur länge respektive pumppris varat för respektive station.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

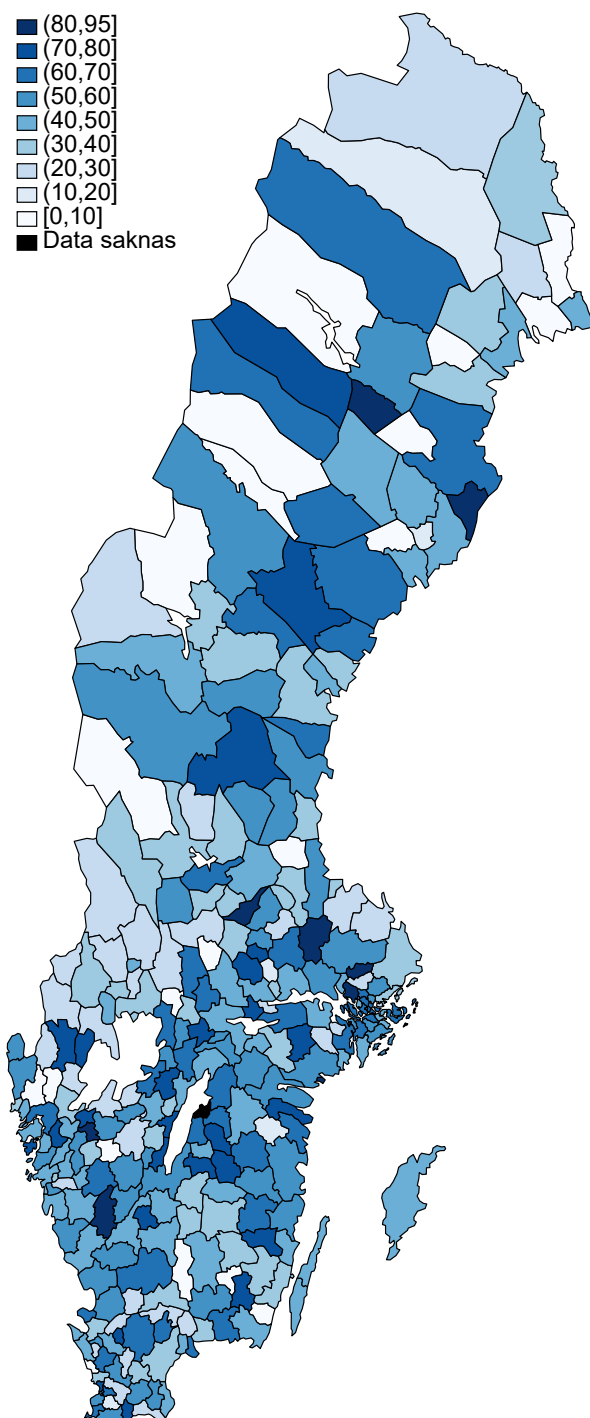
Figur 55 Antal veckor där genomsnittligt pris för diesel varit minst 10 öre lägre än nationellt snittpris, per kommun, vecka 1 2022 till vecka 35 2023 (87 veckor totalt)



Not: Det nationella genomsnittet är viktat efter tid, det vill säga efter hur länge respektive pumppris varat för respektive station.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

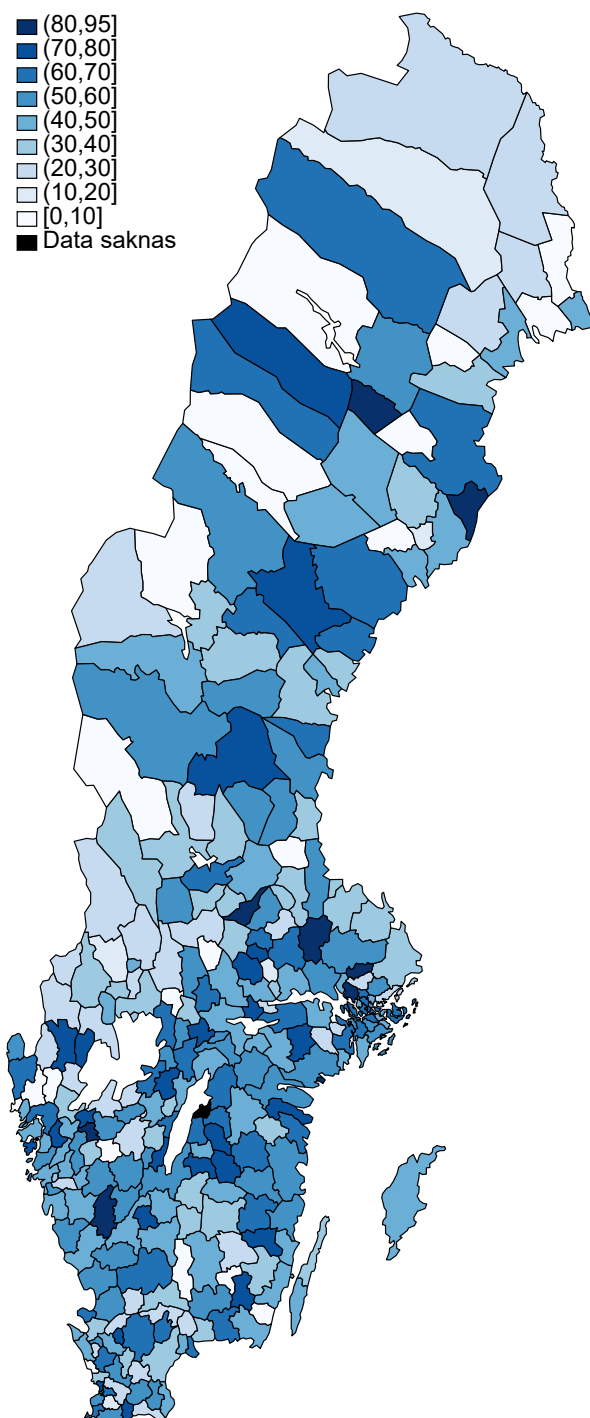
Figur 56 Genomsnittlig andel av dag (från och med klockan 08:30) i procent som stationer har pris exakt lika med rekommenderat pris för bensin, per kommun, 1 januari 2022–31 augusti 2023



Not: Priset för bemannade stationer jämförs med Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och priset för automatstationer jämförs med Ingo's rekommenderade pris.

Källa: Circle K (2024), Ingo (2024), uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 57 Genomsnittlig andel av dag (från och med klockan 08:30) i procent som stationer har pris exakt lika med rekommenderat pris för diesel, per kommun, 1 januari 2022–31 augusti 2023



Not: Priset för bemannade stationer jämförs med Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och priset för automatstationer jämförs med Ingo's rekommenderade pris.

Källa: Circle K (2024), Ingo (2024), uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

5.1.3 Prisspridningen i 21 utvalda kommuner

Konkurrensverket har analyserat prisspridningen av drivmedelspriser i Sverige genom att analysera prisskillnader i 21 olika kommuner. Kommunerna som ingår i analysen har valts efter NUTS-område på nivå tre där den största kommunen med maximalt 100 000 invånare har valts ut.¹⁰⁰ Analysen utgår från en mittpunkt (centroid) i respektive kommun där man undersöker hur mycket pengar man kan spara genom att tanka på stationen med lägst pris jämfört med stationen med högst pris inom en körsträcka på 5, 10 eller 20 minuter från centroiden. Vi har tagit fram vad minimipriset och maximipriset är varje dag klockan 12:00 i en veckas tid. Centroiden i varje kommun är tågstationen och, i de fall där det inte finns en tågstation, har busstationen använts. Syftet är att få jämförbarhet mellan de olika kommuner. För att veta vilka stationer som ligger inom 5, 10 och 20 minuters körtid har Konkurrensverket använt sig av Tillväxtverkets verktyg PipoS (för mer detaljer kring det se bilaga 1 kapitel 4). Analysen syftar till att undersöka hur mycket man som konsument sparar på att åka längre samt att ge en bild av hur prisspridningen ser ut mellan olika stationer i en kommun. I tabell 27 visas antalet stationer och antalet automatstationer i parenteser samt prisskillnaden mellan stationerna om man åker 5, 10 eller 20 minuter från respektive kommuns centroid.

¹⁰⁰ Statistiska centralbyrån (2023).

Tabell 27 Antal stationer samt prisskillnad i öre/liter mellan dyraste och billigaste försäljningsstället inom en viss körtid, i 21 utvalda kommuner för bensin, genomsnitt för perioden 21–27 augusti 2023

Ort	Antal stationer (varav automatstationer)			Genomsnittlig skillnad mellan dyraste och billigaste försäljningsstället i öre		
	Inom 5 min körtid	Inom 10 min körtid	Inom 20 min körtid	Inom 5 min körtid	Inom 10 min körtid	Inom 20 min körtid
Köping	3 (3)	3 (3)	15 (11)	13	13	30
Karlskrona	2 (1)	10 (7)	15 (11)	14	38	51
Visby	6 (4)	6 (4)	8 (6)	21	21	24
Sandviken	7 (5)	8 (6)	13 (9)	23	23	29
Sundsvall	14 (5)	23 (13)	30 (16)	24	24	31
Östersund	8 (5)	9 (6)	10 (7)	25	26	26
Karlskoga	5 (3)	8 (5)	10 (7)	26	29	29
Enköping	10 (7)	11 (8)	13 (10)	28	28	28
Haninge	10 (6)	12 (7)	27 (14)	29	31	37
Mölnadal	7 (4)	34 (17)	92 (53)	29	43	43
Nyköping	12 (6)	13 (7)	18 (12)	29	29	29
Karlstad	12 (7)	17 (10)	21 (12)	30	30	30
Skellefteå	9 (4)	11 (6)	15 (9)	30	30	30
Motala	6 (3)	7 (4)	12 (9)	30	30	30
Falun	11 (6)	12 (7)	13 (8)	31	31	31
Kalmar	4 (2)	13 (9)	20 (15)	32	43	43
Växjö	8 (6)	17 (11)	18 (12)	33	33	35
Luleå	10 (6)	14 (7)	16 (8)	37	37	37
Kungsbacka	6 (3)	8 (3)	17 (7)	40	40	40
Värnamo	8 (5)	9 (6)	11 (8)	43	43	43
Kristianstad	12 (9)	17 (12)	25 (20)	54	54	55

Not: Prisspridningen är beräknad genom att räkna ut prisskillnaden mellan dyraste och billigaste försäljningsstället varje dag klockan 12:00 under perioden 21–27 augusti 2023, därefter har ett genomsnitt tagits för alla dagars prisskillnader.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket och Tillväxtverket (2023).

Analysen för bensin visar att prisspridningen är lägst i Köping, där den är 13 öre om man åker 5 minuter från kommunens centroid. Kommunen med högst prisspridning om man åker 5 minuter är Kristianstad, där prisskillnaden mellan dyraste och billigaste försäljningsstället i snitt är 54 öre. Om man åker 10 minuter är det ofta ingen skillnad på prisspridningen jämfört med om man åker 5 minuter, exempelvis i Sandviken sparar man 23 öre om man åker 5 minuter eller om man åker 10 minuter. Dock ökar besparingen i 5 av kommunerna om man åker 10 minuter i stället för 5 minuter. Om man i stället åker 20 minuter så är kommunen med lägst prisspridning Visby, där prisspridningen i snitt är 24 öre. Kommunen med högst prisspridning är fortsatt Kristianstad där skillnaden mellan billigaste och dyraste försäljningsstället i snitt är 55 öre. För bensin ser vi inte något tydligt samband mellan

antalet stationer, automatstationer och prisspridning. Exempelvis i Mölndal finns det flest stationer inom 20 minuters körtid men prisspridningen där sticker inte ut.

Tabell 28 Antal stationer samt prisskillnad i öre/liter mellan dyraste och billigaste försäljningsstället inom en viss körtid, i 21 utvalda kommuner för diesel, genomsnitt för perioden 21–27 augusti 2023

Ort	Antal stationer (varav automatstationer)			Genomsnittlig skillnad mellan dyraste och billigaste försäljningsstället i öre		
	Inom 5 min körtid	Inom 10 min körtid	Inom 20 min körtid	Inom 5 min körtid	Inom 10 min körtid	Inom 20 min körtid
Köping	3 (3)	3 (3)	16 (12)	8	8	33
Karlskrona	2 (1)	10 (7)	15 (11)	11	33	48
Visby	6 (4)	6 (4)	8 (6)	20	20	21
Sandviken	7 (5)	8 (6)	13 (9)	21	21	26
Haninge	10 (6)	12 (7)	27 (14)	21	27	27
Östersund	8 (5)	9 (6)	10 (7)	22	22	22
Sundsvall	14 (5)	23 (13)	30 (16)	25	26	31
Växjö	8 (6)	17 (11)	18 (12)	25	25	27
Luleå	10 (6)	14 (7)	16 (8)	25	25	25
Enköping	10 (7)	11 (8)	13 (10)	25	25	25
Nyköping	12 (6)	13 (7)	18 (12)	25	25	25
Motala	6 (3)	7 (4)	12 (9)	25	25	25
Karlstad	12 (7)	17 (10)	21 (12)	26	26	26
Falun	11 (6)	12 (7)	13 (8)	28	28	28
Mölndal	7 (4)	34 (17)	92 (53)	30	37	41
Skellefteå	9 (4)	11 (6)	15 (9)	30	30	30
Kalmar	4 (2)	13 (9)	20 (15)	32	35	35
Karlskoga	5 (3)	8 (5)	10 (7)	41	41	42
Värnamo	8 (5)	9 (6)	11 (8)	42	42	42
Kungsbacka	6 (3)	8 (3)	17 (7)	45	45	45
Kristianstad	12 (9)	17 (12)	25 (20)	58	58	60

Not: Prisspridningen är beräknad genom att räkna ut prisskillnaden mellan dyraste och billigaste försäljningsstället varje dag klockan 12:00 under perioden 21–27 augusti 2023, därefter har ett genomsnitt tagits för alla dagars prisskillnader.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket och Tillväxtverket (2023).

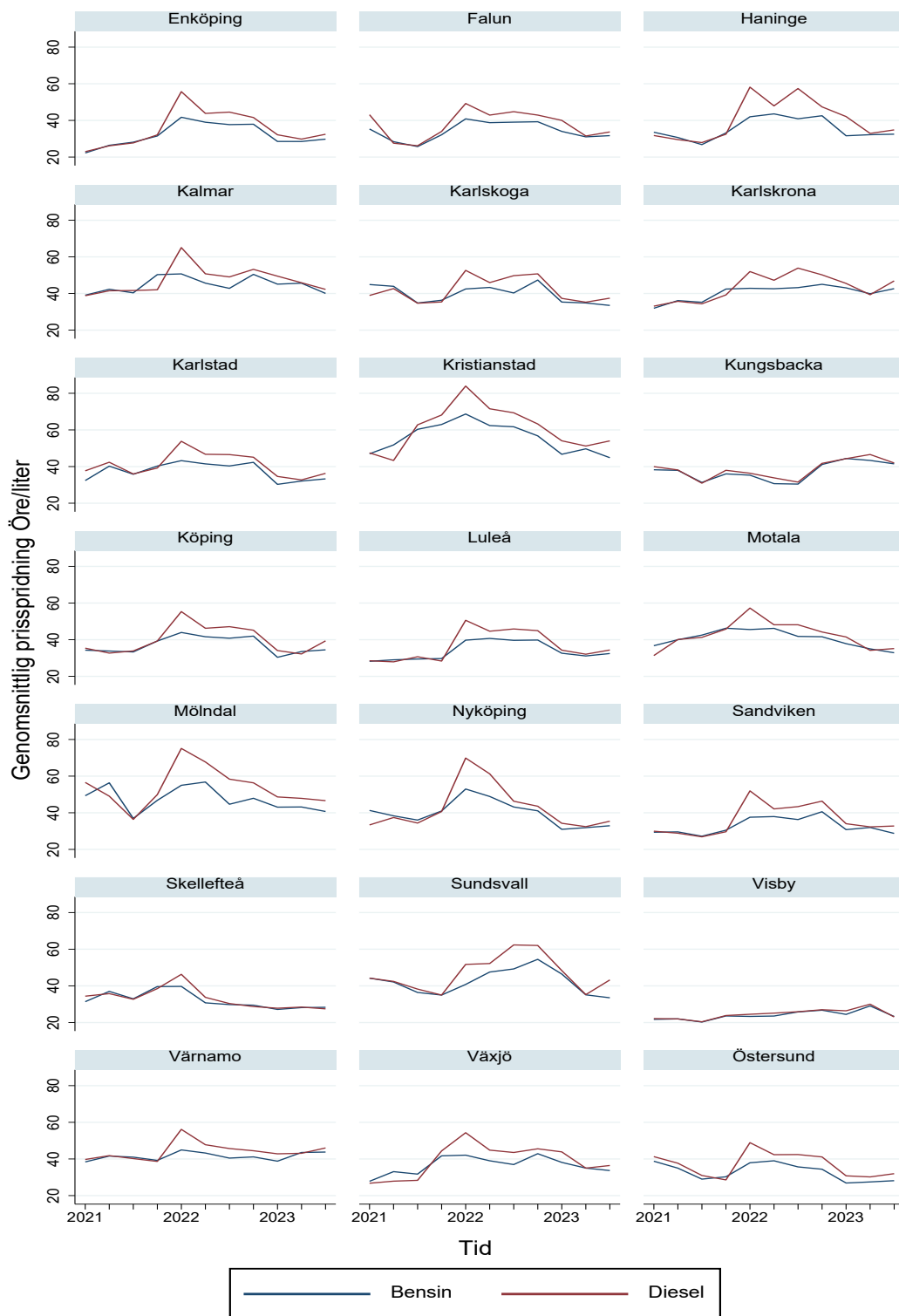
För diesel visar analysen att om man åker 5 minuter är kommunen med lägst prisspridning Köping, där den genomsnittliga prisspridningen är 8 öre. Kommunen med högst prisspridning är Kristianstad med en genomsnittlig skillnad mellan dyraste och billigaste försäljningsstället på 58 öre. Likt det vi såg för bensin så är det ofta inte en skillnad på den genomsnittliga prisskillnaden om man åker 5 eller 10 minuter, dock finns det 5 kommuner där prisskillnaden är större om man åker 10 minuter jämfört med 5 minuter. Om man i stället åker 20 minuter så är kommunen med lägst prisspridning Visby med ett genomsnitt på 21 öre. Kommunen med högst prisspridning är fortsatt Kristianstad med en genomsnittlig skillnad mellan dyraste

och billigaste försäljningsstället på 60 öre. Likt det man kunde se för bensin så verkar inte antalet automatstationer eller stationer påverka prisspridningen i någon högre grad.

För både bensin och diesel så sparar man inte så mycket på att åka en längre distans för att tanka. Detta då stationerna i kommunerna har liknande prissättning. I genomsnitt för de 21 analyserade kommunerna är det cirka 34 öres skillnad i pris mellan stationerna med högst och lägst pris inom 20 minuter från centroiden för bensin och motsvarande 33 öres skillnad för diesel. Det innebär att en tankning på 40 liter ger en genomsnittlig besparing på cirka 14 kronor för bensin och 13 kronor för diesel genom att välja stationen med lägst pris jämförd med stationen med högst pris. Vi ser inte heller något tydligt mönster i prisspridningen beroende på hur många stationer eller automatstationer kommunen har. Det är dock värt att notera att analysen utgår från stationer vi har priser för, i kommunerna som ingår i analysen så finns det flera stationer som Konkurrensverket inte har priser för och därmed inte är inkluderade i analysen.

Konkurrensverket valde även att undersöka prisskillnadens utveckling över tid. Figur 58 visar prisspridningen i 21 olika kommuner klockan 12:00 för perioden 1 januari 2021 till 31 augusti 2023. Varje graf visar kvartalsgenomsnitt för prisspridningen för en körtid på 20 minuter från respektive kommuns centroid.

Figur 58 Prisskillnad (öre/liter) mellan dyraste och billigaste försäljningsstället inom 20 minuters körtid, 21 utvalda kommuner, kvartalsgenomsnitt för perioden Q1 2021–Q3 2023



Not: Konkurrensverket har bara prisdata till och med 31 augusti 2023, vilket betyder att Q3 2023 visar 1 juli–31 augusti.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

I flera av kommunerna ser vi liknande trender mellan bensin och diesel, dock ser vi att diesel ofta har en högre prisspridning jämfört med bensin. I samtliga kommuner under någon period har diesel en högre prisspridning jämfört med bensin. Därutöver ser vi en pik för diesel i början av 2022 i många kommuner, vilket betyder att prisskillnaderna ökade under en period. Kristianstads prisspridning ligger under hela perioden över 40 öre litern för både bensin och diesel. Visby ligger runt eller under 30 öre litern under hela perioden för både bensin och diesel. För att se den genomsnittliga prisskillnaden mellan billigaste och dyraste försäljningsstället inom 10 minuters körtid se bilaga 1 kapitel 4.

5.1.4 Slutsats

Kartläggningen visar att drivmedelspriserna i Sverige är relativt homogena geografiskt och mellan olika typer av stationer. Även om det finns tendenser till att priset är lägre i Västsverige och Skåne jämfört med resten av Sverige, och högre på automatstationer jämfört med bemannade stationer, så är skillnaderna relativt små. I Västsverige är priset cirka 4 öre lägre än i resten av Sverige för både bensin och diesel.

Automatstationer har ett pris som är cirka 18 öre lägre för bensin och 19 öre lägre för diesel jämfört med bemannade stationer. Oftast rör det sig om öresskillnader mellan olika typer av stationer och geografiska områden. Skillnaderna har också varit stabila under de senaste åren. Vad man kan spara in på att köra några extra minuter för att utnyttja lägre priser är begränsat, då stationerna i kommunerna har liknande prissättning. Analysen visade att prisspridningen inom kommunerna endast ligger runt några ören. Kommunen med högst prisspridning för både bensin och diesel är Kristianstad under den undersökta perioden. Vi ser inte heller något tydligt mönster i prisspridningen beroende på hur många stationer eller automatstationer kommunen har. Vidare verkar diesel ha en högre prisspridning jämfört med bensin, under den aktuella perioden.

5.2 Hur påverkas lokala priser av konkurrens?

Olika drivmedelsstationer säljer drivmedel till olika priser. Olika drivmedelsstationer möter också olika stark lokal konkurrens. I denna del undersöks om det finns ett samband mellan dessa två förhållanden. Frågeställningen som undersöks är: finns det ett samband mellan lokal konkurrens och pris med hänsyn tagen till andra faktorer som påverkar priset?

Konkurrens mellan drivmedelsstationer kan ske på flera sätt. Pris är ett konkurrensmedel, men inte det enda. Drivmedelstationer kan hävda sig i konkurrensen med andra stationer genom andra egenskaper än lågt pris, exempelvis kringtjänster och försäljning av andra varor. En station som samtidigt har bra erbjudanden kring andra varor och tjänster skulle möjligen kunna ta ut ett högre pris än en station utan detta, allt annat lika. I detta avsnitt är vi dock i huvudsak intresserade av sambandet mellan konkurrens och pris, inte konkurrens och en stations samlade erbjudande. Hänsyn tas till andra relevanta egenskaper hos stationen, men då i syfte att isolera just sambandet mellan konkurrens och pris.

Det konkurrenstryck som olika stationer utövar mot varandra kommer aldrig att kunna mätas med exakthet. I detta avsnitt undersöks *lokal* konkurrens mellan stationer, det vill säga det konkurrenstryck som olika stationer kan tänkas utöva mot andra stationer inom ett relativt avgränsat område. Vi försöker besvara frågeställningen genom en ekonometrisk ansats, mer specifikt en så kallad *price-concentration analysis*. En sådan analys bygger på att man undersöker sambandet mellan graden av marknadskoncentration och prisnivån på olika marknader, med hänsyn tagen till övriga faktorer som både påverkar pris och samvarierar med graden av marknadskoncentration. Dessa andra faktorer inkluderar sådant som andra konkurrensmedel än pris, kostnadspåverkande faktorer och faktorer som hänger samman med efterfrågan på drivmedel. Målet är att genom att hålla andra relevanta faktorer konstanta isolera effekten av skilda grader av koncentration, eller konkurrens, på prisnivån.

Detta är en analysmetod väl lämpad för just drivmedelsmarknaden, där i hög grad homogena varor säljs vid många försäljningsställen som kan förväntas främst konkurrera med andra lokala försäljningsställen. Det kommer därför att finnas många separata lokala marknader som kan jämföras med varandra. Flera olika konkurrensmyndigheter har därför också genomfört just sådana analyser vid flera tillfällen för denna marknad, exempelvis avseende drivmedelsmarknaden i Storbritannien, vid Statoilhydros förvärv av JET och sammanslagningen i Norge av St1 och Smart Fuel.¹⁰¹ I dessa fall har man exempelvis undersökt hur antalet konkurrenter i området kring en station eller närvaron av en lågprisaktör påverkar priset, med förväntan om att dessa faktorer stärker den lokala konkurrensen och innebär en press nedåt på den lokala prisnivån. Liknande analyser går också att hitta i forsknings-

¹⁰¹ Competition and Markets Authority (2023d), Europeiska kommissionen (2008), Konkurrensutskottet (2015).

litteraturen, där antalet stationer inom ett område ofta relateras till drivmedelsprisers nivå eller fördelning. Många sådana studier hittar också ett samband mellan lokal konkurrens och prisnivån, även om det också finns exempel på resultat där inget samband hittas.¹⁰²

De tidigare resultaten i litteraturen tyder på att distansen till, antalet och typen av närliggande konkurrenter, det vill säga den lokala konkurrensen, kan ha betydelse för den lokala prisnivån, åtminstone på de undersökta marknaderna. Detta är inte förvånande för exempelvis Storbritannien, där en viktig faktor i drivmedelsföretags prissättning är just konkurrensen från närliggande stationer.¹⁰³ Att svenska drivmedelsföretag, såsom beskrivs i kapitel 2, också tar hänsyn till närliggande konkurrenters priser och hur den lokala konkurrensen ter sig när de sätter sina priser tyder på att man kan finna liknande samband i Sverige.

Analysen är begränsad till de två vanligaste drivmedlen, bensin och diesel, och perioden januari 2021 till och med augusti 2023.

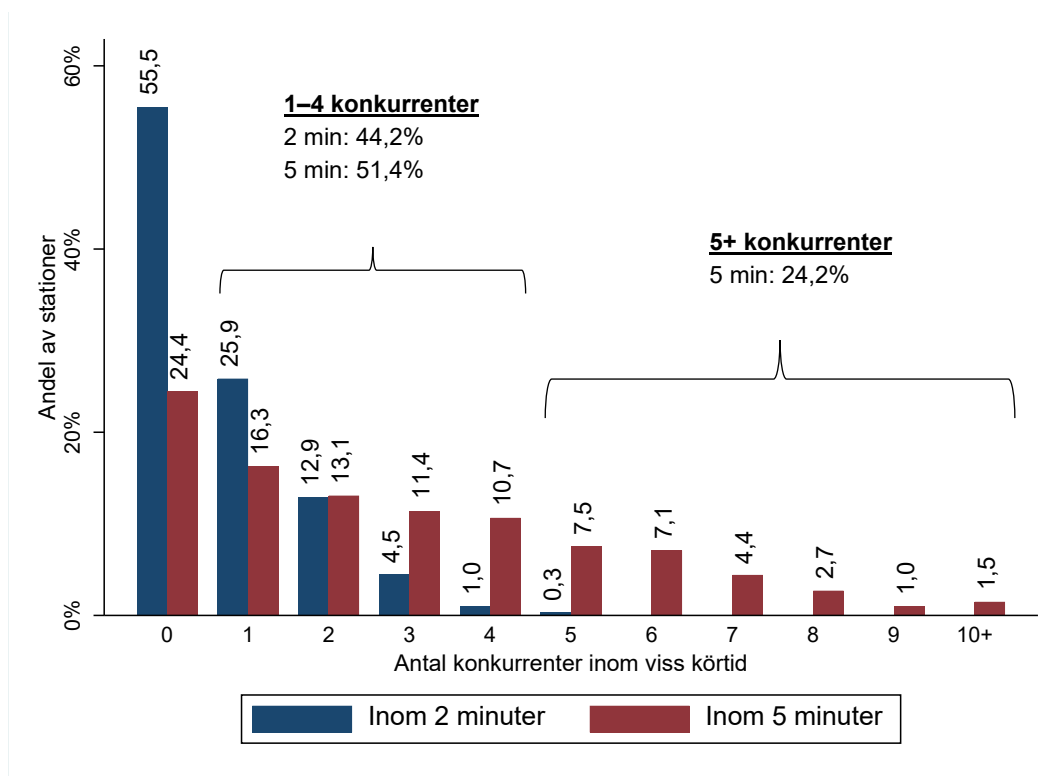
5.2.1 Överblick över den lokala konkurrensen

Initialt ges en överblick över hur många lokala konkurrenter olika drivmedelsstationer generellt har. Den statistik som överblicken bygger på utgörs av stationer som säljer bensin. Det vanliga är att drivmedelsstationer som riktar sig mot personbilar säljer både bensin och diesel, där enbart en mindre andel endast säljer det ena drivmedlet. I stort kommer detta då även vara representativt för hur det ser ut för stationer som säljer diesel. Antalet konkurrenter har varit relativt stabilt under den undersökta perioden. Denna överblick visar en ögonblicksbild över hur det såg ut 1 januari 2023, men är representativ för hela perioden.

¹⁰² Se exempelvis Eckert (2011) för en genomgång av litteraturen eller Remer (2019), Cardoso m.fl. (2021) eller Bergantino m.fl. (2018) för exempel på senare studier.

¹⁰³ Competition and Markets Authority (2023d).

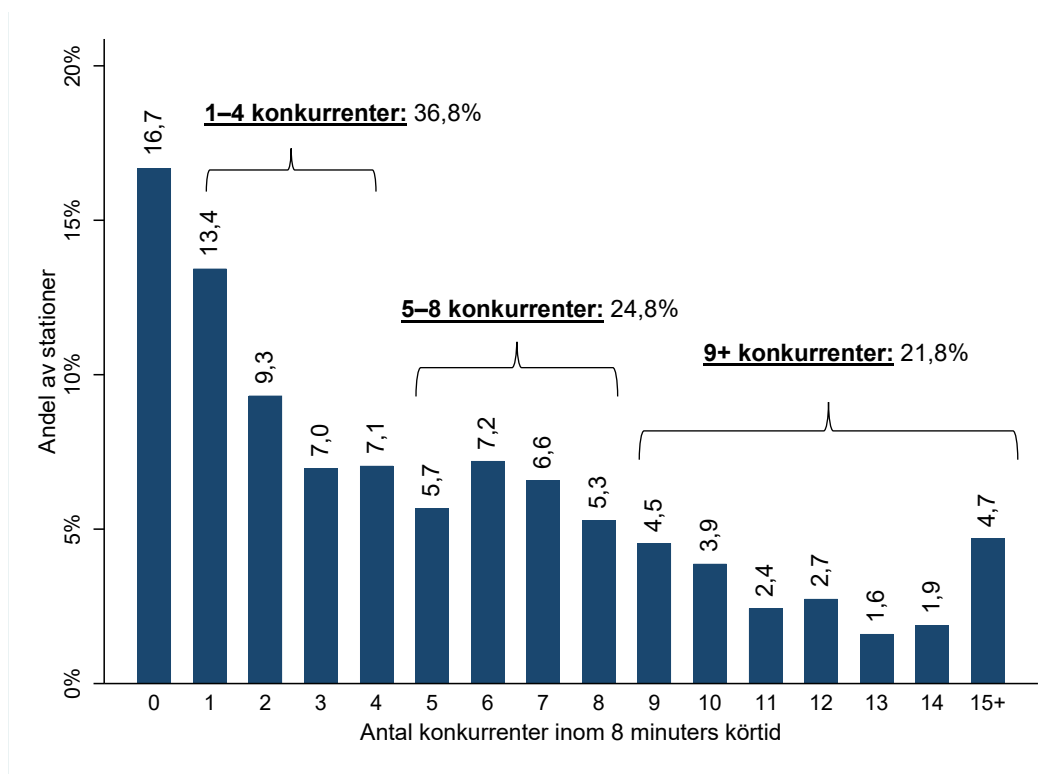
Figur 59 Stationer den 1 januari 2023 uppdelat på antal konkurrerande stationer inom 2 och 5 minuters körtid, procent



Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 59 ovan visar drivmedelsstationer fördelade efter hur många konkurrerande stationer de har inom fem och två minuters körtid. De flesta drivmedelsstationer har åtminstone en konkurrent i närheten, där hälften av alla stationer har en till fyra konkurrerande stationer inom fem minuter. Många stationer tenderar att vara lokaliserade ännu närmare andra stationer. Nästan hälften, cirka 45 procent, av alla stationer har minst en konkurrent inom två minuter. Nästan hälften av alla drivmedelsstationer är alltså lokaliserade på så sätt att konsumenter har alternativ inom en försumbar sträcka. Körtiden behöver inte förlängas till mer än fem minuter innan tre fjärdedelar av alla stationer har minst en konkurrerande station inom körtiden. Samtidigt saknar cirka en fjärdedel av alla stationer helt en konkurrent inom samma körtid. Många stationer har närliggande konkurrenter, men en fjärdedel utgör ändå en betydande andel utan närliggande konkurrenter.

Figur 60 Stationer den 1 januari 2023 uppdelat på antal konkurrerande stationer inom 8 minuter, procent



Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 60 visar sedan motsvarande fördelning som figuren innan men inom åtta minuters körtid. Med längre körtid ökar antalet konkurrenter för olika stationer fort. Andelen stationer utan konkurrenter helt inom körtiden har, jämfört med fem minuters körtid, minskat från en fjärdedel till cirka 17 procent och andelen med en till fyra konkurrenter från hälften till strax över en tredjedel. Inom åtta minuters körsträcka har nästan hälften av alla drivmedelsstationer fem eller fler konkurrerande stationer. En typisk station möter alltså relativt många konkurrerande stationer inom enbart åtta minuters körtid.

5.2.2 Dataunderlag

Analysen i detta avsnitt använder det dataset med priser, uttryckta som genomsnitt per station och dag i ören, samt den information om kördistanser mellan stationer som beskrivs i bilaga 1 kapitel 1. Detta dataset är sedan kompletterat med variabler som rör stationers geografiska område och uppgifter från Tillväxtverkets databas Pupos, med det senare beskrivet i bilaga 1 kapitel 5. Tabell 29 nedan ger en överblick över variablerna, uppdelade på bensin och diesel.

Tabell 29 **Deskriptiv statistik**

Variabel	Genomsnitt	Standardavvikelse	Observationer	Min	Max
Bensin					
Pris, öre	1 864,08	226,60	2 264 078	1 238	2 438
<i>Antal konkurrenter inom viss restid:</i>					
2 min	0,72	0,97	2 264 078	0	5
5 min	2,85	2,58	2 264 078	0	13
8 min	5,31	4,84	2 264 078	0	29
Automatstation bland konkurrenter inom 5 min					
	0,68	0,47	2 231 483	0	1
Automatstation					
	0,69	0,46	2 260 104	0	1
Distans till närmsta depå, minuter					
	55,68	45,52	2 264 078	0,3	327
Motorvägsstation					
	0,13	0,34	2 256 774	0	1
Försäljningsvolym per månad, liter					
	73 835,64	49 671,47	2 246 192	6	464 303
Befolkning per km ²					
	1 383,95	1 888,63	2 226 962	0	24 658
Diesel					
Pris, öre	2 103,94	367,38	2 268 004	1 337	2 872
<i>Antal konkurrenter inom viss restid:</i>					
2 min	0,73	0,98	2 268 004	0	5
5 min	2,88	2,60	2 268 004	0	13
8 min	5,35	4,83	2 268 004	0	29
Automatstation bland konkurrenter inom 5 min					
	0,68	0,46	2 228 607	0	1
Automatstation					
	0,69	0,46	2 264 030	0	1
Distans till närmsta depå, minuter					
	55,75	45,56	2 268 004	0,3	327
Motorvägsstation					
	0,13	0,34	2 260 700	0	1
Försäljningsvolym per månad, liter					
	55 239,93	34 794,35	2 251 239	1	372 011
Befolkning per km ²					
	1 388,57	1 889,15	2 229 695	0	24 658

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), Statistiska centralbyrån (2024e), Sveriges Kommuner och Regioner (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

5.2.3 Metod

I detta avsnitt undersöks om drivmedelspriset skiljer sig mellan stationer som möter olika nivåer av lokal konkurrens och om denna skillnad kan förklaras av just den skilda nivån av konkurrens. För att kunna göra detta estimeras en regressionsmodell, där priset hos en station förklaras av olika mått på lokal konkurrens. Detta görs separat för urvalet bestående av priser på bensin för stationer som säljer bensin och motsvarande urval för diesel. Specifikationen som används kan på ett generellt plan beskrivas enligt följande:

$$P_{i,t} = \alpha_0 + \beta K_{i,t} + \alpha_1 SE_{i,t} + \alpha_2 SET_i + \alpha_3 \ln(vol_{i,m}) + \alpha_4 X_i + \eta_t + \varepsilon_{i,t}$$

Variablerna är indexerade med i för station och, i den mån de varierar över tid, t för dag eller m för månad. Beroendevariabeln, $P_{i,t}$, utgörs av det genomsnittliga drivmedelspriset per dag och station uttryckt i ören i löpande priser. α_0 är en konstant-term. $K_{i,t}$ är en vektor av variabler relaterade till den lokala konkurrensen en station möter. $SE_{i,t}$ är en vektor av stationsspecifika och tidsvarierande egenskaper bestående av dummyvariabler för huruvida stationen är en automatstation och vilket företag eller varumärke stationen tillhör. SET_i är en motsvarande vektor av tidsberoende stationsegenskaper. Därtill ingår stationens månatliga drivmedelsförsäljning, uttryckt i liter och i logaritmerade värden, med termen $\ln(vol_{i,m})$. X_i är sedan en vektor av tidsberoende egenskaper avseende det område en station ligger i. De inkluderade variablerna i X_i utgörs av befolkningen i en kvadratkilometer kring stationen samt dummyvariabler för vilket NUTS-område på nivå tre och vilken kommungrupp stationen ligger inom. Slutligen avser η_t datumspecifika, men i övrigt gemensamma för stationer, fixa effekter. $\varepsilon_{i,t}$ är en felterm. Tabell 30 nedan redovisar samtliga variabler. Därefter följer en förklaring till valet av kontrollvariabler.

Tabell 30 Variabler

Variabel	Förklaring
$P_{i,t}$	Genomsnittligt pris för drivmedel per station och dag i ören. Avser antingen bensin eller diesel.
$K_{i,t}$	
$Antal_intervall_{i,t,j-1,j}$	Antalet konkurrentstationer inom ett visst intervall restid, mellan $j-1$ och j minuter, från stationen.
$AK_{i,t,j}$	Dummyvariabel som antar värdet 1 om antalet konkurrentstationer inom en viss isokron är lika med j eller, för det högsta värdet av j , om antalet konkurrentstationer är lika med eller högre än det värdet.
$AutoK_{i,t}$	Dummyvariabel som antar värdet 1 om någon konkurrentstation inom den relevanta isokronen är en automatstation och 0 i övriga fall.
$SE_{i,t}$	
$Automatstation_{i,t}$	Dummyvariabel som antar värdet 1 om stationen är en automatstation och 0 i övriga fall.

Variabel	Förklaring
$F\ddot{o}retag_{i,t}$	Dummyvariabler för varje företag eller, f�r Circle K och St1, de två varumärken respektive företag har.
SET_i	
$Distans_n�rmsta_dep�_i$	Restid från stationen till närmsta depå som används av de fyra största drivmedelsföretagen för deras drivmedelsförsörjning. Uttryckt i minuter och i logaritmerade värden.
$Motorv�gsstation_i$	Dummyvariabel som antar värdet 1 om stationen ligger i anslutning till en motorväg.
$\ln(vol_{i,m})$	Stationens månatliga försäljning av drivmedel, antingen diesel eller bensin, uttryckt i liter och i logaritmerade värden.
X_i	
$Befolkning_km2_i$	Befolkningen 31 december 2022 inom den kvadratkilometer inom vilken stationen ligger, uttryckt i logaritmerade värden.
$NUTS3_i$	Dummyvariabler för vilken NUTS-region på nivå tre som stationen ligger inom.
$Kommungrupp_i$	Dummyvariabler för vilken av de av SKR definierade kommungrupper som stationen ligger inom.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), Statistiska centralbyrån (2024e), Sveriges Kommuner och Regioner (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

Regressionsmodellen som beskrevs ovan skattas med olika uppsättningar av variabler som m tt på lokal konkurrens. Samtliga regressionsmodeller, oavsett val av konkurrensmått, inkluderar dock ett gemensamt urval av kontrollvariabler i enlighet med vad som listades ovan. Nivån på konkurrens och nivån på priset hos en station  r inte oberoende av andra faktorer. Andra faktorer kan potentiellt ha ett samband med såväl nivån på konkurrens som prisnivån, och att inte ta hänsyn till dessa skulle medföra att modellen ger felaktiga estimat.

Därför inkluderas, för det första, variabler som potentiellt har betydelse för stationens kostnadsnivå och samtidigt potentiellt samvarierar med nivån på lokal konkurrens. En potentiellt betydelsefull faktor som inkluderas, och resultaten därmed tar hänsyn till,  r distansen till den närmsta depån som används av de fyra stora drivmedelsföretagen för att förse sina stationer med bensin och diesel. Kostnaden för transport av drivmedel över långa sträcker på land kan påverka kostnaden för en station på ett potentiellt betydelsefullt sätt jämfört med stationer som ligger närmare depåer. Detta kan i sin tur påverka priset om stationen  rsv ltrar kostnaden. Samtidigt förväntar vi oss att stationer längre bort från depåer ofta ligger i områden med svagare efterfrågan. Kontrollvariabeln uttrycks i restid i minuter och  r i logaritmerade värden. Dataunderlaget saknar information om exakt vilken depå som förser vilken drivmedelstation, varför distansen avser den närmsta depån. Utifrån det depåsamarbete och de köp/sälj-avtal som beskrivs i kapitel 2 förväntas ändå detta ge en tillräckligt korrekt beskrivning för majoriteten av stationer. Därutöver inkluderas stationens försäljningsvolym i liter drivmedel. F rv nningen  r att det

kan finnas skalfördelar som möjliggör lägre priser vid stationer med hög försäljning. Även denna variabel inkluderas med logaritmerade värden.

Därutöver inkluderas en dummyvariabel som indikerar om stationen är en automatstation eller en bemannad station. Variabeln antar värdet ett om stationen är en automatstation och noll annars. Förväntningen är att drivmedelsföretag i normalfallet har ett lägre pris på automatstationer än bemannade stationer. Samtidigt är det möjligt att automatstationer, med förväntat lägre fasta kostnader, i högre grad ligger i områden med lägre efterfrågan, varför det framstår som viktigt att resultaten tar hänsyn till detta. Därutöver inkluderas dummyvariabler för de olika drivmedelsföretag stationer kan tillhöra. När det gäller företagen St1 och Circle K delas denna dummyvariabel upp i de två olika varumärken dessa företag har mot bakgrund av hur skild verksamheten inom deras olika varumärken framstår från varandra. I den mån olika drivmedelsföretag eller deras varumärken har generellt högre eller lägre prisnivåer fångas detta upp av dessa variabler.

Utöver de ovan beskriva variablerna inkluderas, för det andra, faktorer som kan fånga delar av olika områdets olika starka efterfrågan på drivmedel. Den lokala efterfrågan kan potentiellt påverka priset samtidigt som antalet stationer i ett område riskerar att ha ett samband med efterfrågans storlek. Priset för drivmedel vid stationer efter motorvägar är högre än hos andra stationer i flera andra länder.¹⁰⁴ Som beskrivs i avsnitt 5.1 är priset marginellt högre även i Sverige, om än ej på sådana nivåer som i andra länder. Oavsett lär en station efter en motorväg sannolikt möta en annorlunda efterfrågesituation än andra stationer, så för att ta hänsyn till detta inkluderas en dummyvariabel som antar värde ett om stationen ligger i anslutning till en motorväg.

Därutöver inkluderas en variabel för befolkningen i den kvadratkilometer i vilken stationer ligger, uttryckt i logaritmerade värden. Tanken med denna variabel är inte att fånga ett förväntat kausalt samband mellan lokal befolkningstäthet och priser på drivmedel. Syftet är snarare att fungera som en proxyvariabel för skillnader mellan mer eller mindre urbana områden på en mer finfördelad nivå än administrativa regioner. Vi saknar tillgång till befolkningsdata för hela tidsperioden, varför befolkningen för den sista december 2022 används för hela tidsperioden. Eftersom syftet är att fånga upp relativt statiska skillnader mellan områden snarare än förändringar över tid förväntas inte denna förenkling påverka resultaten.

Därtill inkluderas dummyvariabler för NUTS-områden på nivå tre. I någon mån bör stationer i samma breda geografiska område möta vissa likheter i deras omgivning. Områden i norra Sverige skulle exempelvis kunna innebära annorlunda förutsättningar än områden i södra Sverige. Därutöver inkluderas dummyvariabler för de av SKR definierade kommuntyperna.¹⁰⁵ Kommuner som ser liknande ut kan möjligen innebära liknande förutsättningar för drivmedelsstationer, så genom att inkludera

¹⁰⁴ Se exempelvis Competition and Markets Authority (2023d) s. 123 eller Autoridade da Concorrência (2009) s. 319.

¹⁰⁵ Avser indelningen för 2023.

dessa kontrollvariabler kommer analysen något närmare idealet att enbart jämföra stationer med jämförbara förutsättningar.

Slutligen innehåller samtliga modeller fixa effekter för varje enskilt datum. I praktiken motsvarar det att ha dummyvariabler för samtliga dagar, så att förändringar som sker en viss tidpunkt och är gemensamma för alla stationer fångas upp. Exempelvis är förändrade skattenivåer, den allmänna prisutvecklingen, förändrade råvarupriser eller förändrade valutakurser något som i någon mån bör få genomslag hos samtliga stationer. Som redogjorts för i tidigare kapitel sker stora förändringar i sådana variabler under den undersökta perioden.

5.2.4 Den lokala marknadens storlek

För att kunna undersöka sambandet mellan lokal konkurrens och prisnivån behöver storleken på lokala marknader konkretiseras. I den mån konkurrenter tar hänsyn till eller påverkas av varandras priser kan man utgå från att det åtminstone gäller när stationerna ligger bredvid varandra. Det är dock inte uppenbart var gränsen går för hur långt mellan två stationer det måste vara för att de inte längre ska påverkas av varandra. För att kunna undersöka huvudfrågan behöver storleken på det område inom vilken en station normalt påverkas av konkurrenter fastställas.

Denna analys utgår från att man kan uttrycka detta område, där de berörda konkurrenterna finns, som en så kallad *isokron* med utgångspunkt i den enskilda stationen. Med begreppet *isokron* avses ett område där körtiden från mitten av området till kanten är lika lång i alla riktningar. Den rent geografiska storleken på isokronen kommer då att vara olika beroende på hur lång sträcka man hinner köra från mitten i olika riktningar inom en given tid.

Dessa isokroner utgör sannolikt en förenkling av verkligheten. Det är inte givet att en typisk konsument gör sitt val mellan stationer inom en isokron som utgår från en enskild station. Det skulle lika gärna kunna vara så att en konsument väljer mellan de stationer de möter efter de vägar de normalt färdas. På samma sätt är det inte givet att drivmedelsstationer tar hänsyn till, eller påverkas av, just de konkurrenter som ligger inom en jämn isokron. Hur den mest lämpliga avgränsningen ser ut lär dock bero på faktorer som är specifika för varje enskild plats, där exempelvis sådant som pendlingsmönster, olika handelsplatsers lokalisering i förhållande till boenden och lokal geografi påverkar. För att kunna hantera en analys för ett stort antal stationer använder vi ändå den förenklade avgränsning som isokroner innebär.

Därtill framstår det som uppenbart att även om konkurrensen mellan stationer främst skulle vara lokal finns det någon form av begränsning i vilket pris som går att ta ut även från stationer längre bort. Som ett extremt exempel skulle det sannolikt vara svårt för en station att ta ut dubbla det normala drivmedelspriset även om den närmsta konkurrenten är långt bort. Genom att fokusera på konkurrensen inom ett snävt närområde avgränsas denna analys till att handla om ett mer direkt och mer begränsande konkurrenstryck.

För att kunna uppskatta den lämpliga storleken på isokronen estimeras en regressionsmodell där priset hos en station förklaras av dels antalet stationer från konkurrerande drivmedelsbolag uppdelat på en minut breda intervall av restid från stationen, dels av de olika kontrollvariabler som redogjordes för ovan. Distansen till olika stationer mäts genom den uppskattade körtiden mellan dem. Den fullständiga specifikationen kan beskrivas enligt följande:

$$P_{i,t} = \alpha_0 + \sum_{j=1}^{15} \beta_j \text{Antal_intervall}_{i,t,j-1,j} + \alpha_1 SE_{i,t} + \alpha_2 SET_i + \alpha_3 \ln(\text{vol}_{i,m}) + \alpha_4 X_i + \eta_t + \varepsilon_{i,t}$$

Resultaten för parametrarna β_j visar sedan om det finns ett samband mellan prisnivån och antalet konkurrenter vid olika distanser. Distansen inom vilken det finns ett samband utgör sedan storleken på isokronen som används i efterföljande analyser.

Tabell 31 Samband mellan pris och antal konkurrenter efter körtid

VARIABLER	(1)	(2)
	Bensin Pris, öre	Diesel Pris, öre
Antal konkurrenter 0–1 min	-1,277*** (0,237)	-1,103*** (0,235)
Antal konkurrenter 1–2 min	-1,444*** (0,174)	-1,471*** (0,175)
Antal konkurrenter 2–3 min	-0,761*** (0,141)	-0,705*** (0,142)
Antal konkurrenter 3–4 min	-0,618*** (0,116)	-0,624*** (0,117)
Antal konkurrenter 4–5 min	-0,540*** (0,118)	-0,574*** (0,121)
Antal konkurrenter 5–6 min	-0,139 (0,107)	-0,127 (0,109)
Antal konkurrenter 6–7 min	-0,0197 (0,108)	-0,0522 (0,113)
Antal konkurrenter 7–8 min	-0,102 (0,124)	-0,140 (0,130)
Antal konkurrenter 8–9 min	-0,0548 (0,123)	-0,0485 (0,125)
Antal konkurrenter 9–10 min	-0,0948 (0,110)	-0,123 (0,115)
Antal konkurrenter 10–11 min	-0,0263 (0,114)	-0,0280 (0,118)
Antal konkurrenter 11–12 min	-0,0334	-0,0418

VARIABLER	(1)	(2)
	Bensin Pris, öre	Diesel Pris, öre
	(0,107)	(0,110)
Antal konkurrenter 12–13 min	-0,00659	0,00231
	(0,112)	(0,112)
Antal konkurrenter 13–14 min	-0,0436	-0,0446
	(0,104)	(0,101)
Antal konkurrenter 14–15 min	-0,126	-0,0781
	(0,0891)	(0,0908)
Automatstation	-15,38***	-15,46***
	(0,561)	(0,577)
ln(Volym)	-1,295***	-1,080***
	(0,392)	(0,292)
ln(Distans till närmaste depå)	0,0501	0,176
	(0,216)	(0,223)
Motorvägsstation	1,668***	1,947***
	(0,449)	(0,457)
ln(Befolkning km ²)	-0,191*	-0,231**
	(0,0846)	(0,0879)
Konstant	1 899***	2 137***
	(4,497)	(3,405)
Övriga kontroller		
Dag	Ja	Ja
Bolag	Ja	Ja
Kommungrupper	Ja	Ja
NUTS3-områden	Ja	Ja
Observationer	2 113 569	2 090 153
R ²	0,9981	0,9992
Standardfel klustrade efter drivmedelsstation inom parentes.		
*** p<0,001, ** p<0,01, * p<0,05		

Källa: Se delavsnitt 5.2.2 om dataunderlag. Bearbetning av Konkurrensverket.

I tabell 31 redovisas resultatet av regressioner enligt den beskrivna modellen.¹⁰⁶ Som framgår av tabellen minskar storleken på sambandet mellan antalet konkurrenter och priset med distansen till konkurrenterna. Efter fem minuter faller sambandet mot nära noll samtidigt som det inte längre är statistiskt signifikant.¹⁰⁷ Detta gäller

¹⁰⁶ Se bilaga 1 kapitel 5 för resultat med olika urval av kontrollvariablerna.

¹⁰⁷ Bredden på intervallen, en minut, som antalet konkurrenter delats upp i är godtyckligt och utgör ett försök att balansera de motstridiga intressena att ha smala intervall och många observationer per intervall. Motsvarande resultat ges dock om man använder bredare intervall.

både bensin och diesel, med resultaten förvånansvärt lika för de olika drivmedlen. Stationer som har fler konkurrenter inom fem minuter har alltså, utifrån dessa resultat, i genomsnitt ett lägre pris på drivmedel. Prisnivån skiljer sig dock inte i genomsnitt mellan stationer med olika antal konkurrenter längre bort än fem minuter, förutsatt att antalet konkurrenter inom fem minuter är lika.

Tabell 32 Wald-test av likheten av koefficienter för antalet konkurrenter inom olika intervall av körtid, p-värden

Test	P-värde, bensin	P-värde, diesel
0–1 minut = 1–2 minut ($\beta_1 = \beta_2$)	0,541	0,184
0–1 minut = 2–3 minut ($\beta_1 = \beta_3$)	0,070	0,158
0–1 minut = 3–4 minut ($\beta_1 = \beta_4$)	0,010*	0,061
0–1 minut = 4–5 minut ($\beta_1 = \beta_5$)	0,006**	0,049*
1–2 minut = 2–3 minut ($\beta_2 = \beta_3$)	0,002**	>0,001***
1–2 minut = 3–4 minut ($\beta_2 = \beta_4$)	>0,001***	>0,001***
1–2 minut = 4–5 minut ($\beta_2 = \beta_5$)	>0,001***	>0,001***
2–3 minut = 3–4 minut ($\beta_3 = \beta_4$)	0,431	0,661
2–3 minut = 4–5 minut ($\beta_3 = \beta_5$)	0,226	0,487
3–4 minut = 4–5 minut ($\beta_4 = \beta_5$)	0,656	0,778

Not: *** $p < 0,001$, ** $p < 0,01$, * $p < 0,05$.

Storleken på koefficienterna för antalet konkurrenter minskar generellt ju längre bort konkurrenten ligger. I tabell 32 redovisas test av skillnaden mellan olika koefficienter. Utifrån tabellen går det inte att säga att storleken på koefficienten för antalet konkurrenter inom intervallet noll till en minut skiljer sig från koefficienten för intervallen en till två minuter och två till tre minuter, både för bensin och diesel. Koefficienterna för de två närmsta intervallen har dock statistiskt signifikanta skillnader mot koefficienterna för intervallen längre bort än tre minuter, med ett undantag för diesel. Däremot är det inte en statistiskt signifikant skillnad mellan just koefficienterna för intervallen längre bort. Sambandet mellan pris och antalet konkurrenter skiljer sig inte på ett statistiskt signifikant vis när det gäller konkurrenter inom intervallet två till fem minuter. Utifrån dessa resultat framstår det därför som att närheten till en konkurrent har betydelse utöver gränsen på fem minuters restid. Denna tendens är dock tydligare för bensin än för diesel.

Det huvudsakliga resultatet är dock att det finns ett samband mellan antalet konkurrenter inom fem minuter och prisnivån på en station, men inte mellan prisnivån och antalet konkurrenter längre bort. Detta resultat kan givetvis ha sin grund i många olika saker, men en uppenbar tolkning är att det är ungefär inom en sådan distans som närliggande stationer tvingas ta tydlig hänsyn till varandra. Fem minuter bör därför som utgångspunkt vara en lämplig storlek på isokronerna för nästkommande analyser. Det ska samtidigt förtydligas att dessa resultat är genomsnitt. Det kan givetvis finnas områden där gränsen är längre bort eller närmare än fem minuter.

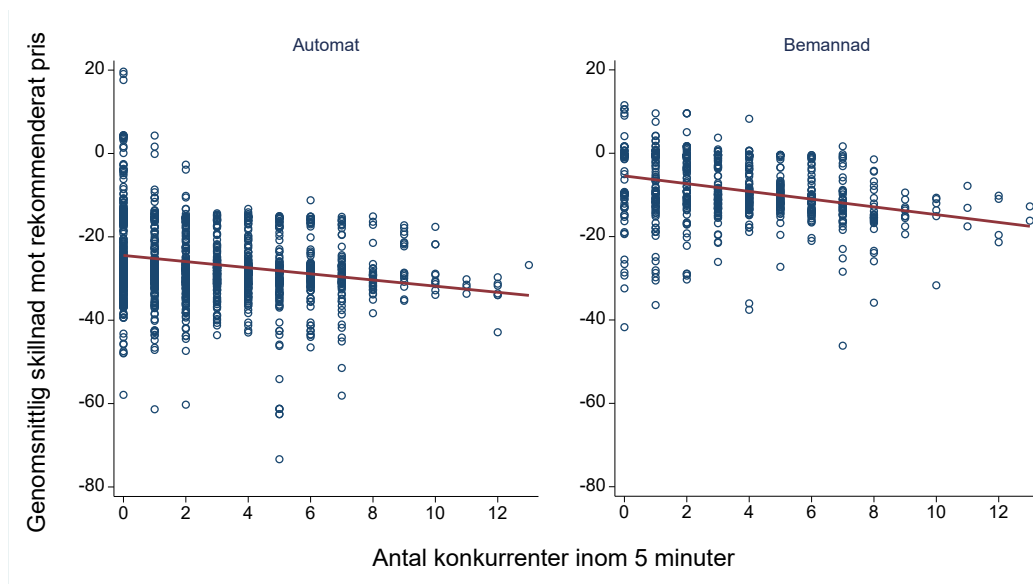
För mycket vikt ska inte läggas vid de exakta nivåerna på koefficienterna för denna specifikation. Det är inte givet att sambandet mellan pris och antal konkurrenter är helt linjärt, det vill säga att effekten av varje ytterligare konkurrent är lika stor. Det är mycket möjligt att en övergång från noll till en konkurrent har en annan effekt än övergången från en till två konkurrenter och så vidare. Det viktigaste resultatet från dessa specifikationer är distansen inom vilket pris och antal konkurrenter har ett samband. Efter att ha uppskattat en sådan gräns kan vi nu övergå till huvudfrågan om sambandet mellan lokal konkurrens och prisnivåer.

5.2.5 Lokal konkurrens och pris

Som en första indikation på kopplingen mellan prisnivå och antalet konkurrenter redovisas i figur 61 och figur 62 de genomsnittliga avvikelserna från rekommenderat pris per drivmedelsstation uppdelat på antalet konkurrenter inom fem minuters körtid samt en skattad regressionslinje mellan variablerna.¹⁰⁸

¹⁰⁸ Det rekommenderade pris som genomgående använts i figurerna är från Circle K och avser bemannade stationer.

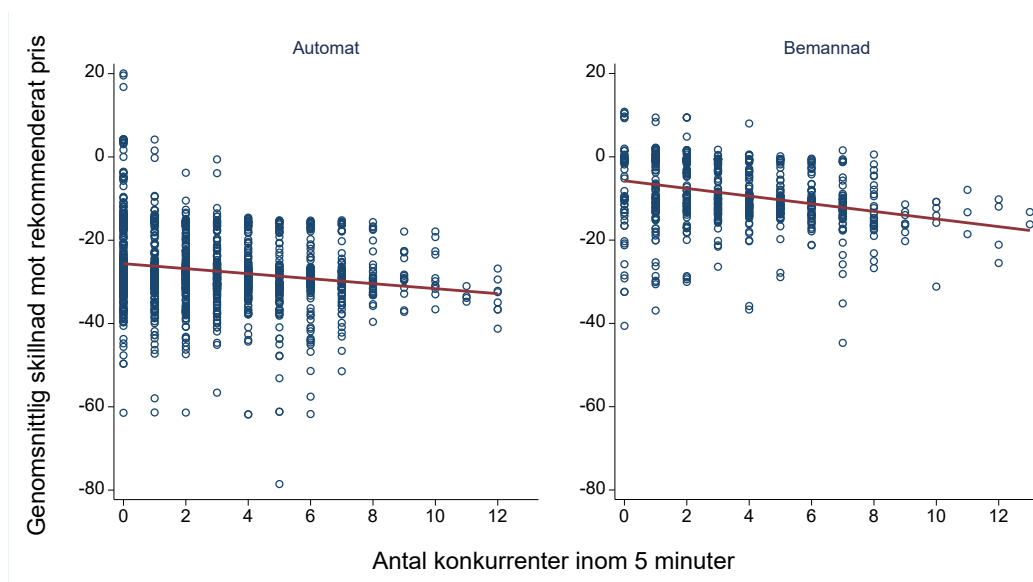
Figur 61 Genomsnittlig avvikelse från rekommenderat pris för bensin per station, uppdelat på stationstyp och antal konkurrenter inom fem minuters körtid



Not: Linjen avser en regression av genomsnittlig avvikelse från rekommenderat pris på antalet konkurrenter inom 5 minuter. Värden högre än 50 öre och lägre än minus 100 öre syns inte i figuren. Linjen är dock skattad på samtliga värden.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 62 Genomsnittlig avvikelse från rekommenderat pris för diesel per station, uppdelat på stationstyp och antal konkurrenter inom fem minuters körtid



Not: Linjen avser en regression av genomsnittlig avvikelse från rekommenderat pris på antalet konkurrenter inom 5 min. Värden högre än 50 öre och lägre än minus 100 öre syns inte i figuren. Linjen är dock skattad på samtliga värden.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

Som figurena visar är högre priser vanligare bland stationer med få konkurrenter. De högsta priserna återfinns generellt hos stationer med få eller inga konkurrenter. En regressionslinje mellan antalet konkurrenter och den genomsnittliga avvikelserna är negativ, det vill säga att stationer med fler konkurrenter i genomsnitt förväntas ha en mer negativ avvikelse från det rekommenderade priset. Samtidigt finns det många exempel på stationer med liknande genomsnittliga priser, men olika antal konkurrenter. Även om dessa figurer ger en indikation om att det finns ett samband mellan pris och antal konkurrenter är det inte ett samband utan avvikelser. Medianstationen prismässigt för grupperna med olika antal konkurrenter har ofta liknande genomsnittliga avvikelser. För exempelvis bensinpriset hos automatstationer har medianstationen vid först 10 konkurrenter en genomsnittlig avvikelse som skiljer sig mer än två öre från medianstationen med noll konkurrenter.

Figuren ovan ger visserligen indikativa resultat, men de tar inte hänsyn till andra faktorer potentiella påverkan och antar ett linjärt samband. I tabell 33 visas i stället resultatet av regressionsmodeller liknande de i tabell 31, men med andra mått på lokal konkurrens. Den specifikation som används ser ut som följer:

$$P_{i,t} = \alpha_0 + \sum_{j=1}^4 \beta_j AK_{i,t,j} + \alpha_1 SE_{i,t} + \alpha_2 SET_i + \alpha_3 \ln(vol_{i,m}) + \alpha_4 X_i + \eta_t + \varepsilon_{i,t}$$

I stället för att anta att sambandet är linjärt mellan antalet konkurrenter och prisnivån används här olika dummyvariabler, $AK_{i,t,j}$, som antar värdet ett när antalet konkurrenter inom fem minuter från en drivmedelsstation är lika med en, två, tre respektive fyra och fler. Sambandet mellan priset och de olika antal konkurrenter som dummyvariablerna mäter tillåts då skilja sig utan att det antas att sambandet behöver vara linjärt. Den förenkling som görs jämfört med tidigare är i stället att alla konkurrenter inom isokronen antas ha samma samband med prisnivån. Valet av fem minuters restid som gräns för att räkna konkurrenter bygger på resultaten ovan och antas vara den isokron inom vilket olika stationer generellt utöver ett konkurrenstryck mot varandra.

Tabell 33 Samband mellan pris och antal konkurrenter

VARIABLER	(1)	(2)
	Bensin Pris, öre	Diesel Pris, öre
1 konkurrent	-2,895*** (0,510)	-2,947*** (0,519)
2 konkurrenter	-3,571*** (0,501)	-3,646*** (0,510)
3 konkurrenter	-4,500*** (0,490)	-4,534*** (0,513)
4+ konkurrenter	-5,928*** (0,472)	-5,978*** (0,482)

VARIABLER	(1)	(2)
	Bensin Pris, öre	Diesel Pris, öre
Automatstation	-15,47*** (0,544)	-15,62*** (0,551)
ln(Volym)	-0,997** (0,372)	-0,941*** (0,274)
ln(Distans till närmaste depå)	0,339 (0,209)	0,438* (0,210)
Motorvägsstation	1,540*** (0,436)	1,744*** (0,443)
ln(Befolkning km ²)	-0,171* (0,0845)	-0,191* (0,0850)
Blekinge	-3,263*** (0,887)	-3,419*** (0,884)
Dalarna	-1,267 (0,722)	-0,980 (0,719)
Gotland	1,070 (1,553)	0,720 (1,516)
Gävleborg	-0,322 (0,712)	-0,267 (0,696)
Halland	-1,606* (0,752)	-2,180** (0,712)
Jämtland	-1,742 (1,131)	-1,729 (1,107)
Jönköping	-2,210** (0,842)	-3,061*** (0,924)
Kalmar	-2,601** (0,898)	-2,788** (0,893)
Kronoberg	-2,348** (0,859)	-2,689** (0,879)
Norrbottn	-1,713 (1,071)	-1,783 (1,103)
Skåne	-5,784*** (0,550)	-6,170*** (0,553)
Södermanland	-0,946 (0,827)	-1,116 (0,824)
Uppsala	-0,718 (0,734)	-0,901 (0,735)
Värmland	0,948 (0,874)	1,079 (0,878)
Västerbotten	-1,347	-1,156

VARIABLER	(1)	(2)
	Bensin Pris, öre	Diesel Pris, öre
	(0,958)	(0,947)
Västernorrland	-3,991***	-3,766***
	(0,801)	(0,794)
Västmanland	0,222	0,106
	(0,784)	(0,762)
Västra Götaland	-4,039***	-4,386***
	(0,500)	(0,492)
Örebro	-0,738	-0,915
	(0,762)	(0,747)
Östergötland	-1,360	-1,741**
	(0,709)	(0,673)
Landsbygdskommun med besöksnäring	1,595	1,726*
	(0,824)	(0,855)
Lågpendlingskommun nära större stad	0,737	1,139
	(0,646)	(0,680)
Mindre stad/tätort	-0,614	-0,415
	(0,604)	(0,627)
Pendlingskommun nära mindre tätort	-0,665	-0,248
	(0,668)	(0,697)
Pendlingskommun nära storstad	0,964	1,217
	(0,786)	(0,788)
Pendlingskommun nära större stad	-0,921	-0,599
	(0,683)	(0,716)
Storstäder	0,458	0,218
	(0,869)	(0,875)
Större stad	-1,227	-0,984
	(0,672)	(0,686)
Konstant	1 896***	2 137***
	(4,266)	(3,212)
Övriga kontroller		
Dag	Ja	Ja
Bolag	Ja	Ja
Observationer	2 188 426	2 191 645
R ²	0,9980	0,9992
Standardfel klustrade efter drivmedelsstation inom parentes.		
*** p<0,001, ** p<0,01, * p<0,05		

Källa: Se delavsnitt 5.2.2 om dataunderlag. Bearbetning av Konkurrensverket.

De första fyra raderna i tabell 33 visar de skattade sambanden mellan antalet konkurrenter och priset på bensin respektive diesel uttryckt i ören hos en drivmedelsstation.¹⁰⁹ För både bensin och diesel är samtliga av dessa koefficienter statistiskt signifikanta. Koefficienterna för dessa variabler ska tolkas som den genomsnittliga skillnaden i pris, uttryckt i öre, för en station med det antalet konkurrenter inom fem minuter jämfört med en station som har noll konkurrenter inom fem minuter, med hänsyn tagen till de övriga variablerna. En station med en konkurrent förväntas då i genomsnitt ha cirka 2,9 öre lägre pris på bensin än en station som saknar konkurrenter. Motsvarande för en station med två konkurrenter är marginellt större med cirka 3,6 öre lägre bensinpris. För tre konkurrenter stiger skillnaden ytterligare till cirka 4,5 öre och för fyra eller fler konkurrenter cirka 5,9 öre. För diesel ser resultatet nästintill identiskt ut, med koefficienter för konkurrentvariablerna som skiljer sig mindre än en tiondels öre från de för bensin.

Det finns alltså ett samband mellan att ha konkurrenter inom fem minuters körtid och priset på drivmedel i en station. Det ser även ut som att priset är lägre desto fler konkurrenterna är.

Tabell 34 Wald-test av likheten av koefficienter för antalet konkurrenter, p-värden

Test	P-värde, bensin	P-värde, diesel
1 konkurrent = 2 konkurrenter ($\beta_1 = \beta_2$)	0,153	0,141
1 konkurrent = 3 konkurrenter ($\beta_1 = \beta_3$)	>0,001***	>0,001***
1 konkurrent = 4 konkurrenter ($\beta_1 = \beta_4$)	>0,001***	>0,001***
2 konkurrenter = 3 konkurrenter ($\beta_2 = \beta_3$)	0,026*	0,042*
2 konkurrenter = 4 konkurrenter ($\beta_2 = \beta_4$)	>0,001***	>0,001***
3 konkurrenter = 4 konkurrenter ($\beta_3 = \beta_4$)	>0,001***	>0,001***

Not: *** p<0,001, ** p<0,01, * p<0,05.

I tabell 34 redovisas test av skillnaden av olika koefficienter. Utifrån resultaten i tabellen går det inte att förkasta hypotesen att koefficienterna för en och två konkurrenter är lika stora för både bensin och diesel, med p-värden på 0,154 respektive 0,141. I övrigt skiljer sig dock koefficienterna för antal konkurrenter från varandra, så att fler konkurrenter förväntas innebära ett lägre pris.

Samtidigt ska det poängteras att de estimerade sambanden är förväntningar och därmed genomsnitt. Detta är naturligt om man ser till hur stationernas genomsnittliga priser fördelade sig i figur 61 och figur 62, där samma prisnivåer i många fall

¹⁰⁹ Se bilaga 1 kapitel 5 för resultat med olika urval av kontrollvariablerna och olika stora isokroner. Resultaten är robusta för kontroller för kommun i stället för kommuntyper och NUTS-områden.

återfinns hos stationer med olika antal konkurrenter. I genomsnitt kommer en station med fler konkurrenter att ha ett lägre pris, men det behöver alltså inte gälla i varje enskilt fall. En förväntad skillnad utifrån olika grad av lokal konkurrens kan utebli eller vägas upp av andra mer betydelsefulla faktorer.

Även om ett samband mellan prisnivån och den lokala konkurrensen framgår av resultaten är sambandet i ekonomisk mening litet. En genomsnittlig prisskillnad på exempelvis tre öre är liten i förhållande till exempelvis drivmedlets totala literpris. Om vi utgår från resultaten i tabell 31 innebär det att en person som ska tanka 40 liter drivmedel och har att välja mellan en station som saknar närliggande konkurrenter och en station med fyra eller fler konkurrenter har möjligheten att spara i genomsnitt cirka 2,40 kronor genom att välja stationen med fler konkurrenter, allt annat lika.

Vad gäller övriga variabler så har automatstationer, utifrån resultaten i tabell 31, i genomsnitt cirka 15,5 öre lägre pris på bensin än bemannade stationer. Motsvarande för diesel är cirka 15,6 öre. Detta är den variabel med störst koppling till pris, både för bensin och diesel. En station som ligger i anslutning till en motorväg har i genomsnitt ett högre pris, såsom förväntat utifrån att de exempelvis lär möta en starkare efterfrågan. Dock uppgår denna prisskillnad till enbart cirka 1,5 öre för bensin och cirka 1,7 öre för diesel, vilket tyder på att dessa stationer antingen inte möter en så pass annorlunda omgivning än andra stationer, att denna skillnad inte får starkt genomslag på prissättningen eller att den kompenseras av andra skillnader som inte ingår i modellen.

När det kommer till variabeln för volym är riktningen på resultaten i enlighet med förväntningarna. Koefficienten är positiv och statistiskt signifikant. Om den sålda volymen ökar med en procent förväntas priset sjunka med en hundradels öre. Koefficienten för distans till närmsta depå är dock inte statistiskt signifikant, även om punktestimatet är positivt såsom förväntat. Både volym och distans till depå framstår som mindre viktiga än förväntat.

Befolkning har en negativ koefficient och är statistiskt signifikant. Enligt resultaten innebär en procents högre befolkningstäthet att priset skulle öka med, avrundat, cirka två tusendels öre för bensin. Koefficienterna för variablerna för olika NUTS3-områden avser den förväntade skillnaden i pris jämfört med Stockholms län. Enbart åtta olika områden har statistiskt signifikanta skillnader mot Stockholm vad gäller bensin och nio områden vad gäller diesel. I samtliga dessa fall har området i genomsnitt ett lägre pris än Stockholm, där Skåne sticker ut med cirka 6,2 öre billigare diesel och nästan lika mycket billigare bensin. Näst billigast drivmedel finns i genomsnitt i Västra Götaland, med Västernorrland nästan lika billigt när det gäller bensin. Ser man till storleken på dessa skillnader går det dock inte att säga att det på NUTS3-nivå finns några betydelsefulla skillnader i genomsnittliga prisnivåer. Likt för antalet närliggande konkurrenter finns skillnader, men de är små i förhållande till priset för drivmedel.

De olika variablerna för kommuntyper ska tolkas som den förväntade skillnaden i pris i en sådan kommun jämfört med kommuner som klassificerats som landsbygdskommuner. Enbart landsbygdskommuner med besöksnäring har en statistiskt signifikant skillnad mot vanliga landsbygdskommuner på konventionella signifikansnivåer, och då enbart med resultatet att sådana kommuner i genomsnitt har cirka 1,7 öre dyrare diesel. Koefficienterna för övriga kommuntyper har ännu mindre punktestimat, i absolut mening, och är inte heller statistiskt signifikant skilda från noll, både för bensin och diesel. Givet övriga variabler framstår det inte som att det finns systematiska skillnader i drivmedelspriser mellan dessa kommuntyper.

Med undantag för om stationen är en automatstation eller inte är förklaringsvärdet hos övriga variabler för att prediktera pris begränsat. Detta är därmed i linje med resultaten i avsnitt 5.1, där variationen i priser visade sig vara begränsad.

I redogörelsen hittills har storleken på koefficienterna tagits för givna. Men de estimerade resultaten motsvarar med största sannolikhet inte den exakta effekten av varje variabel på prisnivån. Olika platser kan exempelvis ha olika kostnader som i sin tur kan medföra olika prisnivåer. Ett redan nämnt exempel är stationer som kräver långa transporter för att förse med drivmedel. Olika platser kan också ha olika efterfrågan. En station vid en motorväg möter mer trafik, och som nämnts sannolikt en större efterfrågan, än en station i en mindre ort på landsbygden. Om inte hänsyn tas till sådana faktorer som påverkar priset och som också samvarierar med de använda måtten på lokal konkurrens kommer de estimerade koefficienterna inte representera effekten av enbart lokal konkurrens, utan även spegla effekten av de andra faktorerna. Hänsyn till just de två exempel som nämns här har givetvis i någon mån redan tagits i den använda specifikationen. Men det finns med största sannolikhet ytterligare faktorer som har ett samband med såväl pris som våra mått på lokal konkurrens. Eftersom specifikationen inte tagit hänsyn till dessa kan inte de samband som estimerats rakt av tolkas som effekten av lokal konkurrens på prisnivån.

Koefficienterna som estimerats är summan av en eventuell effekt från konkurrens på pris tillsammans med effekten från andra relevanta faktorer som samvarierar med konkurrens. Jämför man en station med tre konkurrenter med en annan med två konkurrenter kommer den förstnämnda i genomsnitt att ha ett högre pris, men denna skillnad drivs i okänd omfattning av andra faktorer som skiljer sig och inte enbart av antalet konkurrenter. Det hade varit önskvärt att kunna säga vad prisskillnaden skulle vara mellan två olika stationer, allt annat lika, men idealet om att hålla allt annat lika nås inte. De samband som estimerats ska alltså inte tolkas som exakta kausala effekter, utan som de statistiska samband de är.

Alla dessa begränsningar till trots så ska inte detta tolkas som att det inte finns en förväntan om att en andel av sambandet som estimerats faktiskt utgörs av just en effekt från lokal konkurrens. Drivmedelföretag har beskrivit hur närliggande konkurrenters priser är en faktor i deras egen prissättning.¹¹⁰ Det vore därför förvånande om inte de samband som hittas i någon mån speglar just effekten av konkurrens. Vad som är mer förvånande, utifrån hur prissättningen går till, är snarare att sambanden är så pass små.

5.2.6 Olika stationstypers prissättning och bidrag till konkurrensen

I specifikationerna ovan har olika typer av stationer antagits innebära samma form av konkurrenstryck. Som resultaten ovan visat finns det dock en typ av stationer, automatstationer, med tydligt lägre prisnivå än andra stationer. Oavsett antalet konkurrenter kan man tänka sig att en station som möter åtminstone en automatstation bland sina konkurrenter möter en hårdare konkurrens än en station som inte gör det. Än tydligare bör detta bli för stationer som själva inte är automatstationer och därmed generellt har ett högre pris än automatstationer. I detta delavsnitt testas om detta gäller.

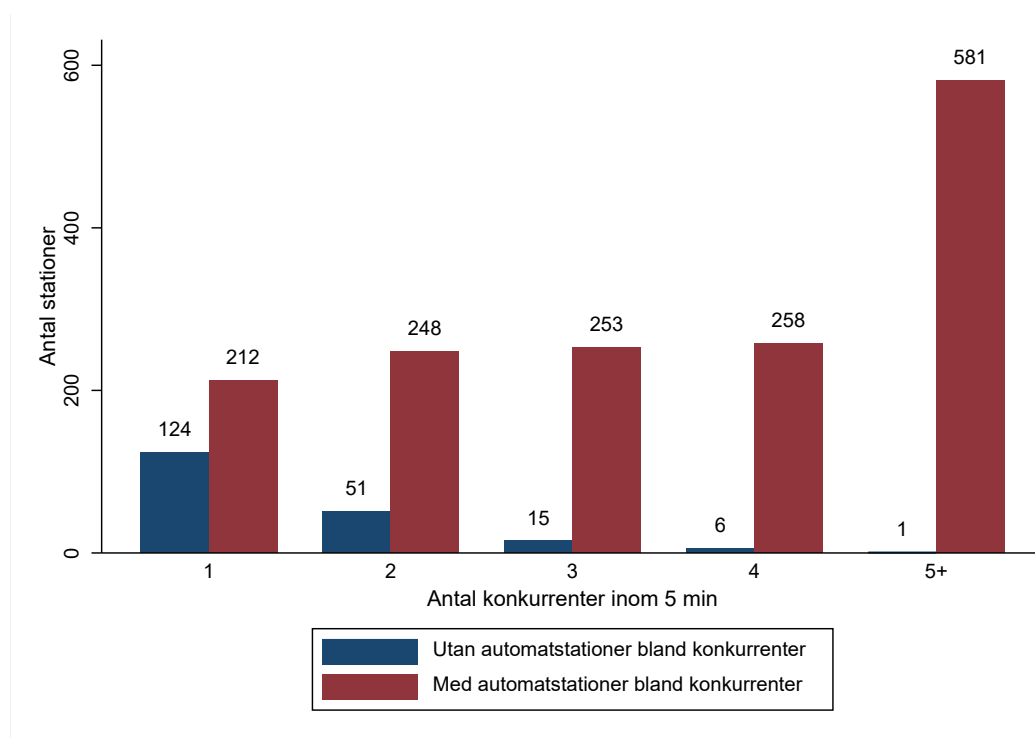
För att göra detta utgår analysen från samma modell som tidigare, men en dummyvariabel, $AutoK_{i,t}$, läggs till som tar värdet ett om en station har minst en automatstation inom fem minuter och noll i övriga fall. Specifikationen blir därmed:

$$P_{i,t} = \alpha_0 + \sum_{j=1}^4 \beta_j AK_{i,t,j} + \gamma AutoK_{i,t} + \alpha_1 SE_{i,t} + \alpha_2 SET_i + \alpha_3 \ln(vol_{i,m}) + \alpha_4 X_i + \eta_t + \varepsilon_{i,t}$$

Värdet på parametern γ anger sedan om det finns ett samband mellan närvaron av en automatstation bland konkurrenterna och en stations pris, utöver kopplingen till antalet konkurrenter. β_j ska nu tolkas som sambandet mellan prisnivån och j antal konkurrenter, eller fyra och fler konkurrenter då j är lika med fyra, givet att ingen av konkurrenterna är en automatstation. På motsvarande sätt ger summan av β_j och γ sambandet mellan pris och antal konkurrenter givet att minst en konkurrent utgörs av en automatstation. Specifikationen estimeras för alla stationer såsom tidigare, men också för automatstationer och bemannade stationer var för sig.

¹¹⁰ Se vidare i avsnitt 2.4.

Figur 63 Antal stationer efter antal konkurrenter och närvaron av en konkurrerande automatstation inom fem minuters körtid



Not: Antal stationer avser enbart stationer för vilka vi har data på priser och som säljer bensin. Antal konkurrenter är beräknat på samtliga stationer som ingår i datasetet. Figuren avser stationsnätet den 1 januari 2023.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

En majoritet av alla stationer är automatstationer. Givet hur deras geografiska fördelning ser ut är det, som figur 63 ovan visar, enbart en mindre del av stationerna som ingår i det använda dataunderlaget som saknar en automatstation som konkurrent inom även en snäv isokron. Det är ytterst få stationer, 22 stycken vad gäller bensin, som har fler än två konkurrerande stationer inom fem minuter utan att någon av dem är en automatstation. När resultaten av skattningar enligt specifikationen ovan tolkas får därför man ha i åtanke att effekten av närvaron av en konkurrerande automatstation bygger på variation som främst avser stationer med som flest två konkurrenter.

Tabell 35 Samband mellan pris och antalet konkurrenter efter stationstyp

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	Alla Bensin	Automat Bensin	Bemannade Bensin	Alla Diesel	Automat Diesel	Bemannade Diesel
VARIABLER	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre
1 konkurrent	-1,581** (0,577)	-1,360* (0,630)	-0,882 (0,930)	-1,692** (0,587)	-1,535* (0,628)	-0,885 (0,945)
2 konkurrenter	-1,849** (0,665)	-2,049** (0,753)	-0,436 (0,950)	-2,090** (0,681)	-2,382** (0,768)	-0,413 (0,958)
3 konkurrenter	-2,639*** (0,693)	-2,392** (0,796)	-2,398* (1,032)	-2,814*** (0,710)	-2,841*** (0,811)	-2,230* (1,020)
4+ konkurrenter	-3,916*** (0,703)	-3,452*** (0,814)	-3,526*** (1,057)	-4,118*** (0,715)	-3,805*** (0,816)	-3,536*** (1,055)
Automatstation bland konkurrenter	-1,931*** (0,487)	-2,227*** (0,564)	-0,785 (0,696)	-1,781*** (0,495)	-1,941*** (0,569)	-0,711 (0,693)
Konstant	1 896*** (4,277)	1 901*** (5,236)	1 872*** (5,413)	2 136*** (3,169)	2 141*** (4,162)	2 111*** (5,392)
Kontroller						
Övriga kontroller	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Dag	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Bolag	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Kommungrupper	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
NUTS3-områden	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Observationer	2 155 862	1 487 309	668 553	2 152 329	1 489 480	662 849
R ²	0,9981	0,9980	0,9986	0,9992	0,9992	0,9995
Kombination av koefficienter						
1 konkurrent, varav 1+ automatstationer	-3,512*** (0,535)	-3,587*** (0,585)	-1,667 (0,857)	-3,473*** (0,550)	-3,476*** (0,598)	-1,595 (0,881)
2 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-3,780*** (0,500)	-4,276*** (0,538)	-1,221 (0,757)	-3,871*** (0,509)	-4,323*** (0,558)	-1,124 (0,775)
3 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-4,570*** (0,489)	-4,619*** (0,548)	-3,184*** (0,799)	-4,596*** (0,513)	-4,782*** (0,575)	-2,941*** (0,803)
4 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-5,846*** (0,470)	-5,680*** (0,549)	-4,312*** (0,732)	-5,899*** (0,481)	-5,746*** (0,554)	-4,247*** (0,748)
Standardfel klustrade efter drivmedelsstation inom parentes.						
*** p<0,001, ** p<0,01, * p<0,05						

Källa: Se delavsnitt 5.2.2 om dataunderlag. Bearbetning av Konkurrensverket.

Kolumn ett till och med tre i tabell 35 visar resultaten för samtliga stationer för bensin medan de tre sista kolumnerna visar motsvarande resultat för diesel. Modellerna i kolumn ett och fyra bygger på hela urvalet av stationer. I kolumn två och fem inkluderas enbart automatstationer och i kolumn tre och sex inkluderas enbart bemannade stationer. Det ska förtydligas att även om enbart ett urval av stationer används för att estimeras modellen, så används *samtliga* stationer när deras konkurrenter räknas.

I tabellen visas först de estimerade koefficienterna och deras standardfel. Därefter visas kombinationen av koefficienterna för respektive variabel för antal konkurrenter och koefficienten för närvaron av en konkurrerande automatstation, det vill säga summan av β_j och γ . Dessa kombinerade koefficienter visar det skattade sambandet mellan pris och antal konkurrenter, givet att minst en av konkurrenterna är en automatstation.

I kolumn ett och fyra, där samtliga stationer inkluderas, är koefficienterna för variablerna för antal konkurrenter fortsatt statistiskt signifikanta, om än med en mindre storlek än tidigare. Variabeln för huruvida det finns en automatstation bland konkurrenterna har en negativ och statistiskt signifikant koefficient. En station med en automatstation bland konkurrenterna förväntas i genomsnitt ha cirka 1,9 öre lägre pris för bensin och 1,8 öre lägre pris för diesel än stationer som saknar sådana konkurrenter. Det framstår utifrån detta som att automatstationer innebär en ytterligare dämpande effekt på pris utöver det som kommer av antalet konkurrenter. Givet att koefficienterna för antalet konkurrenter ändå är negativa och statistiskt signifikanta framstår det även som att automatstationer inte driver hela sambandet mellan konkurrenter och pris, utan att även konkurrerande bemannade stationer är kopplat till ett förväntat lägre pris.

Om man ser till kolumn två och fem är resultaten i stort likadana när det gäller konkurrens från andra automatstationer. En automatstation som möter åtminstone en annan automatstation förväntas ha ett lägre pris, cirka 2,2 öre för bensin och 1,9 öre för diesel, än en automatstation vars konkurrenter enbart är bemannade stationer. I kolumn tre och sex, där urvalet enbart består av bemannade stationer, blir resultaten dock annorlunda. Koefficienterna för en och två konkurrenter är inte längre statistiskt signifikanta, utan ett samband mellan pris och lokal konkurrens kan först sägas finnas vid tre och fler konkurrenter. Koefficienten för närvaron av en automatstation bland konkurrenterna är inte heller statistiskt signifikant, i kontrast till vad förväntningen var.

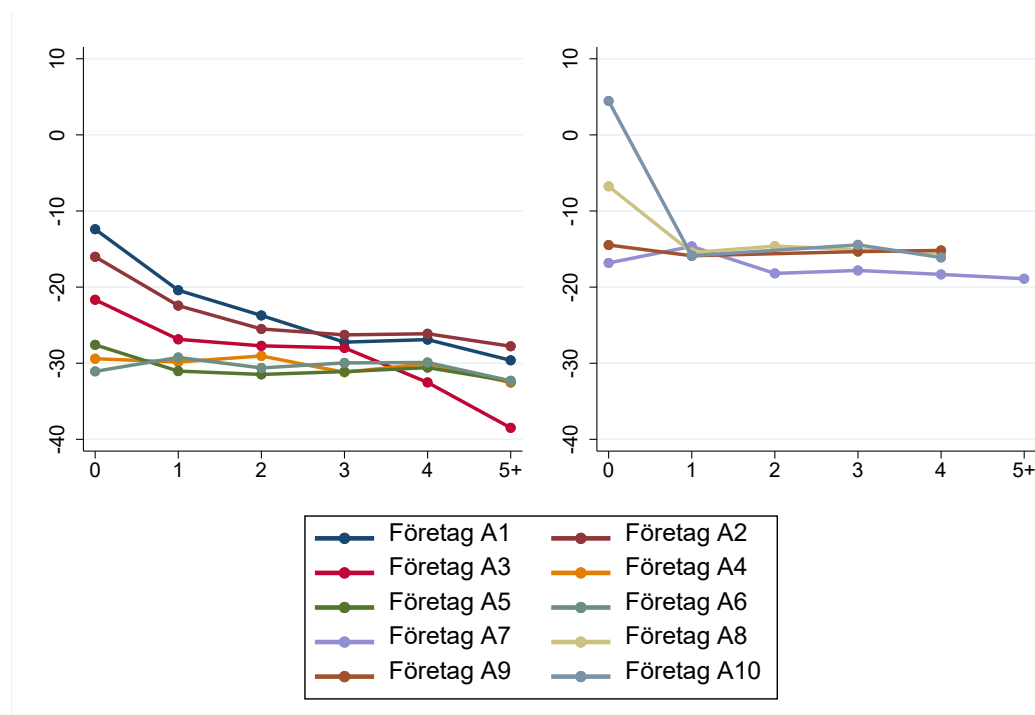
Kopplingen mellan lokal konkurrens och pris ser utifrån resultaten annorlunda ut för bemannade stationer än för automatstationer. Medan det finns en skillnad för automatstationers förväntade prisnivå utifrån om det överhuvudtaget finns konkurrenter går det för bemannade stationer inte att säga att det finns en skillnad mellan de stationer som saknar konkurrenter och de som möter en eller två sådana. För fler konkurrenter än så ser vi ett samband med lägre förväntat pris oavsett stationstyp. Därutöver kunde vi se att det fanns ett samband mellan prisnivån och huruvida

någon av konkurrenterna är en automatstation när det kommer till just automatstationer. Motsvarande samband går inte att slå fast för bemannade stationer. Oavsett stationstyp är sambanden mellan lokal konkurrens och pris fortsatt små i ekonomisk mening.

5.2.7 Olika företag och deras prissättning

Olika företag kan tillämpa olika prissättningsstrategier. Hittills har det implicit antagits att skillnader mellan företag kan hanteras genom additiva skiften i priset i regressionsmodellerna, och därmed i praktiken inte tagits hänsyn till mer än olika, givet övriga variabler, genomsnittliga prisnivåer. Men det är möjligt att drivmedelsföretagens prissättning skiljer sig på andra sätt som är relevanta för den lokala konkurrensen. I figur 64 till och med figur 67 visas de genomsnittliga avvikelserna från rekommenderat pris per företag fördelat efter antalet konkurrenter stationen har inom fem minuter.¹¹¹

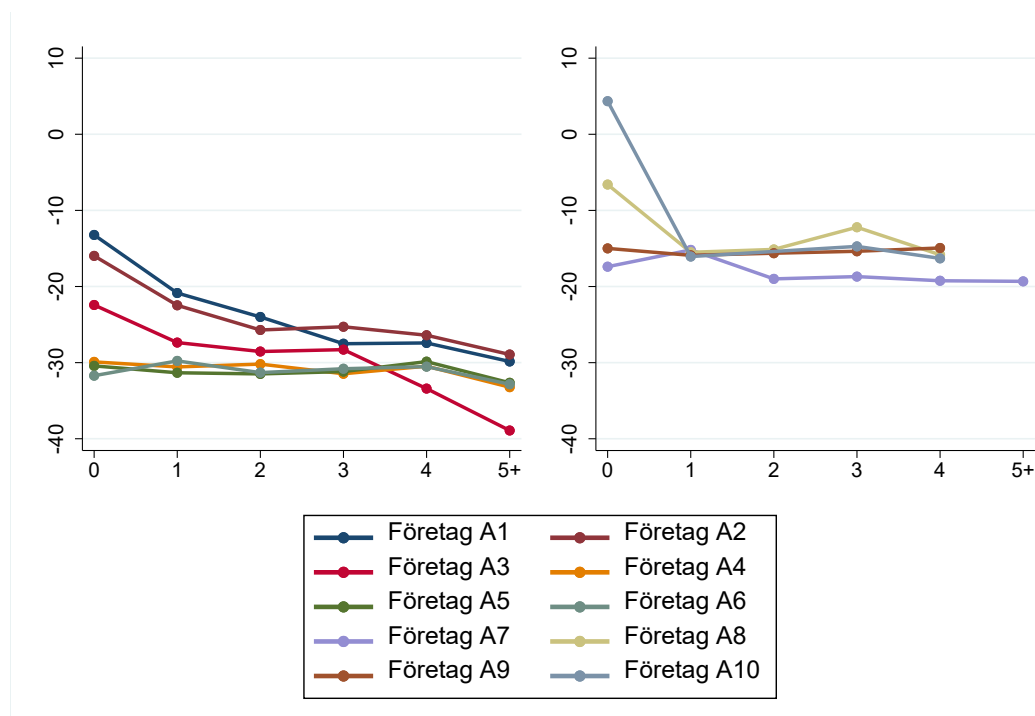
Figur 64 Genomsnittlig avvikelse i öre från rekommenderat pris för bensin för automatstationer per företag och antal konkurrenter inom fem minuters körtid



Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

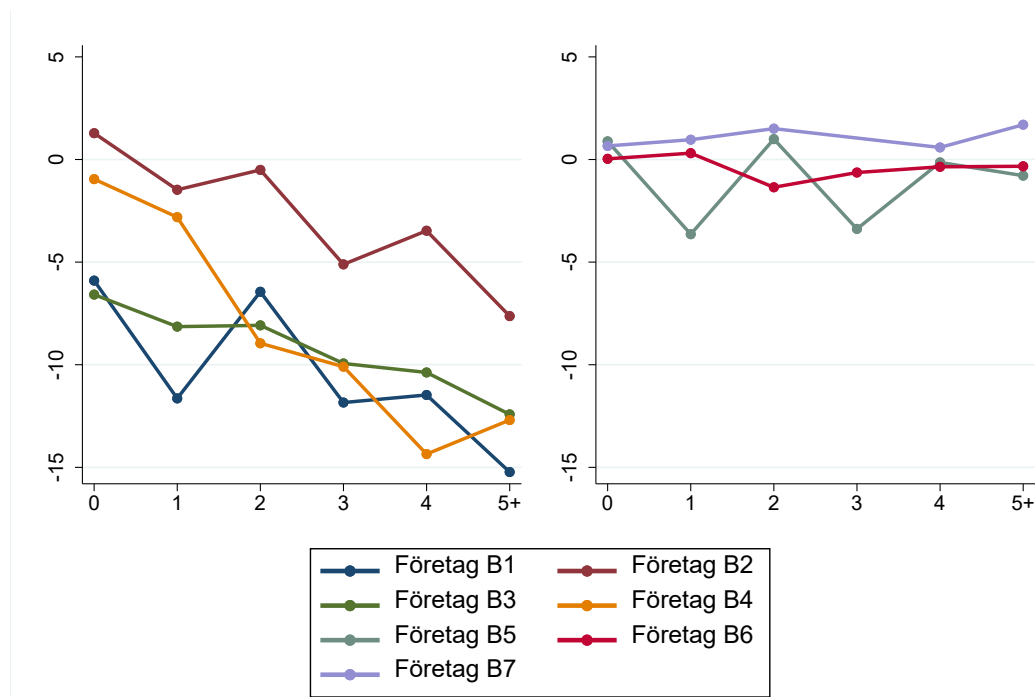
¹¹¹ Genomsnittet har beräknats genom att först beräkna den genomsnittliga avvikelsen per station över tid och sedan ta det oviktade medelvärdet av stationernas avvikelse per antal konkurrenter och per företag. Antal konkurrenter avser stations genomsnittliga antal konkurrenter över tid, avrundade till närmsta heltal. Rekommenderat pris från Circle K för bemannade stationer används genomgående. Företagen är anonymiserade i figurena. Företag i figur 66 och figur 67 är en delmängd av företagen i figur 64 och figur 65. En viss betäckning avser samma företag i olika grafer, men företag A1 behöver inte vara samma som företag B1 eller A3 vara samma som B3.

Figur 65 Genomsnittlig avvikelse i öre från rekommenderat pris för diesel för automatstationer per företag och antal konkurrenter inom fem minuter



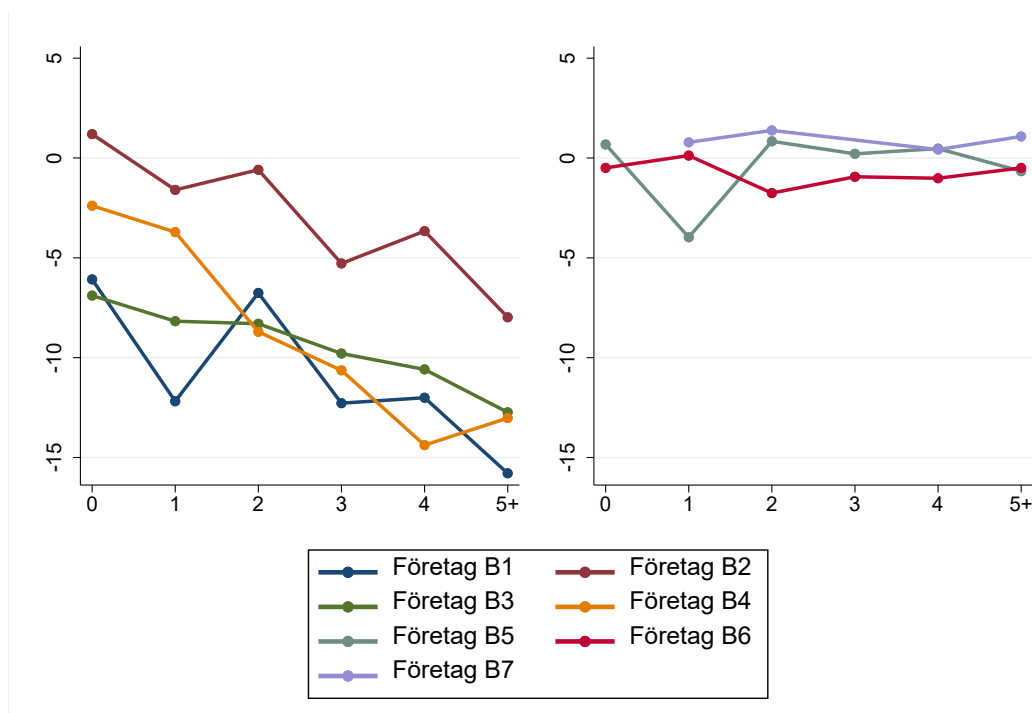
Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 66 Genomsnittlig avvikelse i öre från rekommenderat pris för bensin för bemannade stationer per företag och antal konkurrenter inom fem minuter



Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 67 Genomsnittlig avvikelse i öre från rekommenderat pris för diesel för bemannade stationer per företag och antal konkurrenter inom fem minuter



Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, Tillväxtverket (2023), bearbetning av Konkurrensverket.

Som figurerna visar skiljer sig mönstret mellan den genomsnittliga avvikelsen från rekommenderat pris och antal konkurrenter mellan olika företag. För vissa företag finns ett tydligt samband mellan antalet lokala konkurrenter till en station och den stationens genomsnittliga pris, medan motsvarande samband hos andra företag är svagt eller obefintligt.

För automatstationer kan man grovt dela in företagen i tre olika grupper. Den första gruppen, företag A1 till A3, har i genomsnitt priser som skiljer sig utefter antalet närliggande konkurrenter. Den andra gruppen företag, A4 till A6, har genomsnittspriser som ligger i nivå med de lägsta från två av företagen, A1 och A2, från den första gruppen. Men medan de sistnämnda två företagen enbart har dessa genomsnittspriser när deras stationer har flera konkurrenter i närheten, har företagen i den andra gruppen dessa genomsnittspriser oavsett antalet lokala konkurrenter. Den sista gruppen, företag A7 till A10, har likt den andra genomsnittspriser som, med två undantag, inte skiljer sig nämnvärt med antalet konkurrenter. Men till skillnad mot den andra gruppen har dessa fyra företag genomsnittspriser som ligger i nivå med eller strax under de priser som företag A1 och A2 har vid noll eller en närliggande konkurrent.

När det kommer till automatstationer finns det alltså en grupp av företag där priset generellt sjunker med antalet konkurrenter, en grupp som har genomsnittspriser nära de genomsnittligt lägsta priserna oavsett antalet konkurrenter och en grupp som har genomsnittspriser nära de högsta sådana oavsett antalet konkurrenter.

För bemannade stationer framgår inte lika tydliga mönster. Fyra företag, B1 till B4, har genomsnittspriser som generellt sjunker med antalet konkurrenter, om än med flera undantag och inte lika tydlig systematik som kunde ses bland automatstationer. Därutöver finns tre företag, B5 till B7, som har genomsnittliga priser som ligger i nivå med rekommenderade priser oavsett antalet närliggande konkurrenter.

När dessa figurer ska tolkas bör man fortsatt ha i åtanke den stora spridning i priser som finns. Bara för att genomsnittliga värden visar tydliga mönster behöver inte varje enskild station följa dem. Alla prisskillnader mellan stationer med olika antal konkurrenter behöver inte heller drivas av skillnader i konkurrenstryck, utan som tidigare kan olika områdens förutsättningar och andra faktorer påverka priser. Därutöver är de skillnader som syns mellan olika företag och stationer med olika antal konkurrenter, precis som i de tidigare analyserna, väldigt små i förhållande till priset för drivmedel.

Sammantaget framstår det dock som att olika företag har priser som skiljer sig på olika sätt utifrån den lokala konkurrensen. I nästa steg skattas därför regressionsmodeller på urval för olika företag. Utifrån att analysen ovan fann skilda samband mellan lokal konkurrens och pris beroende på om någon konkurrent var en automatstation används fortsatt den specifikation som tar hänsyn till det:

$$P_{i,t} = \alpha_0 + \sum_{j=1}^4 \beta_j AK_{i,t,j} + \gamma AutoK_{i,t} + \alpha_1 SE_{i,t} + \alpha_2 SET_i + \alpha_3 \ln(vol_{i,m}) + \alpha_4 X_i + \eta_t + \varepsilon_{i,t}$$

För att inte urvalen ska bli för små skattas modellerna på både automatstationer och bemannade stationer, trots att såväl resultaten som figurerna ovan tyder på att det kan finnas skillnader mellan dessa stationstyper. Av samma anledning bortses från företag med färre än 100 stationer.

Tabell 36 Samband mellan pris och antal konkurrenter, uppdelat per företag, bensin

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	Företag 1	Företag 2	Företag 3	Företag 4	Företag 5	Företag 6	Företag 7
	Bensin	Bensin	Bensin	Bensin	Bensin	Bensin	Bensin
VARIABLER	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre
1 konkurrent	-1,655 (1,473)	-4,923** (1,786)	-0,787 (1,861)	0,642 (0,766)	2,718* (1,294)	1,624 (2,657)	-0,892 (1,171)
2 konkurrenter	-1,850 (1,424)	-7,789*** (2,223)	-0,310 (2,611)	1,212 (0,985)	2,723* (1,338)	-2,667 (1,948)	-0,395 (1,313)
3 konkurrenter	-5,068*** (1,498)	-9,201*** (2,248)	-2,575 (3,324)	-0,176 (1,038)	2,142 (1,401)	-3,392 (2,211)	-0,496 (1,358)
4+ konkurrenter	-5,194*** (1,557)	-10,35*** (2,202)	-7,829* (3,501)	-0,695 (1,004)	0,838 (1,347)	-3,529 (2,534)	-1,049 (1,519)
Automatstation bland konkurrenter	-2,451* (1,009)	-4,189** (1,460)	-5,543* (2,154)	-1,387* (0,690)	-1,980* (0,982)	1,868 (1,912)	-0,929 (1,159)
Konstant	1 914*** (6,902)	1 919*** (7,966)	1 879*** (22,72)	1 877*** (5,161)	1 884*** (8,307)	1 877*** (7,959)	1 883*** (10,44)
Kontroller							
Övriga kontroller	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Dag	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Bolag	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Kommungrupper	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
NUTS3-områden	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
R ²	0,9987	0,9981	0,9976	0,9986	0,9984	0,9982	0,9984
Kombination av koefficienter							
1 konkurrent, varav 1+ automatstationer	-4,106** (1,419)	-9,112*** (1,875)	-6,330*** (1,657)	-0,744 (0,758)	0,739 (1,162)	3,492 (4,079)	-1,821** (0,692)
2 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-4,301*** (1,175)	-11,98*** (1,822)	-5,852** (1,980)	-0,175 (0,803)	0,743 (1,019)	-0,799 (0,916)	-1,324 (0,896)
3 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-7,519*** (1,169)	-13,39*** (1,797)	-8,118** (2,450)	-1,563* (0,723)	0,162 (1,066)	-1,524 (1,092)	-1,425* (0,633)
4 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-7,645*** (1,144)	-14,54*** (1,663)	-13,37*** (2,646)	-2,082** (0,630)	-1,142 (0,923)	-1,661 (1,048)	-1,978* (0,974)
Standardfel klustrade efter drivmedelsstation inom parentes.							
*** p<0,001, ** p<0,01, * p<0,05							

Källa: Se delavsnitt 5.2.2 om dataunderlag. Bearbetning av Konkurrensverket.

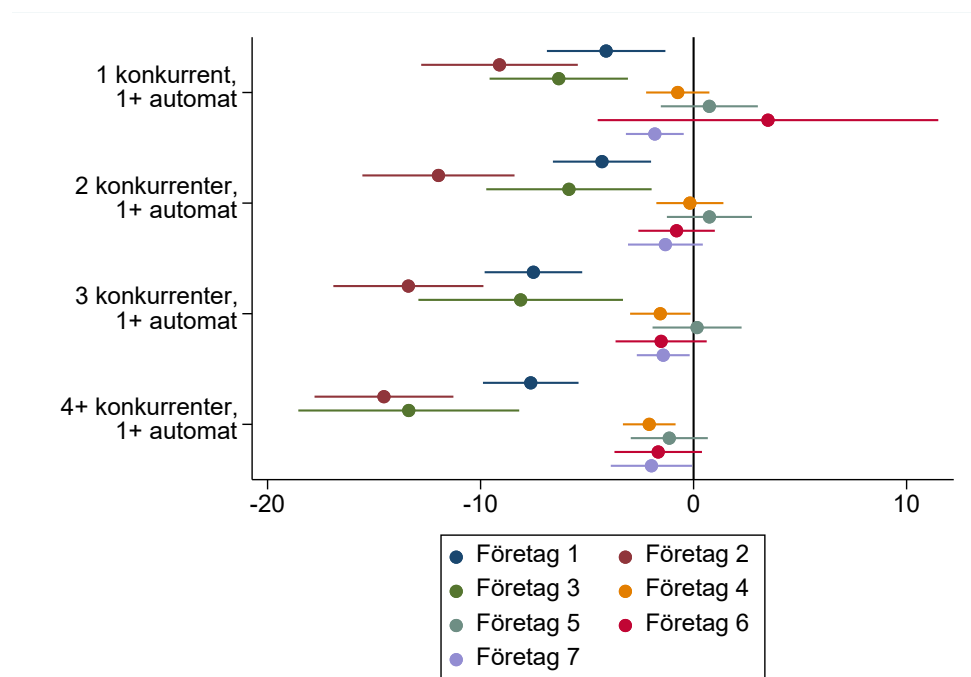
Tabell 37 Samband mellan pris och antal konkurrenter, uppdelat per företag, diesel

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	Företag 1	Företag 2	Företag 3	Företag 4	Företag 5	Företag 6	Företag 7
	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
VARIABLER	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre
1 konkurrent	-2,297 (1,551)	-4,946** (1,830)	-1,745 (1,926)	0,884 (0,794)	2,715* (1,369)	1,459 (2,866)	-0,965 (1,024)
2 konkurrenter	-2,413 (1,497)	-7,368** (2,274)	-1,752 (2,927)	0,789 (0,971)	2,601 (1,408)	-2,794 (1,948)	-0,602 (1,103)
3 konkurrenter	-5,433*** (1,624)	-9,006*** (2,274)	-2,714 (3,163)	0,0805 (1,150)	1,738 (1,474)	-3,641 (2,179)	-0,871 (1,218)
4+ konkurrenter	-6,209*** (1,667)	-9,952*** (2,241)	-9,140** (3,315)	-0,734 (1,023)	0,681 (1,425)	-3,557 (2,479)	-1,092 (1,437)
Automatstation bland konkurrenter	-1,863 (1,111)	-3,808** (1,450)	-4,762* (2,298)	-1,414* (0,704)	-1,978 (1,040)	2,024 (1,923)	-1,062 (1,042)
Konstant	2 169*** (7,739)	2 149*** (9,500)	2 108*** (16,91)	2 120*** (5,250)	2 128*** (8,580)	2 121*** (8,627)	2 111*** (3,519)
Kontroller							
Övriga kontroller	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Dag	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Bolag	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Kommungrupper	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
NUTS3-områden	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
R ²	0,9995	0,9993	0,9992	0,9994	0,9993	0,9989	0,9995
Kombination av koefficienter							
1 konkurrent, varav 1+ automatstationer	-4,161** (1,466)	-8,754*** (1,976)	-6,508*** (1,742)	-0,530 (0,784)	0,737 (1,217)	3,483 (4,199)	-2,027** (0,647)
2 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-4,276*** (1,213)	-11,18*** (1,878)	-6,514** (2,446)	-0,625 (0,755)	0,623 (1,068)	-0,770 (1,059)	-1,664* (0,747)
3 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-7,296*** (1,328)	-12,81*** (1,841)	-7,477*** (2,223)	-1,333 (0,870)	-0,240 (1,134)	-1,617 (1,184)	-1,933*** (0,573)
4 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-8,073*** (1,199)	-13,76*** (1,726)	-13,90*** (2,454)	-2,148** (0,651)	-1,296 (0,982)	-1,533 (1,096)	-2,153* (0,960)
Standardfel klustrade efter drivmedelsstation inom parentes.							
*** p<0,001, ** p<0,01, * p<0,05							

Källa: Se delavsnitt 5.2.2 om dataunderlag. Bearbetning av Konkurrensverket.

Resultaten från regressionerna i tabell 36 och tabell 37 visar samma bild som figurerna ovan.¹¹² Sambandet mellan antalet lokala konkurrenter och priset skiljer sig mellan olika företag, och för vissa företag är sambandet inte statistiskt signifikant. Detta gäller oavsett om man ser till diesel eller bensin. Det framgår ännu tydligare i figur 68 och figur 69 nedan, som visar summan av de estimerade koefficienterna för antalet konkurrenter och närvaron av en konkurrerande automatstation, det vill säga summan av β_j och γ , med 95 %-konfidensintervall uppdelat per företag.

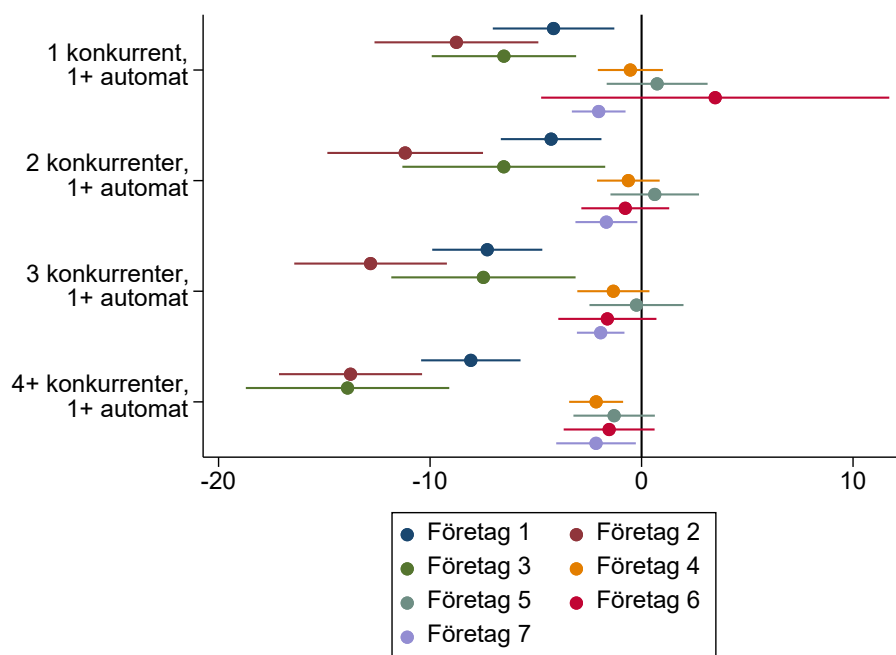
Figur 68 Samband mellan antalet konkurrenter och pris på bensin, givet minst en konkurrerande automatstation, estimerade koefficienter och 95 %-konfidensintervall per företag



Källa: Se delavsnitt 5.2.2 om dataunderlag. Bearbetning av Konkurrensverket.

¹¹² Notera dock att numreringen av företag i tabellerna inte nödvändigtvis överensstämmer med de i figurerna ovan, trots att samtliga företag i tabellen återfinns i figurerna.

Figur 69 Samband mellan antalet konkurrenter och pris på diesel, givet minst en konkurrerande automatstation, estimerade koefficienter och 95 %-konfidensintervall per företag



Källa: Se delavschnitt 5.2.2 om dataunderlag. Bearbetning av Konkurrensverket.

För fyra av företagen, nummer 4 till 7, är kopplingen mellan närliggande konkurrenter och priset svag eller obefintligt. Sett till den sammantagna effekten av koefficienterna för antalet konkurrenter och koefficienten för en automatstation bland konkurrenterna, det vill säga det som visas i de två figurerna ovan, har vi för de flesta av dessa företag en effekt som inte är statistiskt skild från noll. För företag 4 finns en statistiskt signifikant effekt vid tre och fyra eller fler konkurrenter. För företag 7 finns en statistiskt signifikant skillnad mellan att ha en konkurrent överhuvudtaget jämfört med att inte ha en konkurrent alls, men en skillnad som inte växer med antalet konkurrenter. Nivån på dessa skillnader är dock små. I övrigt syns inte några statistiskt signifikanta koefficienter i varken figur 68 och figur 69.

Liksom sågs i figurerna ovan finns också företag där priset sjunker med fler konkurrenter. För företag 1 till 3 är samtliga koefficienter för antal konkurrenter signifikanta och negativa om man räknar med närvaron av en konkurrerande automatstation. Storleken på sambanden är också generellt större än de samband som hittades för samtliga företag samlat. För företag 1 och 3 är skillnaden i genomsnittligt pris mellan en station som har noll konkurrenter inom fem minuter och en station med fyra eller fler konkurrenter, där minst en är en automatstation, nästan i nivå med den genomsnittliga prisskillnaden mellan en automatstation och en bemannad station.

Sambandet mellan pris och lokal konkurrens är alltså drivet av vissa företag, och är inte något som gäller samtliga företag. Någon hänsyn har dock inte i dessa resultat tagits till att prissättningens förhållande till konkurrens möjligen skiljer sig för automatstationer och bemannade stationer. I tabell 35 gick det att se hur automatstationer och bemannade stationer potentiellt påverkades olika av konkurrenter beroende på konkurrentens stationstyp. Sambandet mellan lokal konkurrens och pris för automatstationer var större när någon av konkurrenterna var en automatstation än när samtliga konkurrenter var bemannade stationer. För bemannade stationer gick det inte att se en motsvarande effekt. Kopplingen mellan antalet konkurrenter och pris var inte heller lika tydlig för bemannade stationer. Av dessa anledningar undersöks även skillnaden mellan automatstationer och bemannade stationer med hänsyn tagen till olika företags prissättning. För att inte urvalen ska bli för små estimeras dessa modeller på stationer från flera företag, grupperade efter hur deras genomsnittspriser förhåller sig till antalet konkurrenter. För automatstationer kombineras de tre företag som i figur 64 och figur 65 hade genomsnittspriser som skiljer sig med antalet konkurrenter. De övriga företagen hade priser för automatstationer som var mer homogena utifrån detta perspektiv.

För bemannade stationer finns ingen anledning att tro att mönstret för prissättning i förhållande till antalet konkurrenter skiljer sig väsentligt mellan företag B1 till B4, det vill säga de företag vars priser generellt skilde sig med antalet konkurrenter. De övriga tre företagen hade dock genomsnittspriser som inte följde ett mönster där de sjönk med fler konkurrenter. För bemannade stationer estimeras därför modellen med de fyra förstnämnda företagen.

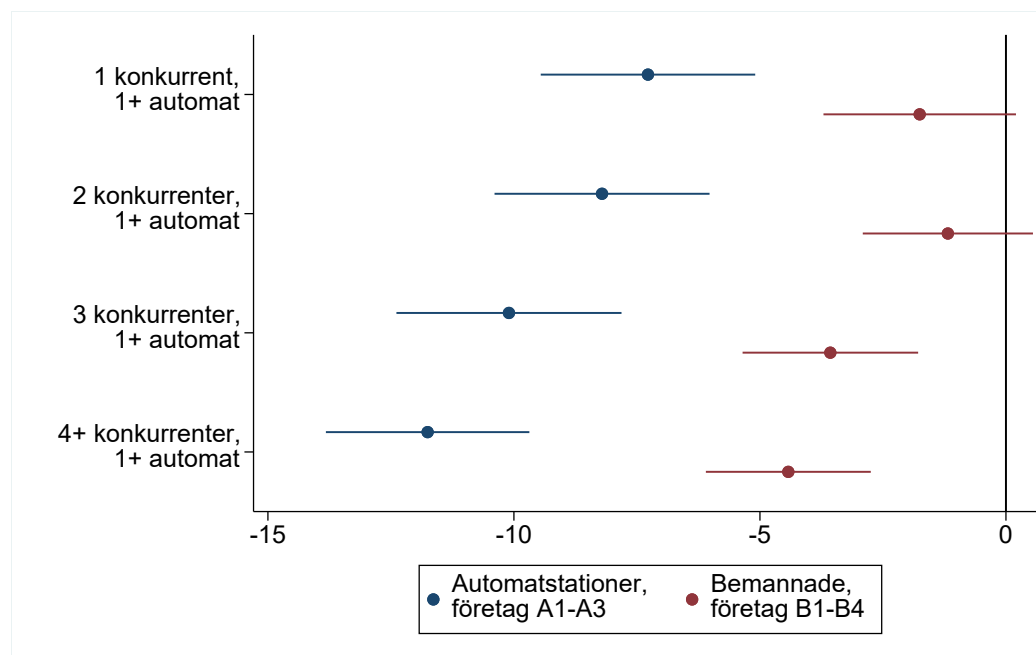
Tabell 38 Samband mellan pris och antal konkurrenter bland företag med differentierad prissättning efter lokal konkurrens, uppdelat på stationstyp

	(1)	(2)	(3)	(4)
	Företag med differentierad prissättning: Automat Bensin	Företag med differentierad prissättning: Bemannade: Bensin	Företag med differentierad prissättning: Automat Diesel	Företag med differentierad prissättning: Bemannade: Diesel
VARIABLER	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre	Pris, öre
1 konkurrent	-2,005 (1,195)	-0,558 (1,058)	-2,600* (1,211)	-0,372 (1,058)
2 konkurrenter	-2,939* (1,495)	0,0142 (1,052)	-3,710* (1,552)	0,127 (1,045)
3 konkurrenter	-4,830** (1,674)	-2,375* (1,139)	-5,075** (1,690)	-2,026 (1,119)
4+ konkurrenter	-6,484*** (1,549)	-3,229** (1,187)	-7,231*** (1,592)	-3,145** (1,169)
Automatstation bland konkurrenter	-5,270*** (1,149)	-1,194 (0,744)	-4,677*** (1,175)	-1,088 (0,738)
Konstant	1 890*** (9,280)	1 871*** (5,933)	2 134*** (7,533)	2 109*** (5,920)
Kontroller				
Övriga kontroller	Ja	Ja	Ja	Ja
Dag	Ja	Ja	Ja	Ja
Bolag	Ja	Ja	Ja	Ja
Kommungrupper	Ja	Ja	Ja	Ja
NUTS3-områden	Ja	Ja	Ja	Ja
R ²	0,9982	0,9986	0,9993	0,9995
Kombination av koefficienter				
1 konkurrent, varav 1+ automatstationer	-7,276*** (1,112)	-1,752 (0,998)	-7,277*** (1,162)	-1,460 (1,004)
2 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-8,209*** (1,115)	-1,180 (0,882)	-8,387*** (1,187)	-0,960 (0,880)
3 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-10,10*** (1,167)	-3,569*** (0,910)	-9,752*** (1,199)	-3,113*** (0,905)
4 konkurrenter, varav 1+ automatstationer	-11,75*** (1,055)	-4,423*** (0,855)	-11,91*** (1,072)	-4,233*** (0,853)
Standardfel klustrade efter drivmedelsstation inom parentes.				
*** p<0,001, ** p<0,01, * p<0,05				

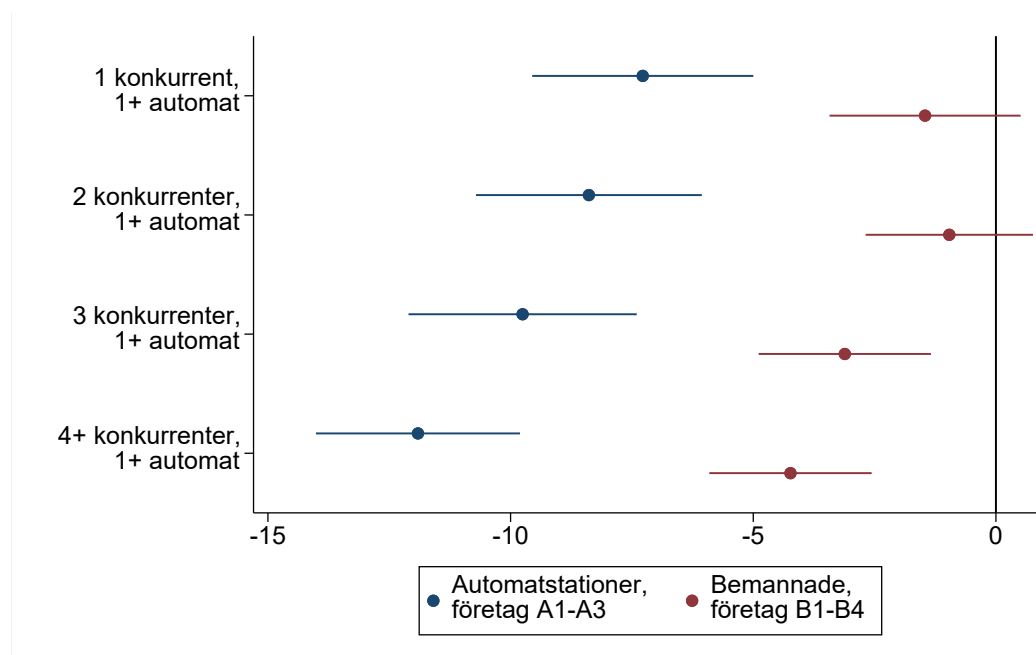
Källa: Se delavsnitt 5.2.2 om dataunderlag. Bearbetning av Konkurrensverket.

Tabell 38 visar resultaten från regressionerna med stationer från de företagen med förväntat differentierad prissättning per stationstyp. Kolumn ett och två ger resultaten för bensin och kolumn tre och fyra för diesel. I figurerna nedan visas konfidensintervall för summan av respektive koefficient för antal konkurrenter och koefficienten för närvaron av konkurrerande automatstation.

Figur 70 Samband mellan antalet konkurrenter och pris på bensin, givet minst en konkurrerande automatstation, estimerade koefficienter och 95 %-konfidensintervall



Figur 71 Samband mellan antalet konkurrenter och pris på diesel, givet minst en konkurrerande automatstation, estimerade koefficienter och 95 %-konfidensintervall



Nästan samtliga koefficienter för antal konkurrenter i tabell 38 är signifikanta och negativa för modellen skattad på automatstationer, med koefficienten för en konkurrent för bensin det enda undantaget. Koefficienten för närvaron av en konkurrerande automatstation är likaså negativ och statistiskt signifikant. En station med exempelvis två bemannade stationer som konkurrenter förväntas ha cirka 2,9 öre lägre pris för bensin och 3,7 öre lägre pris för diesel än en station som saknar närliggande konkurrenter. Om någon av de konkurrerande stationerna i stället är en automatstation förväntas priset vara ytterligare cirka 5,3 öre lägre för bensin och cirka 4,7 öre för diesel. Punkttestimaten ökar också med antalet konkurrenter. För fyra eller fler konkurrenter, där minst en konkurrent är en automatstation, förväntas stationen ha cirka 11,8 öre lägre pris på bensin och cirka 11,9 öre lägre pris på diesel jämfört med en station utan konkurrenter. Tabell 39 nedan visar test av huruvida varje par av koefficienter för antalet konkurrenter är lika. Det går inte att exakt fastställa förhållandet mellan dem, men det är tydligt att koefficienterna blir större med antal konkurrenter.

Tabell 39 Wald-test av likheten av koefficienterna för antalet konkurrenter för automatstationer, p-värden

Test	P-värde, bensin	P-värde, diesel
1 konkurrent = 2 konkurrenter ($\beta_1 = \beta_2$)	0,416	0,357
1 konkurrent = 3 konkurrenter ($\beta_1 = \beta_3$)	0,022*	0,052
1 konkurrent = 4 konkurrenter ($\beta_1 = \beta_4$)	>0,001***	>0,001***
2 konkurrenter = 3 konkurrenter ($\beta_2 = \beta_3$)	0,082	0,226
2 konkurrenter = 4 konkurrenter ($\beta_2 = \beta_4$)	>0,001***	>0,001***
3 konkurrenter = 4 konkurrenter ($\beta_3 = \beta_4$)	0,076	0,024*

Not: *** p<0,001, ** p<0,01, * p<0,05.

Sammantaget finns det för automatstationer från företagen A1 till A3 ett negativt samband mellan antalet konkurrenter och priset på drivmedel. Därutöver förväntas priset vara ännu lägre om någon av konkurrenterna är en automatstation. Även om prisskillnaderna fortsatt är små i ekonomisk mening är den största skillnaden, mellan en station utan konkurrenter och en med fyra eller fler varav minst en automatstation, bara några ören ifrån den genomsnittliga prisskillnaden mellan bemannade stationer och automatstationer.

För bemannade stationer är resultaten, inte oväntat, liknande de som redovisades i tabell 35, det vill säga tabellen med regressioner efter stationstyp. Om man ser till de kombinerade koefficienterna längst ner i tabellen med regressionsresultaten, tabell 38, är punkttestimaten för en och två konkurrenter inte signifikanta för bemannade stationer. Det går därmed inte att säga att stationer med en eller två konkurrenter

har genomsnittligt annorlunda priser än stationer utan konkurrenter, med hänsyn tagen till de övriga variablerna. För tre och fyra eller fler konkurrenter är däremot resultaten signifikanta och negativa. Jämfört med stationer som saknar konkurrenter förväntas priset då vara lägre. Storleken på koefficienterna är dock mindre än motsvarande för automatstationerna. Eftersom koefficienten för närvaron av en automatstation inte heller är signifikant går det fortsatt inte heller att slå fast att bemannade stationers priser har ett starkare samband med konkurrerande automatstationer än med konkurrerande bemannade stationer. I tabell 40 nedan visas p-värden för test av likheten mellan samtliga par av koefficienter för antal konkurrenter. För både bensin och diesel går det inte att säga att koefficienterna för en och två konkurrenter skiljer sig, vilket inte är förvånande när båda inte heller är statistiskt signifikant skilda från noll. Däremot är de inte av samma storlek som koefficienterna för tre och fyra eller fler konkurrenter, vars storlek i sin tur inte heller går att skilja från varandra.

Tabell 40 Wald-test av likheten av koefficienterna för antalet konkurrenter för bemannade stationer, p-värden

Test	P-värde, bensin	P-värde, diesel
1 konkurrent = 2 konkurrenter ($\beta_1 = \beta_2$)	0,481	0,532
1 konkurrent = 3 konkurrenter ($\beta_1 = \beta_3$)	0,034*	0,047*
1 konkurrent = 4 konkurrenter ($\beta_1 = \beta_4$)	0,001**	>0,001***
2 konkurrenter = 3 konkurrenter ($\beta_2 = \beta_3$)	>0,001***	0,001**
2 konkurrenter = 4 konkurrenter ($\beta_2 = \beta_4$)	>0,001***	0,001**
3 konkurrenter = 4 konkurrenter ($\beta_3 = \beta_4$)	0,1711	0,067

Not: *** $p < 0,001$, ** $p < 0,01$, * $p < 0,05$.

Resultaten i detta delavsnitt tyder på att olika företag har olika prissättning i förhållande till lokal konkurrens, och att detta även kan skilja sig mellan olika stationstyper. Det finns företag vars automatstationers priser inte skiljer sig alls, i genomsnitt, beroende på närvaron av antal lokala konkurrenter. Samtidigt är det för automatstationer hos andra företag som de största prisskillnaderna mellan olika nivåer av lokal konkurrens syns. För bemannade stationer framstår det som att fyra av drivmedelsföretagen i viss mån har lägre pris vid många konkurrenter, men att det inte är en stor skillnad och att sambandet inte är lika starkt som för automatstationerna hos de företag som tillämpade den, ur konkurrenssynpunkt, mest differentierade prissättningen. Samma slutsats gäller dock här som för analysen av alla företag samlat i det att skillnaderna i pris mellan olika nivåer av lokal konkurrens må finnas, men att prisskillnaderna är närmast obetydligt små.

5.2.8 Slutsats och sammanfattning

I detta avsnitt har vi undersökt frågan om huruvida priset på bensin och diesel varierar med olika nivåer av lokal konkurrens, mätt som antalet och typen av konkurrerande stationer inom en viss körtid från den berörda stationen. Resultaten tyder på att det finns ett litet och negativt samband mellan antalet konkurrenter inom fem minuters körtid och priset, men inte med antalet konkurrenter längre bort. Närvaron av en automatstation, med sina relativt lägre priser, verkar därutöver innebära ett starkare tryck på priset hos konkurrerande automatstationer än vad enbart bemannade stationer gör. Denna effekt gäller utöver det samband som föreligger mellan antalet konkurrenter och pris. För bemannade stationer syns däremot ingen koppling mellan typen av station hos konkurrerande stationer och den bemannade stationens pris. Konkurrerande stationer tycks ha samma effekt på priset hos bemannade stationer, oavsett vilken stationstyp konkurrenterna har.

Däremot tyder resultaten på att sambandet mellan antalet konkurrenter och prisnivån inte är lika för alla drivmedelsföretag. Mönstren skiljer sig även beroende på stationstyp. Vissa företag har en prissättning för sina automatstationer där prisnivån på både bensin och diesel i genomsnitt skiljer sig beroende på antalet lokala konkurrenter. Alla drivmedelsföretag har inte en sådan prissättning. Av de undersökta företagen tillämpar tre en sådan differentierad prissättning för sina automatstationer. Resterande företag tillämpar en i detta avseende mer homogen prissättning. Resultaten är att sex av de undersökta drivmedelsföretag har både liknande och sina genomsnittligt lägsta priser bland de automatstationer som har många närliggande konkurrenter. Tre av de företag som tillämpar en mer homogen prissättning avseende lokal konkurrens har sedan genomsnittliga priser på samma låga nivå oavsett antalet lokala konkurrenter. De tre företag som tillämpar en mer differentierad prissättning har i stället genomsnittligt högre priser för de automatstationer som har få eller inga konkurrenter. Resterande fyra företag har i stället genomsnittspriser i nivå med eller strax under just vad de föregående tre företagen har vid få eller inga konkurrenter, och denna genomsnittliga prisnivå gäller oavsett antalet närliggande konkurrenter.

För bemannade stationer finns fyra företag som hade priser som i viss mån skilde sig åt med antalet närliggande konkurrenter. Skillnaden i genomsnittspriser mellan stationer med olika antal konkurrenter är dock mindre än motsvarande för automatstationer. Resterande tre företag hade priser som inte systematiskt skilde sig åt med antalet konkurrenter för sina bemannade stationer.

Sammantaget visar analysen att lokal konkurrens i viss mån pressar priserna, men att effekten är relativt begränsad. De genomsnittligt lägsta priserna återfinns där det är som flest konkurrenter, och nästan alla undersökta drivmedelsföretag har sin genomsnittligt lägsta priser bland de stationerna. Vid färre antal konkurrenter skapas däremot en möjlighet att ta ut ett marginellt högre pris, men som samtliga företag inte nyttjar eller bara nyttjar delvis. Den skillnad i pris mellan stationer med olika antal konkurrenter som ses hos de företag som har en mer differentierad prissättning ger en indikation om hur mycket mer en station som möter svag konkurrens

har möjlighet att ta ut i pris. Annorlunda uttryckt ger det en indikation på storleken på det tryck nedåt på priser som lokal konkurrens framtvingar under de marknadsförhållanden som gällt under den undersökta perioden.

Oberoende av hur resultaten tolkas finns dock en osäkerhet i de statistiska skattningarna. De regressionsmodeller som använts har inte kunnat ta hänsyn till samtliga möjliga faktorer som kan tänkas samvariera med både prisnivån hos en station och antalet konkurrenter den stationen möter. De uppskattade sambanden som hittats består därmed av både en potentiell effekt från konkurrens och effekten av andra potentiella faktorer. Hur sambandet fördelar sig mellan dessa effekter går inte att säga.

Det går dock att uttala sig om storleken på den sammantagna effekten, och den ger i sin tur en indikation om storleksordningen på effekten av lokal konkurrens under den period som undersökts. För de tre drivmedelsföretag med mer differentierade priser på sina automatstationer uppgår skillnaden mellan automatstationer med noll konkurrenter och stationer med fyra och fler konkurrenter, inklusive minst en annan automatstation, till cirka 12 öre i genomsnitt, med hänsyn tagen till andra variabler. Det går inte att uttala sig säkert, men man kan anta att effekten av lokal konkurrens under rådande marknadsförhållanden inte är av en annan, större, storleksordning än detta. Om det stämmer så är effekten av lokal konkurrens liten i förhållande till exempelvis literpriset på drivmedel. 12 öre motsvarar exempelvis cirka 0,6 procent av det genomsnittliga bensinpriset för 2022. Den spridning i pris som beror på andra faktorer kan uppgå till större belopp än lokal konkurrens, både vad gäller bensin och diesel. Den genomsnittliga skillnaden mellan en bemannad station och en automatstation är exempelvis större. Såsom marknaden fungerat under den undersökta tidsperioden har lokal konkurrens en betydelse för prisnivån på en lokal marknad, men effekten är liten och många gånger närmast obetydlig för en konsument. Andra faktorer är viktigare för att förklara prisskillnader.

5.3 Följsamhet mellan rekommenderat pris och pumppris

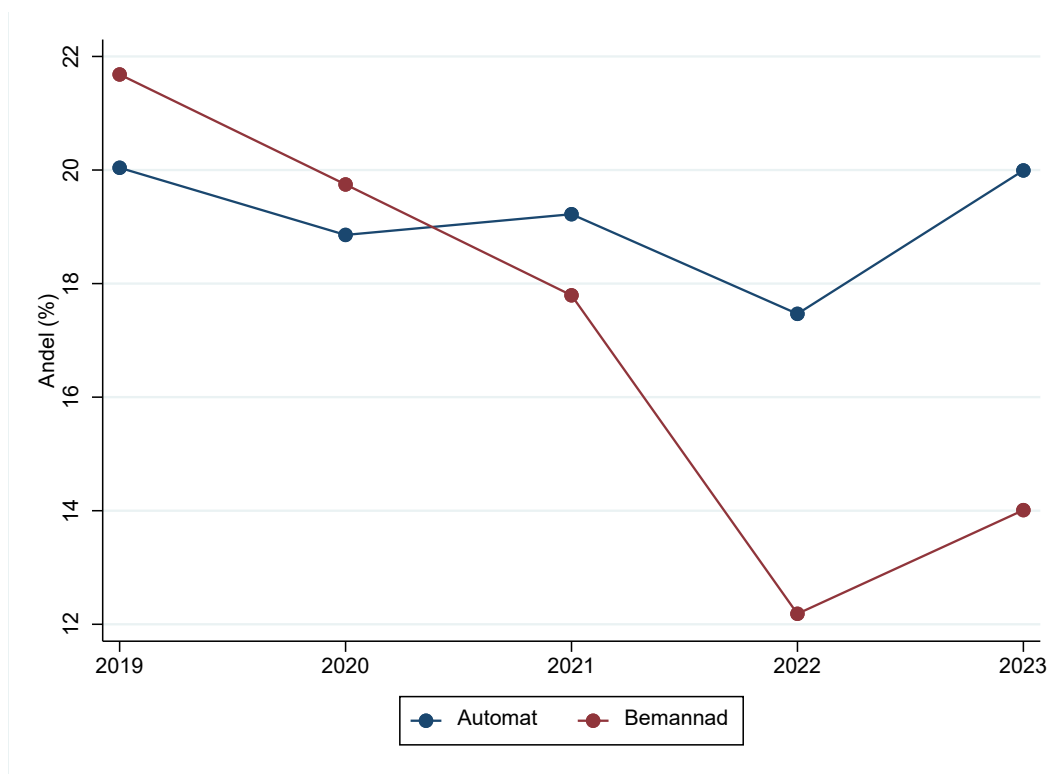
Analysen i avsnitt 4.3 visar ett tydligt nationellt prisledarskap på drivmedelsmarknaden för de rekommenderade priserna. Det finns en tydlig prisledare som ändrar priset först på dygnet och resterande bolag gör kort därefter samma ändring. De rekommenderade priserna är därmed identiska mellan bolagen med undantag för skillnaden mellan automatstationer och bemannade stationer. Men vilken betydelse har detta nationella fenomen för priserna som konsumenterna betalar på station? Hur följsamt är pumppriset med det rekommenderade priset? Följsamheten mellan det rekommenderade priset och pumppriser har analyserats genom att kombinera webbskrapade data för det rekommenderade priset och data för stationers pumppriser.

5.3.1 Stationers följsamhet till rekommenderat pris

De rekommenderade priserna som de stora bolagen offentliggör på sina hemsidor är direkt styrande för de flesta av drivmedelsstationernas lokala pumppriser. Avvikelser hos stationer från dessa rekommenderade priser med mer än 10 öre uppgår för bemannade stationer endast i genomsnitt till 14 procent över dagen för bensin och diesel, räknat från klockan 08:30 till midnatt. Detta genomsnitt gäller för riket som helhet. Motsvarande andel för automatstationer är 20 procent för bensin och 22 procent för diesel.

Figur 72 visar att andelen för bensin varit relativt stabil över tid för automatstationer men att den sjönk 2022 till cirka 17,5 procent. Bemannade stationer har haft en nedåtgående trend med en kraftig sänkning från cirka 18 procent 2021 till cirka 12 procent 2022. Figur 73 visar liknade mönster för diesel. Andelen för automatstationer har ökat från cirka 19 procent 2019 till cirka 22 procent 2023. För bemannade stationer har andelen minskat från cirka 20 procent 2019 till cirka 14 procent 2023.

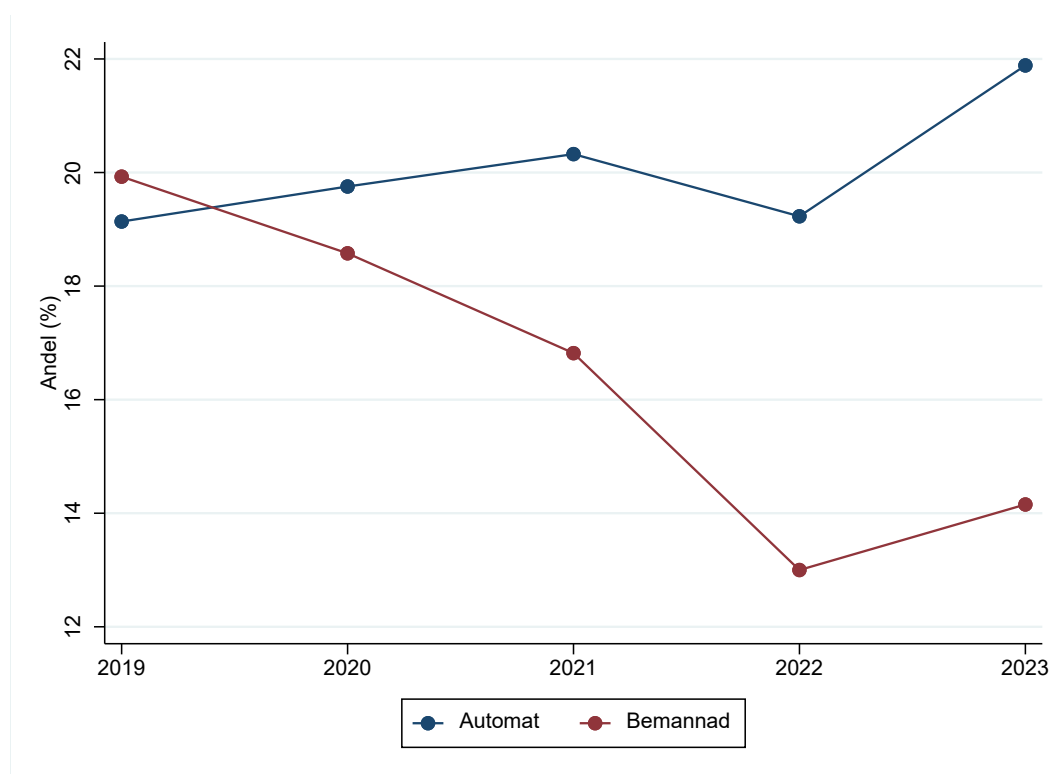
Figur 72 Genomsnittlig andel av dag (från och med klockan 08:30) som stationer inte följer det rekommenderade priset (+/- 10 öre) för bensin, per år, 2019–2023



Not: För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används Ingos rekommenderade pris. År 2023 inkluderar endast 1 januari till och med 31 augusti. Endast veckodagarna måndag till och med fredag har inkluderats eftersom det rekommenderade priset oftast inte ändras på lördagar och söndagar. Genomsnitten är viktade efter stationernas andel av hela urvalets summerade sålda volym uppdelat på automatstationer och bemannade stationer.

Källa: Circle K (2024), Ingo (2024), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 73 Genomsnittlig andel av dag (från och med klockan 08:30) som stationer inte följer det rekommenderade priset (+/- 10 öre) för diesel, per år, 2019–2023



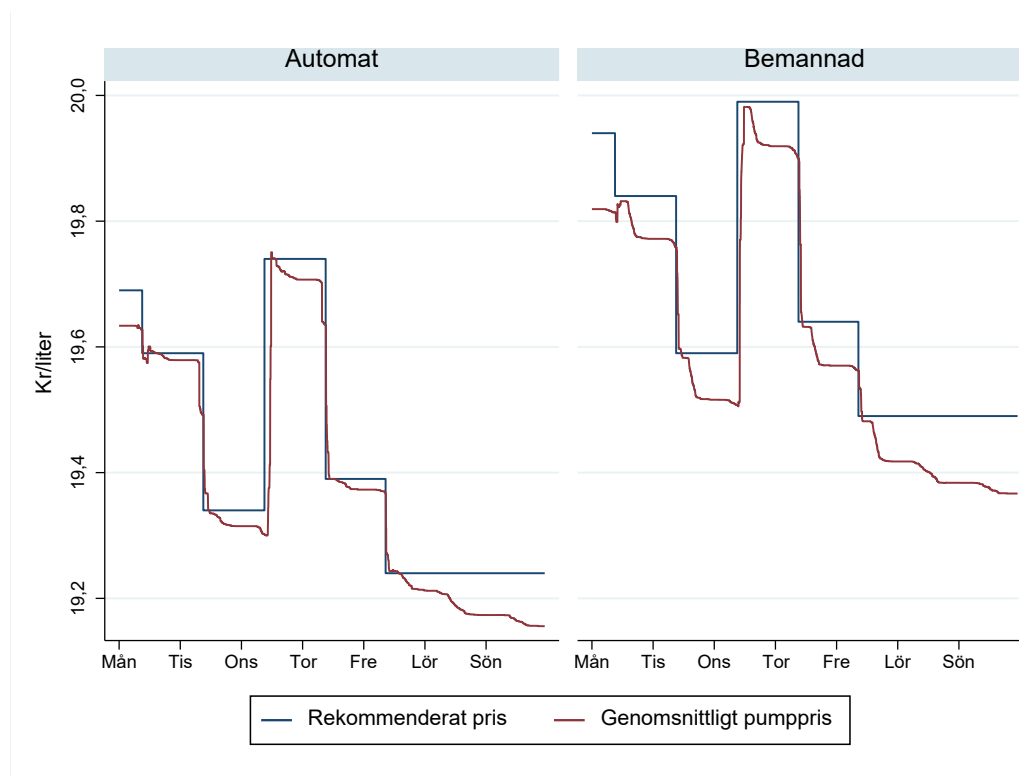
Not: För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används Ingos rekommenderade pris. År 2023 inkluderar endast 1 januari till och 31 augusti. Endast veckodagarna måndag till och med fredag har inkluderats eftersom det rekommenderade priset oftast inte ändras på lördagar och söndagar. Genomsnitten är viktade efter stationernas andel av hela urvalets summerade sålda volym uppdelat på automatstationer och bemannade stationer.

Källa: Circle K (2024), Ingo (2024), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

5.3.2 Stationers anpassning efter ändringar i rekommenderat pris

Figur 74 och figur 75 visar det rekommenderade priset och det genomsnittliga pumppriset per minut, måndag 21 november 2022 till och med söndag 27 november 2022. Denna vecka har valts eftersom den både inkluderar dagar med höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset och därför exemplifierar hur pumppriset reagerar på dessa förändringar. För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används samma pris minus 25 öre. Differensen på 25 öre är skillnaden mellan Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och Ingos rekommenderade pris som observeras i avsnitt 4.3.

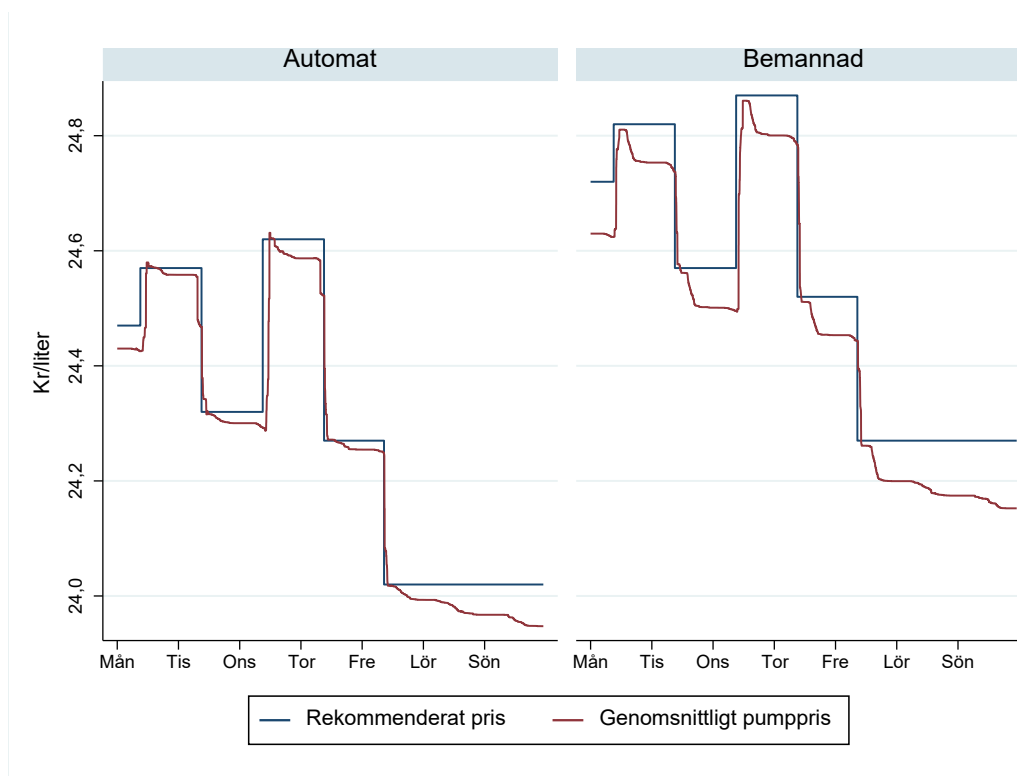
Figur 74 Rekommenderat pris och genomsnittligt pumppris (kr/liter) för bensen, per minut, 21 november 2022–27 november 2022



Not: För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används samma pris minus 25 öre. Genomsnittligt pumppris är viktat efter stationernas andel av hela urvalets summerade sålda volym per månad.

Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser, uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 75 Rekommenderat pris och genomsnittligt pumppris (kr/liter) för diesel, per minut, 21 november 2022–27 november 2022



Not: För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används samma pris minus 25 öre. Genomsnittligt pumppris är viktat efter stationernas andel av hela urvalets summerade sålda volym per månad.

Källa: Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser, uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Under vardagarna 21 november till och med 25 november 2022 ändras det rekommenderade priset varje dag, antingen strax efter klockan halv åtta eller strax efter klockan nio. Både för automatstationer och bemannade stationer minskar skillnaden mellan det genomsnittliga pumppriset och det rekommenderade priset strax efter att prisledaren ändrar det rekommenderade priset på sin hemsida. Skillnaden ökar relativt snabbt då det genomsnittliga pumppriset sjunker. Bemannade stationer sänker i genomsnitt priset mer än automatstationer. Under helgen 26 november till och med 27 november när det rekommenderade priset inte ändras avviker det genomsnittliga pumpprisets kontinuerligt från det rekommenderade priset över två dagar. Skillnaden är som störst i slutet av söndagen 27 november.

Figur 74 och figur 75 indikerar en stark följsamhet mellan det rekommenderade priset och pumppriset. Stationernas pumppriser verkar snabbt anpassa sig till det rekommenderade priset. För att förstå dynamiken bättre och för att undersöka om ett mönster kan urskiljas har ytterligare fall av förändringar av det rekommenderade priset studerats.

Figur 76 och figur 77 visar den genomsnittliga skillnaden mellan det genomsnittliga pumppriset och det rekommenderade priset per minut under sju timmar före och 14 timmar efter att det rekommenderade priset ändras. Resultaten är uppdelade i fall där det rekommenderade priset höjts respektive sänkts.

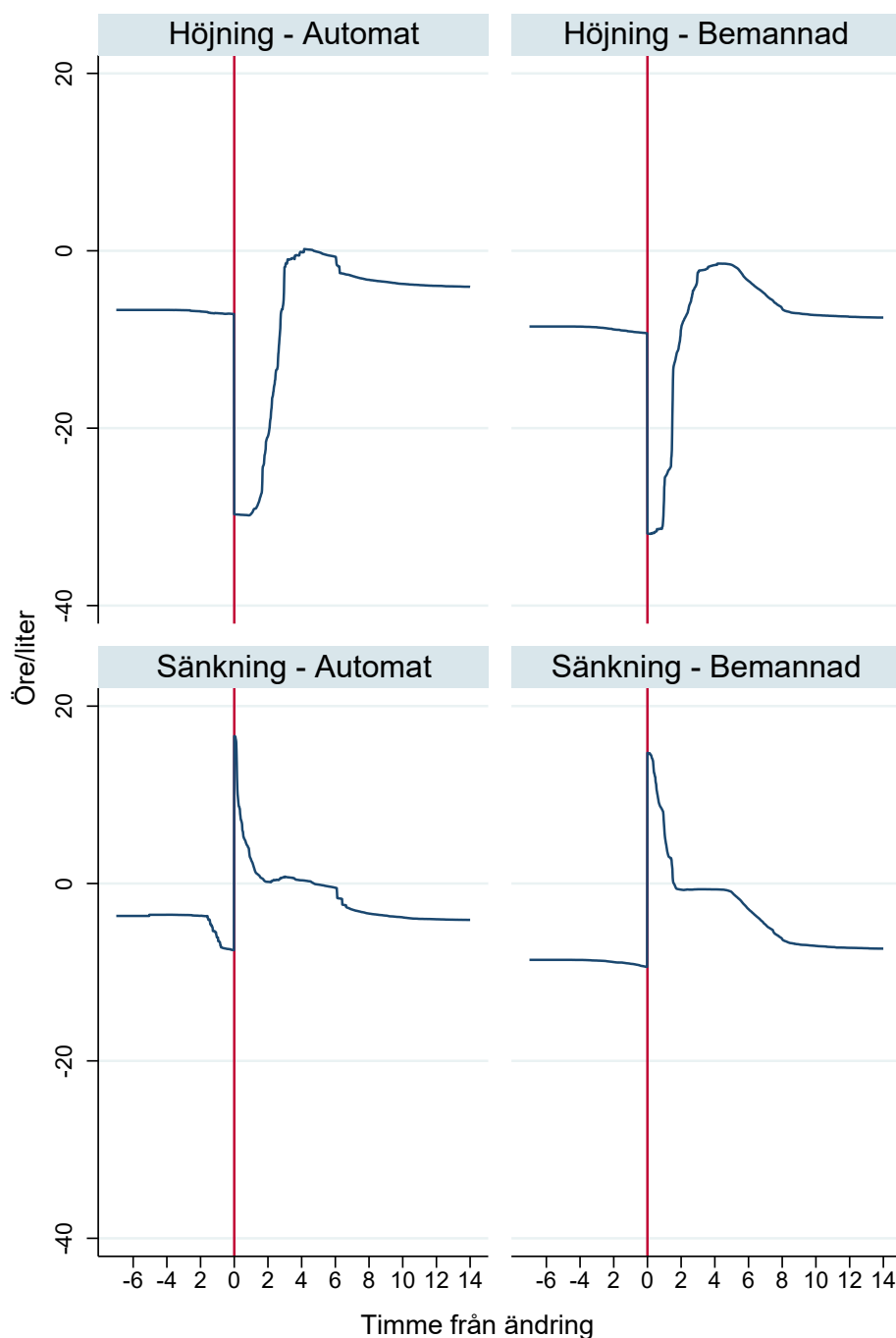
För bensin är genomsnittet beräknat utifrån ett urval av 35 dagar då det rekommenderade priset höjts och 29 dagar då det rekommenderade priset sänkts. Totalt är det 64 dagar där Konkurrensverket har skrapat den exakta tidpunkten för ändringen av det rekommenderade priset för bensin från prisledaren Circle K:s hemsida. Det motsvarar cirka 48 procent av totala antalet prisförändringar under perioden 1 november 2022 till och med 31 augusti 2023.

För diesel är genomsnittet beräknat utifrån 47 dagar då det rekommenderade priset höjts och 27 dagar då det rekommenderade priset sänkts. Totalt är det 74 dagar där Konkurrensverket skrapat tidpunkten för ändringen av det rekommenderade priset för diesel från prisledaren Circle K:s hemsida. Det motsvarar 50 procent av totala antalet prisförändringar under perioden 1 november 2022 till och med 31 augusti 2023.

Både gällande höjningar och sänkningar minskar skillnaden mellan det genomsnittliga pumppriset och det rekommenderade priset strax efter att det rekommenderade priset ändras på prisledarens hemsida. Under de första två timmarna sker en stor fluktuation, vilket troligtvis beror på att en del stationer ännu inte hunnit justera pumppriset. Inom två timmar verkar de flesta stationerna ha ändrat till rekommenderat pris. Efter cirka fem till sex timmar från att det rekommenderade priset ändrats börjar det genomsnittliga pumppriset avvika nedåt från det rekommenderade priset. Skillnaden ökar desto längre tid det går från att det rekommenderade priset ändras, men med en sjunkande förändringstakt.

Bemannade stationer avviker mer från det rekommenderade priset jämfört med automatstationer, vilket framgår av figur 76 och figur 77. I figur 72 och figur 73 framgår det att automatstationer följer det rekommenderade priset till en lägre andel av dagen jämfört med bemannade stationer. Resultaten kan verka motstridiga men figur 76 och figur 77 visar skillnaden mellan rekommenderat pris och pumppris i ören per liter, medan figur 72 och figur 73 visar *andel av dag i procent*. Figur 76 och figur 77 är ett genomsnitt av pumppriset för stationerna i urvalet. För vissa bolag ligger automatstationernas pumppris i genomsnitt högre än rekommenderat pris för automatstationer.

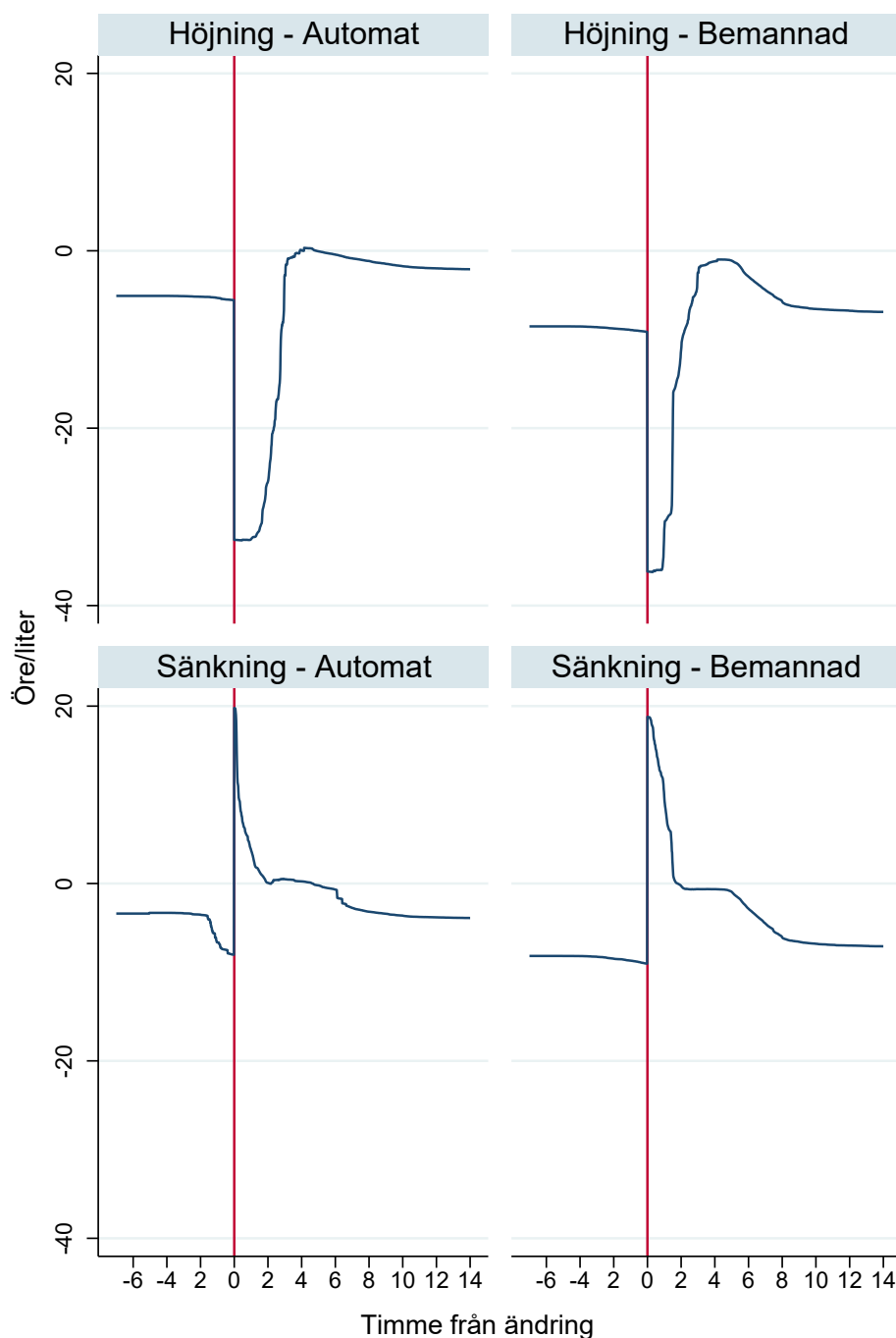
Figur 76 Skillnad mellan genomsnittligt pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för bensin uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023



Not: För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används samma pris minus 25 öre. Genomsnittet är viktat efter stationernas andel av hela urvalets summerade sålda volym per månad. Genomsnittet är beräknade på 35 höjningar och 29 sänkningar av det rekommenderade priset.

Källa: Circle K (2024), Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser, uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 77 Skillnad mellan genomsnittligt pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för diesel uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023



Not: För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används samma pris minus 25 öre. Genomsnittet är viktat efter stationernas andel av hela urvalets summerade sålda volym per månad. Genomsnittet är beräknade på 47 höjningar och 27 sänkningar av det rekommenderade priset.

Källa: Circle K (2024), Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser, uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

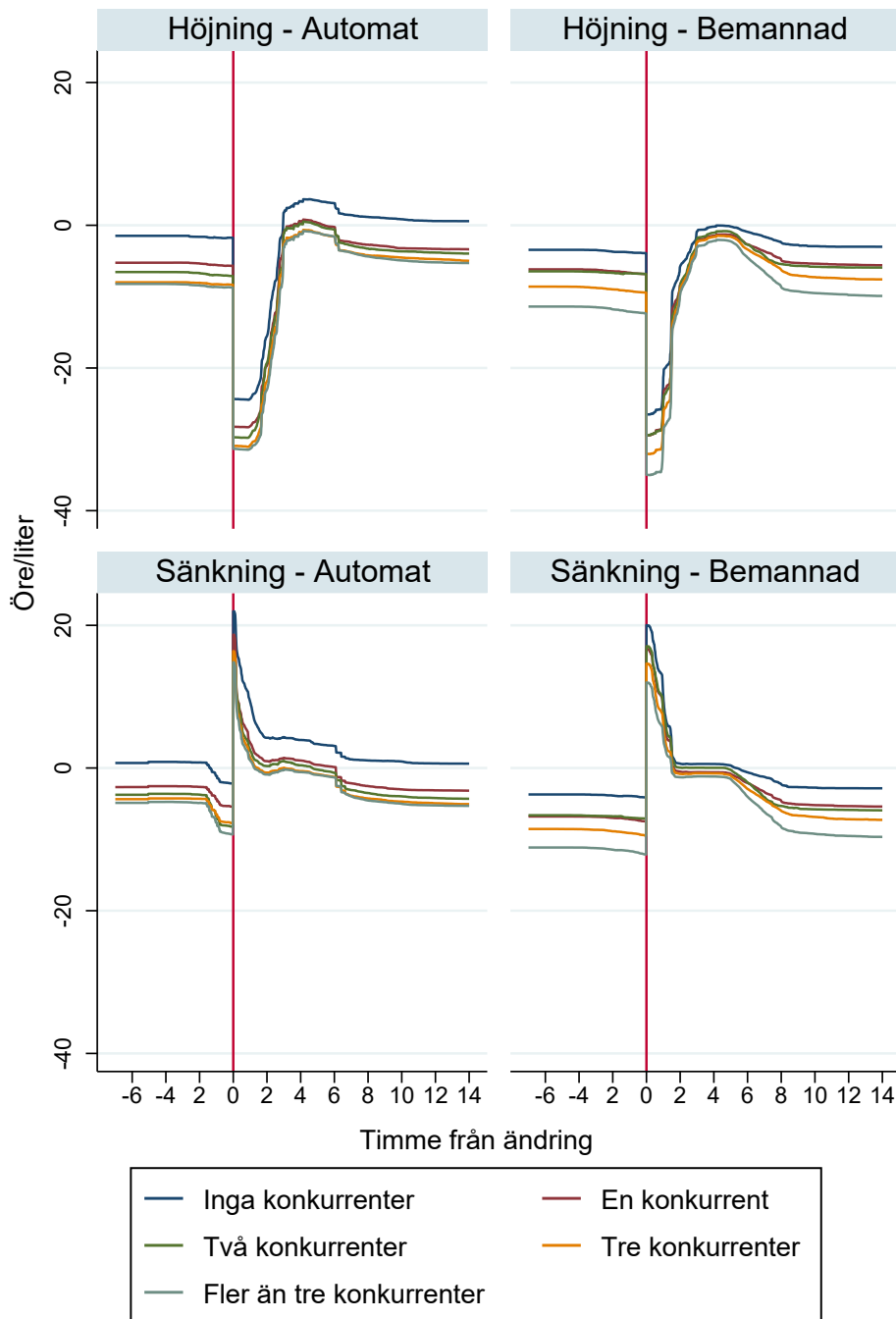
5.3.3 Konkurrens och följsamhet till rekommenderat pris

Avvikelsen från det rekommenderade priset kan eventuellt förklaras av lokal konkurrens. Analysen i avsnitt 5.2 visar att priset är lägre för mer konkurrensutsatta stationer jämfört med mindre konkurrensutsatta stationer. Frågan av intresse är därför om mer konkurrensutsatta stationer även sänker priset mer gentemot det rekommenderade priset jämfört med mindre konkurrensutsatta stationer. I figur 78 och figur 79 har en likvärdig beräkning gjorts som i tidigare figurer fast genomsnitt har beräknats uppdelat efter antalet konkurrenter som stationerna har inom fem minuters körtid.

Även om skillnaderna är små avviker stationer med fler konkurrenter i närområdet mer från det rekommenderade priset jämfört med stationer med färre konkurrenter i närområdet, vilket är i linje med analysen i avsnitt 5.2. För automatstationer tycks inte förhållandet förändras märkbart mellan mer och mindre konkurrensutsatta stationer över tid. För bemannade stationer ökar dock skillnaden vilket illustreras av att genomsnitten divergerar över tid.

Vi genomförde ett test för att se om genomsnittet för stationer med noll konkurrenter inom fem minuters körtid är statistiskt skilt från genomsnitten för stationer i reserande konkurrensgrupper med en eller fler konkurrenter. Testet visar att samtliga konkurrensgrupper har genomsnitt statistiskt skilda från att ha noll konkurrenter inom fem minuters körtid. Testet genomfördes för samtliga minuter från och med sex timmar sedan det rekommenderade priset ändrades.

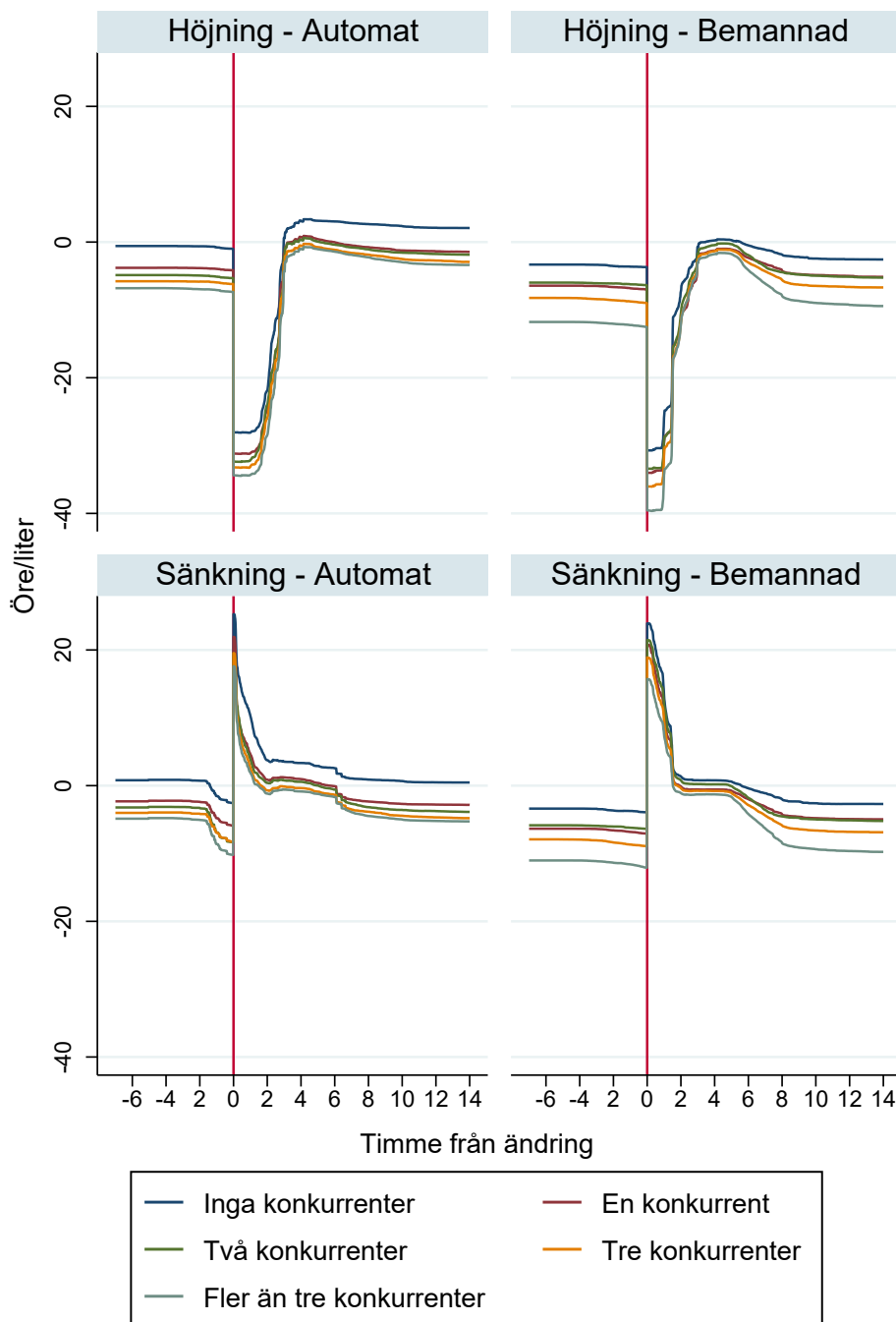
Figur 78 Skillnad mellan genomsnittligt pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för bensin uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset och antal konkurrenter inom 5 minuter, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023



Not: För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används samma pris minus 25 öre. Genomsnittet är viktat efter stationernas andel av hela urvalets summerade sålda volym per månad. Genomsnitten är beräknade för 35 höjningar och 29 sänkningar av det rekommenderade priset.

Källa: Circle K (2024), Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser, uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 79 Skillnad mellan genomsnittligt pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för diesel uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset och antal konkurrenter inom 5 minuter, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023



Not: För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används samma pris minus 25 öre. Genomsnittet är viktat efter stationernas andel av hela urvalets summerade sålda volym per månad. Genomsnitten är beräknade för 47 höjningar och 27 sänkningar av det rekommenderade priset.

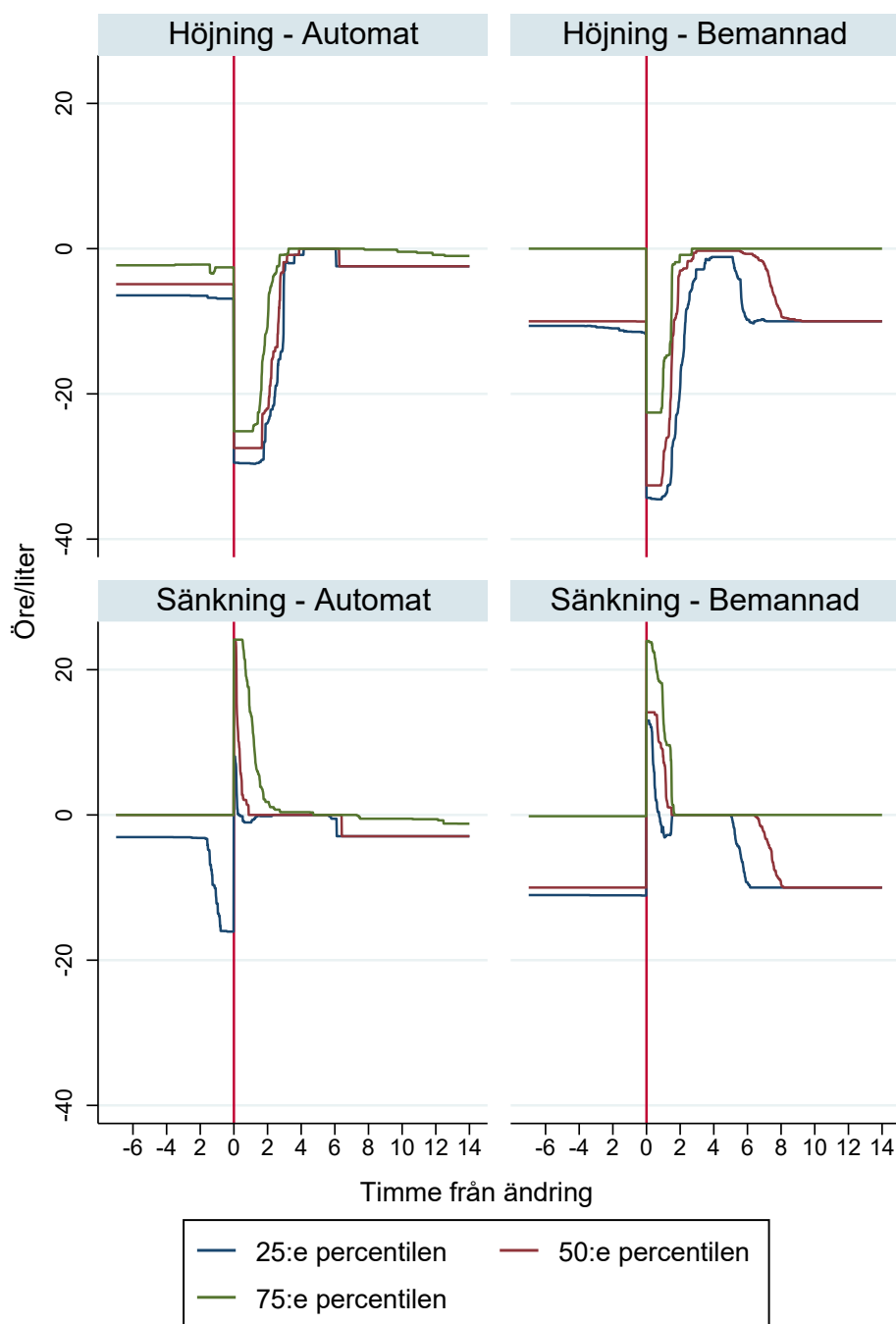
Källa: Circle K (2024), Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser, uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

5.3.4 Prisspridning efter ändring av rekommenderat pris

Ett ytterligare samband som kan observeras är att spridningen i pumppriset tycks minska i samband med en förändring av det rekommenderade priset. Figur 80 och figur 81 visar differensen mellan 25:e, 50:e respektive 75:e percentilen av pumppriset och det rekommenderade priset innan och efter att det rekommenderade priset uppdateras på prisledarens hemsida.

Figurerna visar att skillnaden i avvikelse mellan percentilerna minskar kraftigt ett par timmar efter att det rekommenderade priset ändras på hemsidan jämfört med timmarna före uppdateringen på hemsidan. I de flesta fall ökar avvikelsen för 25:e och 50:e percentilen senare på dagen medan 75:e percentilen fortsatt är nära det rekommenderade priset. Prisspridningen för dieselpriiset för automatstationer verkar efter en höjning inte förändras under dagen, utan rör sig nära det rekommenderade priset.

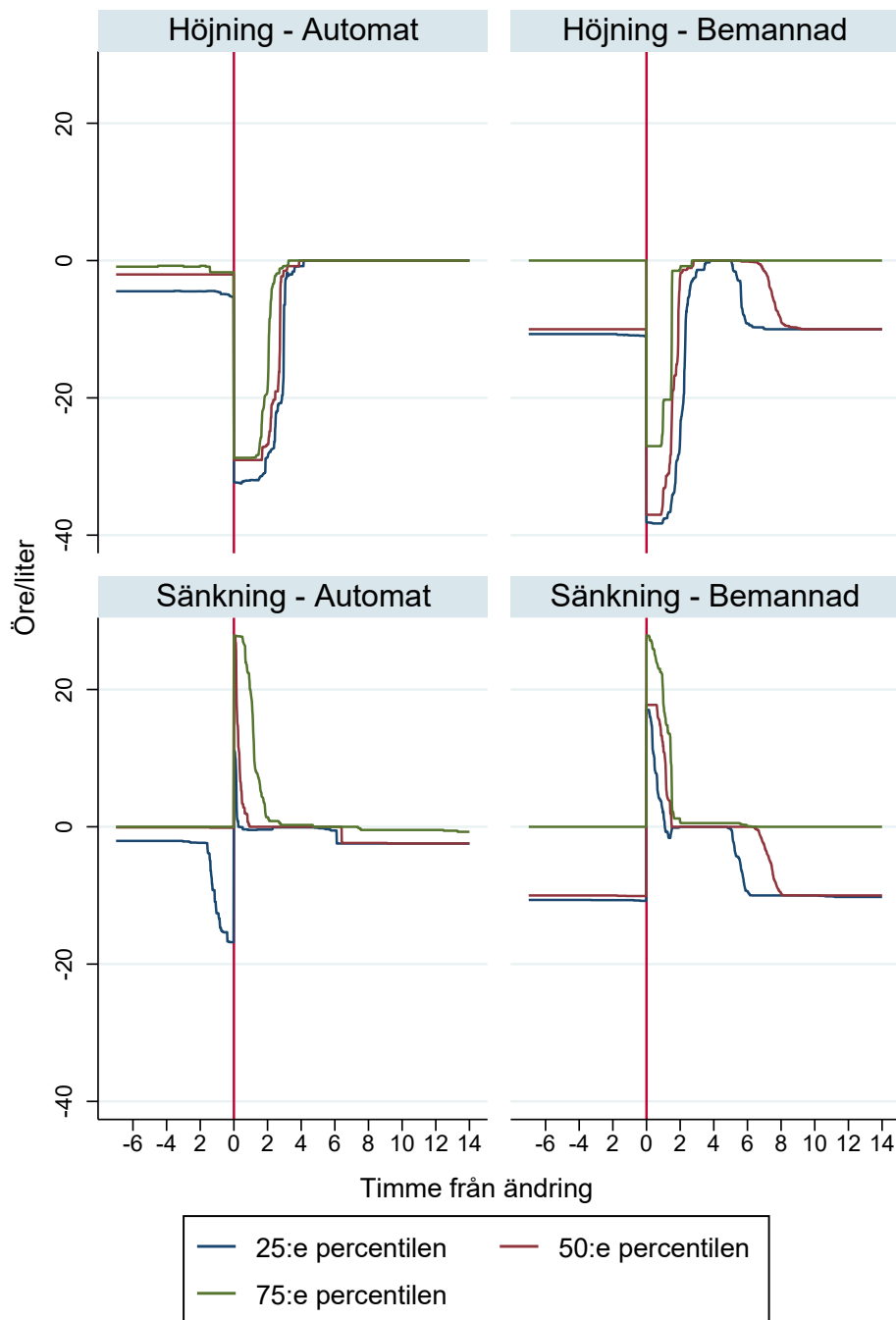
Figur 80 Skillnad mellan percentiler av pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för bensin uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023



Not: För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används samma pris minus 25 öre. Genomsnittet är beräknade för 35 höjningar och 29 sänkningar av det rekommenderade priset.

Källa: Circle K (2024, Konkurrensverkets minutsrapning av bolagets rekommenderade priser, uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 81 Skillnad mellan percentiler av pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för diesel uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023



Not: För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används samma pris minus 25 öre. Genomsnittet är beräknade för 47 höjningar och 27 sänkningar av det rekommenderade priset.

Källa: Circle K (2024), Konkurrensverkets minutskrapning av bolagens rekommenderade priser, uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

5.3.5 Pumppriset i förhållande till antal dagar sedan rekommenderat pris ändrats

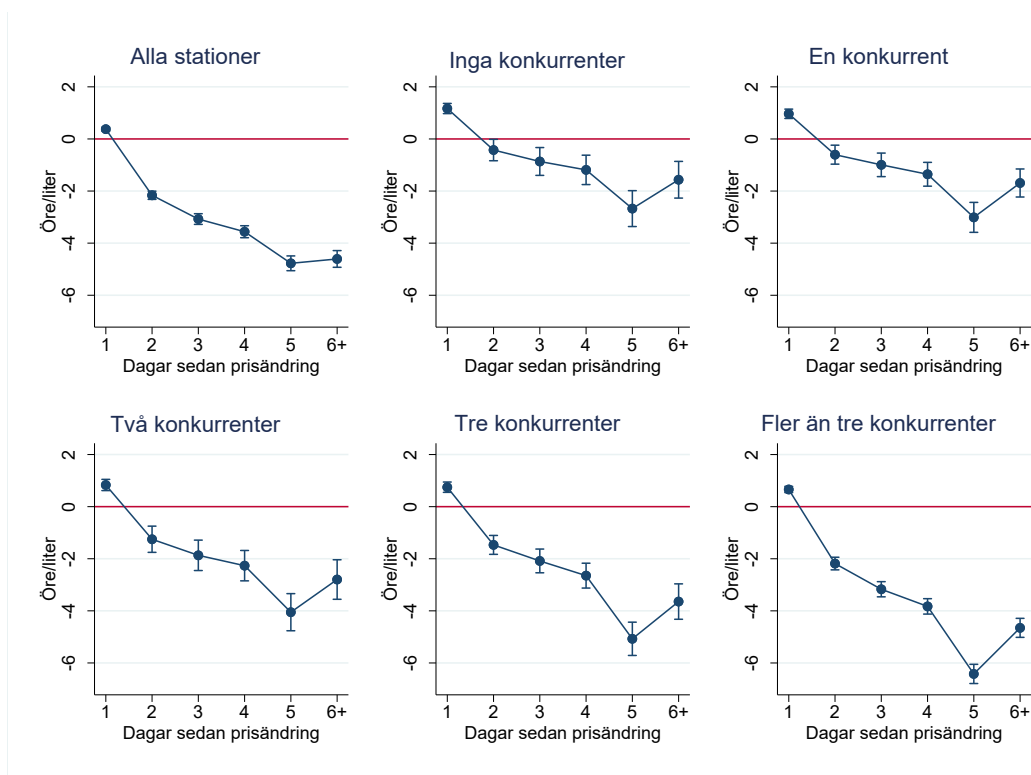
Som uppmärksammas i figur 74 och figur 75 ökar skillnaden mellan pumppriset och rekommenderat pris under helgen då det rekommenderade priset inte ändras. För att testa påståendet att ju fler dagar det går sedan det rekommenderade priset ändrats, desto lägre blir pumppriset jämfört med när det rekommenderade priset ändras, genomförs en regressionsanalys. Data inkluderar skillnaden mellan dagsnitt av pumppriset och det rekommenderade priset på stationsnivå för perioden 7 januari 2019 till och med 31 augusti 2023. Modellen estimerar parametrarna för en uppsättning av sex dummyvariabler som indikerar antalet dagar sedan det rekommenderade priset ändrades mot skillnaden mellan dagsgenomsnitt av pumppriset och det rekommenderade priset. Modellen har förutom för hela urvalet estimerats för mindre urval baserade på antalet konkurrenter inom fem minuters körtid från stationerna. Resultatet presenteras i figur 82 och figur 83. Resultaten finns även i tabell 41 och tabell 42. Estimaten ska tolkas som skillnaden mellan pumpprisets genomsnittliga avvikelse från det rekommenderade priset för dagar då det rekommenderade priset ändras och pumpprisets genomsnittliga avvikelse från det rekommenderade priset då respektive dummyvariabel antar värdet ett.

När hela urvalet är inkluderat är pumppriset cirka 0,4 öre lägre för bensin och 0,3 öre lägre för diesel, då det gått en dag sedan en ändring i det rekommenderade priset, jämfört med pumppriset samma dag som det rekommenderade priset ändras. Det går emot påståendet att pumppriset blir lägre desto fler dagar det gått sedan det rekommenderade priset ändrats. Dock stärker resterande estimat påståendet. För varje ny dag blir pumppriset lägre jämfört med dagar för ändringar i det rekommenderade priset. Pumppriset är cirka fem öre lägre för bensin och fyra öre lägre för diesel, då det gått fem dagar sedan en ändring i det rekommenderade priset, jämfört med samma dag som en ändring i det rekommenderade priset. Dock är estimatet för dummyvariabeln som indikerar att det gått sex eller fler dagar sedan en prisändring större än om det gått fem dagar sedan en prisändring.

Jämförs kolumnerna två till och med sex från och med raden för två dagar sedan det rekommenderade priset ändrats framgår det att estimaten blir mindre och mindre ju fler konkurrenter en station har inom fem minuters körtid. Pumppriset sjunker alltså mer och mer jämfört med samma dag som en ändring i det rekommenderade priset ju fler konkurrenter en station har inom fem minuters körtid.

Regressionsanalysen stärker påståendet att pumppriset blir lägre och lägre med antal dagar sedan det rekommenderade priset ändrades jämfört med pumppriset för dagar då det rekommenderade priser ändras.

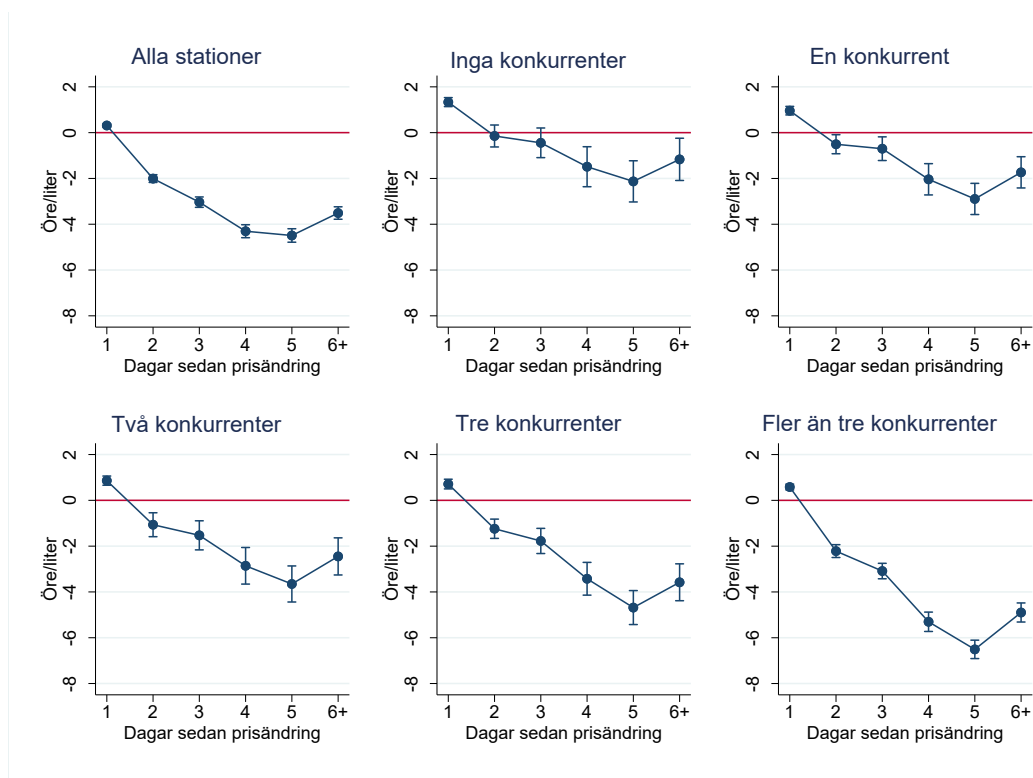
Figur 82 Skillnad i pumppris från dagen då det rekommenderade priset ändrats (öre/liter) för bensin uppdelat efter antal konkurrenter inom 5 minuters körtid, 7 januari 2019–31 augusti 2023



Not: Samtliga modeller inkluderar dummyvariabler för respektive station. Konfidensintervall på 95-procentsnivån. För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används Ingo:s rekommenderade pris.

Källa: Circle K (2024), Ingo (2024), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 83 Skillnad i pumppris från dagen då det rekommenderade priset ändrats (öre/liter) för diesel uppdelat efter antal konkurrenter inom 5 minuters körtid, 7 januari 2019–31 augusti 2023



Not: Samtliga modeller inkluderar dummyvariabler för respektive station. Konfidensintervall på 95-procentsnivån. För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används Ingo:s rekommenderade pris.

Källa: Circle K (2024), Ingo (2024), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Tabell 41 Skillnad i pumppris från dagen då det rekommenderade priset ändrats (öre/liter) för bensin uppdelat efter antal konkurrenter inom 5 minuters körtid, 7 januari 2019–31 augusti 2023

Variabler	(1) Alla stationer	(2) Inga konkurrenter	(3) En konkurrent	(4) Två konkurrenter	(5) Tre konkurrenter	(6) Fler än tre konkurrenter
1 dag	0,375*** (0,038)	1,17*** (0,10)	0,966*** (0,092)	0,83*** (0,11)	0,75*** (0,10)	0,659*** (0,061)
2 dagar	-2,163*** (0,080)	-0,43* (0,21)	-0,60** (0,19)	-1,25*** (0,26)	-1,47*** (0,19)	-2,19*** (0,12)
3 dagar	-3,08*** (0,11)	-0,87** (0,27)	0,99*** (0,23)	-1,87*** (0,30)	-2,08*** (0,23)	-3,17*** (0,15)
4 dagar	-3,56*** (0,12)	-1,19*** (0,29)	-1,36*** (0,23)	-2,27*** (0,30)	-2,65*** (0,24)	-3,83*** (0,15)
5 dagar	-4,77*** (0,15)	-2,67*** (0,35)	-3,01*** (0,29)	-4,05*** (0,36)	-5,07*** (0,33)	-6,42*** (0,19)
6+ dagar	-4,61*** (0,16)	-1,57*** (0,36)	-1,69*** (0,27)	-2,80*** (0,39)	-3,64*** (0,35)	-4,65*** (0,19)
Dummy för station	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Observationer	2 731 679	205 078	243 905	218 064	212 267	683 516

Not: Klustrade standardfel på stationsnivå i parentes. *** p<0,001, ** p<0,01, * p<0,05. För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används Ingos rekommenderade pris.

Källa: Circle K (2024), Ingo (2024), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Tabell 42 Skillnad i pumppris från dagen då det rekommenderade priset ändrats (öre/liter) för diesel uppdelat efter antal konkurrenter inom 5 minuters körtid, 7 januari 2019–31 augusti 2023

Variabler	(1) Alla stationer	(2) Inga konkurrenter	(3) En konkurrent	(4) Två konkurrenter	(5) Tre konkurrenter	(6) Fler än tre konkurrenter
1 dag	0,312*** (0,038)	1,33*** (0,10)	0,960*** (0,095)	0,86*** (0,10)	0,71*** (0,11)	0,582*** (0,064)
2 dagar	-2,006*** (0,086)	-0,15 (0,24)	-0,51* (0,21)	-1,07*** (0,27)	-1,24*** (0,22)	-2,22*** (0,14)
3 dagar	-3,04*** (0,12)	-0,44 (0,33)	0,70** (0,26)	-1,53*** (0,32)	-1,77*** (0,28)	-3,09*** (0,17)
4 dagar	-4,31*** (0,14)	-1,49*** (0,45)	-2,04*** (0,35)	-2,86*** (0,41)	-3,43*** (0,37)	-5,30*** (0,22)
5 dagar	-4,49*** (0,15)	-2,13*** (0,46)	-2,90*** (0,35)	-3,65*** (0,40)	-4,68*** (0,38)	-6,51*** (0,21)
6+ dagar	-3,51*** (0,14)	-1,17* (0,47)	-1,73*** (0,35)	-2,45*** (0,41)	-3,58*** (0,41)	-4,90*** (0,21)
Dummy för station	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Observationer	2 741 806	198 845	244 513	223 355	211 483	687 524

Not: Klustrade standardfel på stationsnivå i parentes. *** p<0,001, ** p<0,01, * p<0,05. För bemannade stationer används Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer används Ingos rekommenderade pris.

Källa: Circle K (2024), Ingo (2024), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

5.3.6 Slutsats

Generellt har det rekommenderade priset en starkt styrande effekt på stationers pumppris. Över tid har följsamheten för bemannade stationer ökat, medan den varit stabil för automatstationer.

Analysen indikerar en tydlig följsamhet under de första timmarna efter att det rekommenderade priset ändrats. Därefter tenderar det genomsnittliga pumppriset att sjunka. En eventuell förklaring till avvikelsen är lokal konkurrens som pressar fram att stationer sätter priset lägre än det rekommenderade priset för att vinna marknadsandelar från de lokala konkurrenterna. Tesen stöds av att avvikelsen är större för stationer med fler konkurrenter jämfört med stationer med färre konkurrenter.

Det är dock inte självklart om det rör sig om en successiv nedtrappning av priset över dagen. Eftersom vi analyserar ett genomsnitt kan det röra sig om att stationer gör samma sänkning en gång på dagen och att antalet stationer som gör denna sänkning ökar över dagen, vilket får genomsnittet att successivt sjunka.

Analysen visar även att prisspridningen mellan stationer tycks minska i samband med en ändring av det rekommenderade priset. En regressionsanalys visar även att pumppriset blir lägre och lägre med antal dagar sedan det rekommenderade priset ändrades jämfört med pumppriset för dagar då det rekommenderade priser ändras.

5.4 Lokala avvikelser, "priskrig"

Som konstaterats ovan avviker stationspriser ibland från rekommenderade priser. Ibland är sådana avvikelser så pass stora att de kallas priskrig, där konkurrerande stationer under en begränsad period sänker sina priser lokalt mer än vanligt för att vinna nya kunder.

För att analysera förekomsten av sådana priskrig definieras dessa som en situation där åtminstone två bolag i samma kommun sänker sina pumppriser, varav ett med minst -1,10 kronor. I analysen anses en station ingå i priskriget om avvikelsen från rekommenderat pris åtminstone är hälften av det belopp som den station som avvek mest från rekommenderat pris hade. Det betyder att om stationen som har sänkt priset mest har en avvikelse från rekommenderat pris på -1,20 kronor måste övriga bolag sänka minst -60 öre för att i analysen anses ingå i kriget.

Vidare ställdes kraven att varje station måste ha sänkt priset minst två gånger samt att skillnaden mellan stationerna med störst och näst störst avvikelse från rekommenderat pris är som högst 10 öre. Detta krav ställdes för att lättare hitta priskrigen. I data fanns det många stationer som gjorde stora sänkningar som endast varade i några minuter utan att närliggande stationer också sänkte priset. Efter sänkningen återgick stationerna snabbt till ursprungsnivån.

Analysen utgick från kommunnivå givet stationers prisdata för åren 2019 till och med augusti 2023. Efter potentiella priskrig identifierats, undersöktes varje händelse enskilt för att se om de uppfyller resterande villkor som vi har satt upp. För att räkna ut pumppriset avvikelse från det rekommenderade priset användes Circle K:s rekommenderade pris för bemannade stationer och för automatstationer användes Ingos rekommenderade pris.

Box 2 Konkurrensverkets definition av priskrig på drivmedelsmarknaden

Identifiering av priskrig:

- Kommunivå.
- Skillnaden mellan stationerna som hade störst och näst störst avvikelse från rekommenderat pris får högst vara 10 öre.

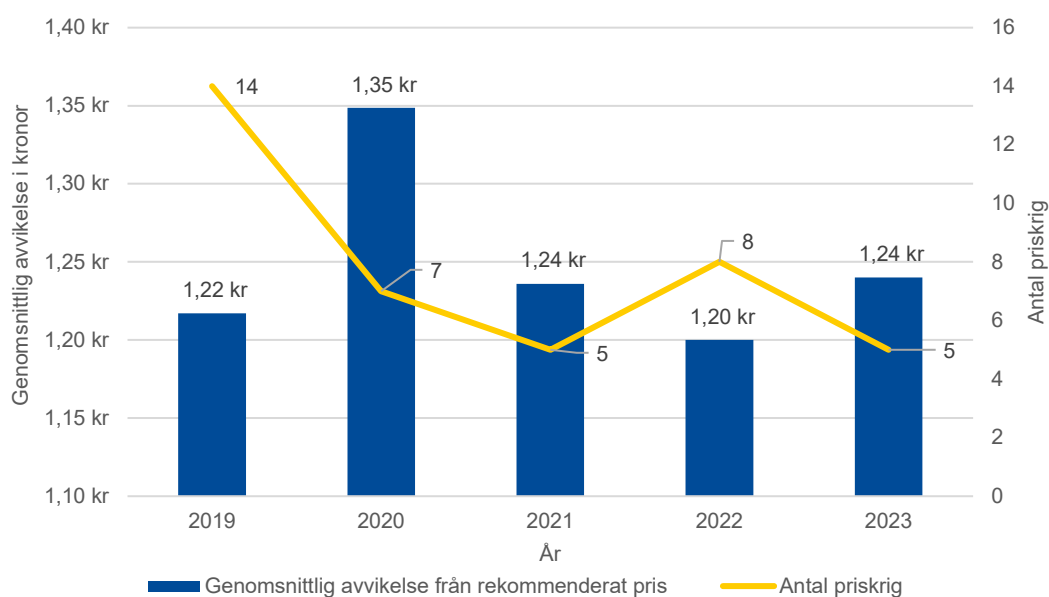
Definition:

- Minst två bolag på kommunivå.
- Avvikelsen från rekommenderat pris måste minst vara -1,10 kronor.
- Stationerna får inte sänka priset bara en gång utan minst två sänkningar.
- Stationer ingår i priskriget om avvikelsen från rekommenderat pris åtminstone är hälften av det belopp som den station som avvek mest från rekommenderat pris sänkte med.

5.4.1 Priskrig bensin

För bensin identifierades 39 priskrig utifrån de uppsatta kriterierna. För dessa undersöktes deras utbredning, varaktighet, frekvens och lokalisering. Figur 84 visar antalet priskrig per år och hur stor snittavvikelsen från det rekommenderade priset krigen hade respektive år. Grafen visar att 2019 var året med flest priskrig, 14 stycken, med en genomsnittlig avvikelse från rekommenderat pris på 1,22 kronor. År 2020 hade störst avvikelse, med ett snitt på 1,35 kronor.

Figur 84 Antal priskrig och snittavvikelse från rekommenderat pris per år för bensin, januari 2019–augusti 2023

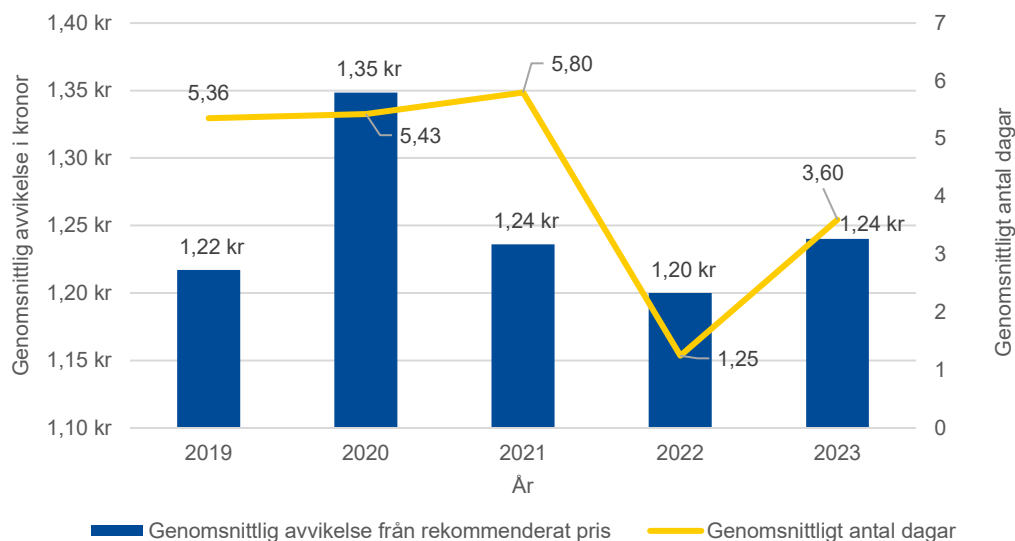


Not: Definition av priskrig, se box 2. Dataetiketterna för snittavvikelsen från rekommenderat pris är avrundade till två decimaler.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 85 visar snittet för antal dagar priskrigen pågår respektive år och snittavvikelse från rekommenderat pris per år. År 2021 varade priskrigen i snitt 5,80 dagar, vilket var året som i snitt hade längst varande priskrig. Året som hade kortast varande priskrig var 2022, där priskrigen varade strax över en dag. Snittet för 2022 var 1,25 dagar. Priskrigen för bensin verkar vanligtvis pågå några dagar innan stationerna avviker.

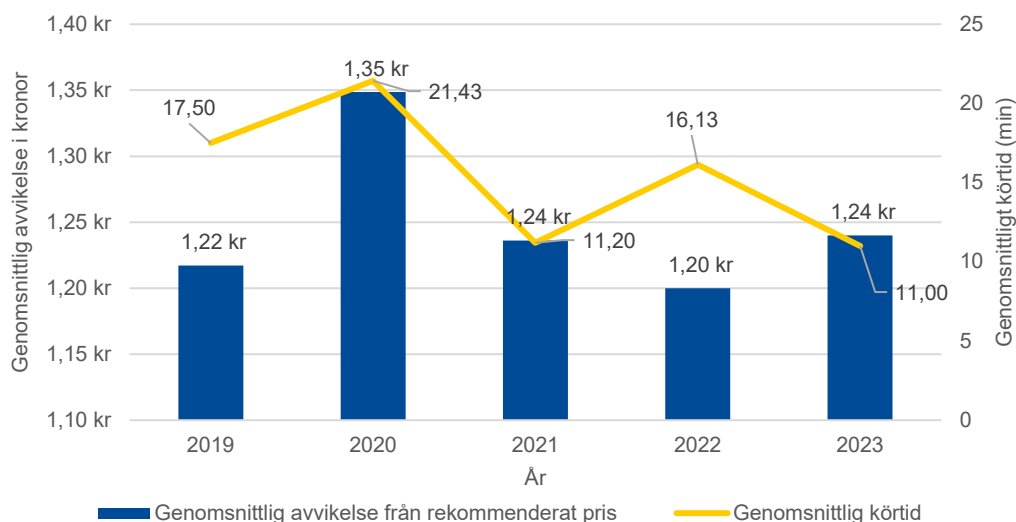
Figur 85 Antal dagar priskrigen i snitt varade respektive år och snittavvikelse från rekommenderat pris per år för bensin, januari 2019–augusti 2023



Not: Definition av priskrig, se box 2. Dataetiketterna i grafen är avrundade till två decimaler.
Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

För att få en förståelse för utbredningen har körtiden mellan de två stationerna som ligger längst ifrån varandra i respektive priskrig undersökts. Figur 86 visar snittkörtiden och snittavvikelse från rekommenderat pris per år. År 2020 hade priskrigen i snitt störst utbredning, med en körtid på strax över 21 minuter. 2023 var året med kortast körtid, i snitt var körtiden 11 minuter mellan stationerna längst ifrån varandra.

Figur 86 Snittkörtid och snittavvikelse från rekommenderat pris per år för bensin, januari 2019–augusti 2023

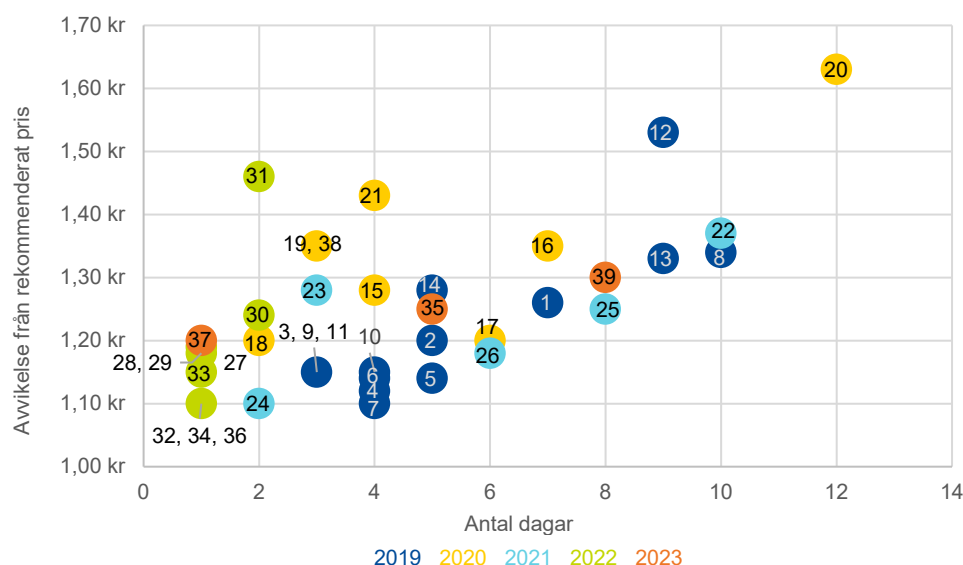


Not: Definition av priskrig, se box 2. Dataetiketterna i grafen är avrundade till två decimaler.
Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Vidare har Konkurrensverket undersökt den geografiska utbredningen av priskrig. Figur 87 visar vart i Sverige alla priskrig har utkämpats. I vissa kommuner har det funnits flera priskrig under åren. De prickar i kartan där det står en siffra är antalet priskrig som varit i den kommunen. Om punkten inte har en siffra så har det bara varit ett priskrig där under perioden. Det verkar generellt vara vanligare med priskrig i västra och södra Sverige. Kommunen med flest priskrig för bensin är Uppsala, med sex priskrig under åren 2019 till och med augusti 2023.

Figur 88 visar alla priskrig och hur många dagar de varade samt hur stor avvikelsen från rekommenderat pris var. Varje priskrig har en siffra som motsvarar den kronologiska ordningen och en färg som motsvarar vilket år priskriget inträffade. Vissa punkter har flera siffror, vilket betyder att det finns flera priskrig som varade lika många dagar och hade lika stor avvikelse från det rekommenderade priset. Siffrorna återfinns i tabell 43, där man bland annat ser mellan vilka datum priskrigen varade samt vilken kommun de har varit i.

Figur 88 Antal dagar priskrigen varade samt avvikelse från rekommenderat pris för bensin, januari 2019–augusti 2023



Not: Definition av priskrig, se box 2. Priskrigen 32, 34 och 36 varade alla en dag och hade en avvikelse från rekommenderat pris på 1,10 kronor. Priskrigen 32 och 34 var under 2022 medan priskrig 36 var under 2023. Punkten har 2022:s färg då två av tre priskrig var det året. Priskrigen 19 och 38, varade också under olika år. Priskrig 19 var under 2020 medan 38 var under 2023, priskrigen fick 2020:s färg. Priskrig 3, 9, 11 varade alla under 2019.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Tabell 43 Priskrigens varaktighet, kommun, avvikelse och utbredning för bensin, januari 2019–augusti 2023

Ordning	Datum	Kommun	Avvikelse	Körtid	Ordning	Datum	Kommun	Avvikelse	Körtid
1	10–16/1/19	Skurup	-1,26	5 min	22	13–22/1/21	Olofström	-1,37	6 min
2	17–21/1/19	Trelleborg	-1,20	8 min	23	25–27/1/21	Olofström	-1,28	5 min
3	21–23/1/19	Ängelholm	-1,15	13 min	24	10–11/2/21	Sundsvall	-1,10	1 min
4	12–15/4/19	Helsingborg	-1,12	14 min	25	18–25/2/21	Landskrona	-1,25	22 min
5	8–12/5/19	Kungsbacka	-1,14	25 min	26	10–15/11/21	Landskrona	-1,18	22 min
6	9–12/5/19	Mölndal	-1,14	15 min	27	2/6/22	Göteborg	-1,19	28 min
7	9–12/5/19	Västerås	-1,10	14 min	28	2/6/22	Jönköping	-1,18	25 min
8	14–23/6/19	Uppsala	-1,34	32 min	29	2/6/22	Kungsbacka	-1,18	11 min
9	27–29/6/19	Göteborg	-1,15	29 min	30	2–3/6/22	Katrineholm	-1,24	27 min

Ordning	Datum	Kommun	Avvikelse	Körtid	Ordning	Datum	Kommun	Avvikelse	Körtid
10	27–30/6/19	Kungsbacka	-1,15	5 min	31	1–2/10/22	Stenungsund	-1,46	6 min
11	28–30/6/19	Mölnadal	-1,15	15 min	32	30/11/22	Katrineholm	-1,10	3 min
12	21–29/8/19	Uppsala	-1,53	32 min	33	30/11/22	Kristianstad	-1,15	20 min
13	21–29/8/19	Olofström	-1,33	6 min	34	30/11/22	Motala	-1,10	9 min
14	27–31/12/19	Uppsala	-1,28	32 min	35	19–23/5/23	Höör	-1,25	13 min
15	7–10/2/20	Uppsala	-1,28	22 min	36	31/5/23	Kungsbacka	-1,10	19 min
16	2–8/3/20	Halmstad	-1,35	28 min	37	31/5/23	Landskrona	-1,20	6 min
17	3–8/3/20	Uppsala	-1,20	33 min	38	16–18/6/23	Landskrona	-1,35	6 min
18	14–15/3/20	Halmstad	-1,20	24 min	39	8–15/8/23	Höör	-1,30	11 min
19	24–26/3/20	Halmstad	-1,35	17 min					
20	3–14/4/20	Uppsala	-1,63	22 min					
21	7–10/12/20	Olofström	-1,43	4 min					

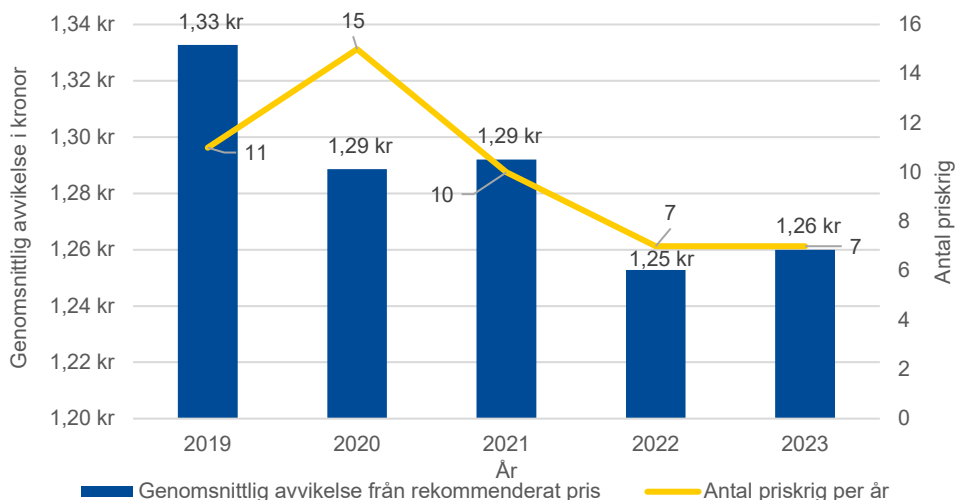
Not: Definition av priskrig, se box 2. Avvikelse avser den största avvikelsen från rekommenderat pris som observerades under priskriget.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

5.4.2 Priskrig diesel

För diesel identifierades 50 priskrig under den aktuella perioden och efter de uppsatta kriterierna. Analyserna som genomfördes för bensin, utförs även för diesel. Figur 89 visar antalet priskrig per år och den genomsnittliga avvikelsen från det rekommenderade priset per år. År 2020 var året med flest priskrig med 15 stycken, priskrigen hade en snittavvikelse på 1,29 kronor från det rekommenderade priset. Året med störst snittavvikelse från det rekommenderade priset var 2019, med en avvikelse på 1,33 kronor.

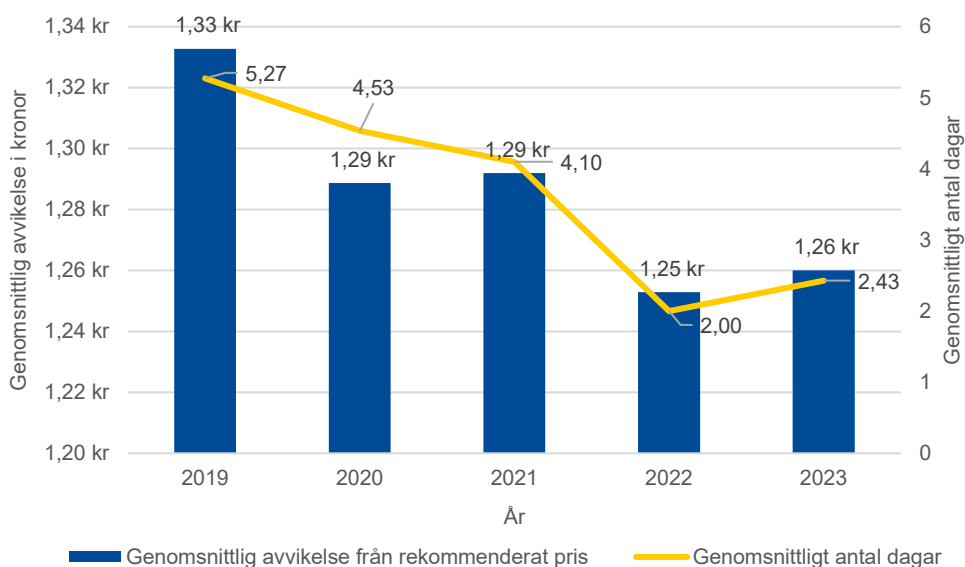
Figur 89 Antal priskrig och snittavvikelsen från rekommenderat pris per år för diesel, januari 2019–augusti 2023



Not: Definition av priskrig, se box 2. Dataetiketterna för snittavvikelsen från rekommenderat pris är avrundade till två decimaler, därav är staplarna för 2020 och 2021 olika höga.
Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 90 visar hur många dagar priskrigen i snitt varade per år och den genomsnittliga avvikelsen från det rekommenderade priset per år. År 2019 varade priskrigen som längst med ett snitt på 5,27 dagar. Det var även året där den genomsnittliga avvikelsen från det rekommenderade priset var störst, med en avvikelse på 1,33 kronor. Året med kortast varande priskrig var 2022, med ett snitt på två dagar. Vanligtvis verkar priskrigen pågå några dagar innan stationerna väljer att avvika från priskrigen.

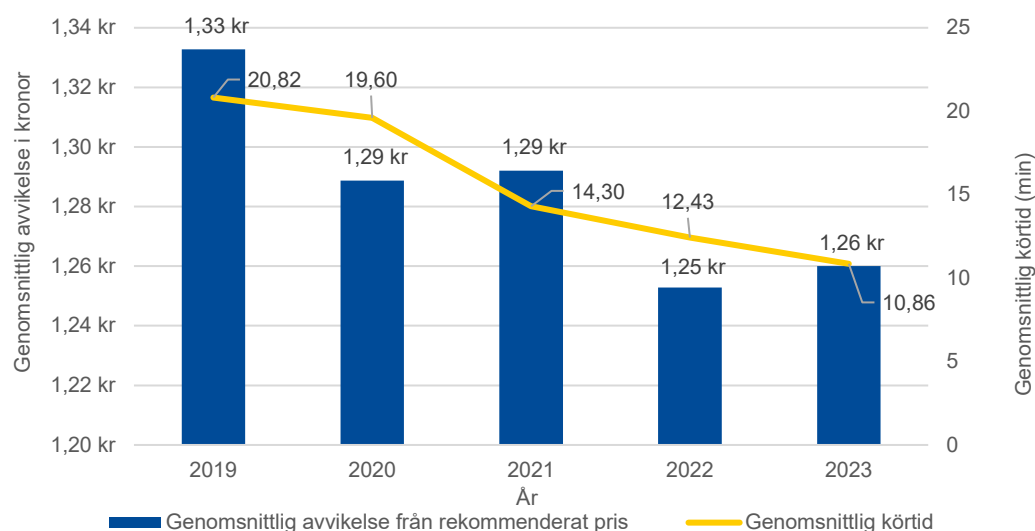
Figur 90 Antal dagar priskrigen i snitt varade respektive år och snittavvikelse från rekommenderat pris per år för diesel, januari 2019–augusti 2023



Not: Definition av priskrig, se box 2. Dataetiketterna i grafen är avrundade till två decimaler, därav är staplarna för 2020 och 2021 olika höga.
Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Utbredningen av priskrigen är mätt i körtiden mellan de två stationerna inom varje priskrig som ligger längst ifrån varandra. Figur 91 visar snittkörtiden och snittavvikelsen från det rekommenderade priset per år. År 2019 var året med störst utbredning med en snittkörtid på strax över 20 minuter. Året med minsta utbredningen var 2023 med en snittkörtid på strax över 10 minuter.

Figur 91 Snittkörtid och snittavvikelse från rekommenderat pris per år för diesel, januari 2019–augusti 2023



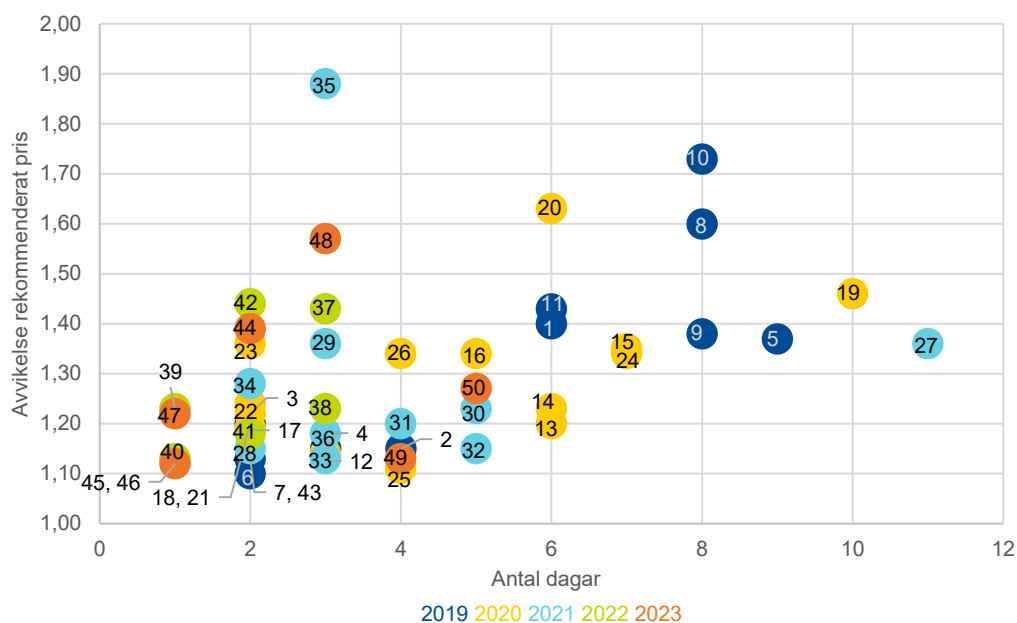
Not: Definition av priskrig, se box 2. Dataetiketterna i grafen är avrundade till två decimaler, därav är staplarna för 2020 och 2021 olika höga.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 92 visar den geografiska spridningen av priskrigen, där siffran i punkterna motsvarar antalet priskrig som varit i den kommunen. Om punkten inte har en siffra så har det bara varit ett priskrig där under perioden. Det finns tre kommuner där det har varit fem priskrig. Kommunerna med flest priskrig är Uppsala, Ängelholm och Halmstad, som har haft fem priskrig i respektive kommun under perioden. Det verkar generellt vara vanligare med priskrig i västra och södra Sverige, liknande mönster gick att se för bensin.

Figur 93 visar alla priskrig under perioden och dess avvikelse från rekommenderat pris samt antal dagar priskriget varade. Punkternas färger motsvarar vilket år priskriget inträffade. Varje priskrig har en siffra som motsvarar den kronologiska ordningen på priskrigen. Vissa punkter har flera siffror vilket betyder att det finns flera priskrig som hade samma avvikelse från det rekommenderade priset och varade lika många dagar. Siffrorna återfinns i tabell 44, där ser man bland annat vilken kommun priskrigen har varit i och körtiden.

Figur 93 Antal dagar priskrigen varade samt avvikelse från rekommenderat pris för diesel, januari 2019–augusti 2023



Not: Definition av priskrig, se box 2. Priskrig 7 och 43 pågår lika många dagar och har samma avvikelse från rekommenderat pris. Priskrig 7 inträffade 2019 och priskrig 43 inträffade 2022, punkten har dock 2019:s färg. Priskrig 18 och 21 inträffade båda under 2020 och har därmed 2020:s färg, samma sak gäller angående priskrig 45 och 46, de båda inträffade 2023 och har därmed 2023:s färg.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Tabell 44 Priskrigens varaktighet, kommun, avvikelse och utbredning för diesel, januari 2019–augusti 2023

Ordning	Datum	Kommun	Avvikelse	Körtid	Ordning	Datum	Kommun	Avvikelse	Körtid
1	11–16/1/19	Skurup	-1,40	5 min	26	8–11/12/20	Olofström	-1,34	4 min
2	17–20/1/19	Trelleborg	-1,15	9 min	27	18–28/1/21	Olofström	-1,36	6 min
3	21–22/1/19	Uddevalla	-1,22	16 min	28	4–5/2/21	Ystad	-1,15	7 min
4	21–23/1/19	Ängelholm	-1,15	14 min	29	14–16/2/21	Göteborg	-1,36	23 min
5	15–23/6/19	Uppsala	-1,37	51 min	30	14–18/2/21	Ängelholm	-1,23	11 min
6	25–26/6/19	Göteborg	-1,10	30 min	31	15–18/2/21	Falun	-1,20	12 min
7	25–26/6/19	Kungsbacka	-1,13	5 min	32	25/2-1/3/21	Ängelholm	-1,15	13 min
8	21–28/8/19	Enköping	-1,60	5 min	33	4–6/6/21	Varberg	-1,13	19 min

Ordning	Datum	Kommun	Avvikelse	Körtid	Ordning	Datum	Kommun	Avvikelse	Körtid
9	22–29/8/19	Olofström	-1,38	4 min	34	6–7/9/21	Piteå	-1,28	23 min
10	22–29/8/19	Uppsala	-1,73	55 min	35	1–3/10/21	Kristianstad	-1,88	21 min
11	28/12/19 – 2/1/20	Uppsala	-1,43	35 min	36	2–4/10/21	Trelleborg	-1,18	8 min
12	19–21/1/20	Trelleborg	-1,14	9 min	37	1–3/1/22	Lund	-1,43	27 min
13	14–19/2/20	Halmstad	-1,20	33 min	38	1–3/1/22	Växjö	-1,23	10 min
14	14–19/2/20	Kristianstad	-1,23	19 min	39	2/1/22	Västervik	-1,23	4 min
15	2–8/3/20	Halmstad	-1,35	27 min	40	27/1/22	Katrineholm	-1,13	6 min
16	4–8/3/20	Uppsala	-1,34	33 min	41	27–28/1/22	Ängelholm	-1,18	13 min
17	7–8/3/20	Kristianstad	-1,19	19 min	42	22–23/10/22	Helsingborg	-1,44	14 min
18	14–15/3/20	Halmstad	-1,20	24 min	43	30/11–1/12/22	Ängelholm	-1,13	13 min
19	20–29/3/20	Halmstad	-1,46	17 min	44	3–4/1/23	Helsingborg	-1,39	22 min
20	8–13/4/20	Uppsala	-1,63	22 min	45	25/5/23	Täby	-1,12	9 min
21	18–19/4/20	Halmstad	-1,20	30 min	46	31/5/23	Kungsbacka	-1,12	19 min
22	19–20/4/20	Helsingborg	-1,24	14 min	47	31/5/23	Landskrona	-1,22	6 min
23	9–10/5/20	Göteborg	-1,36	27 min	48	16–18/6/23	Landskrona	-1,57	4 min
24	21–27/5/20	Ystad	-1,34	8 min	49	6–9/7/23	Vetlanda	-1,13	4 min
25	8–11/6/20	Trelleborg	-1,11	8 min	50	11–15/8/23	Höör	-1,27	12 min

Not: Definition av priskrig, se box 2. Avvikelse avser den största avvikelsen från rekommenderat pris som observerades under priskriget.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

5.4.3 Slutsats

Sammantaget tyder resultaten på att antalet priskrig har gått ned under perioden 2019 – 2023. Vi observerar 14 priskrig för bensin 2019 jämfört med endast fem 2023. Avvikelsen från det rekommenderade priset tenderar att vara större ju mer långvarigt priskriget är. Deras varaktighet tenderar att minska över åren, från omkring fem dagar 2019 till runt två dagar 2023. Priskrig är vanligare i södra och västra delen av Sverige.

5.5 Algoritmisk prissättning och konkurrens¹¹³

Användning av datorer och digitala verktyg påverkar många dimensioner av hur varor och tjänster produceras, saluförs och konsumeras. Stordriftsfördelar, nätverks-effekter, inträdeshinder, marknadsavgränsningar och konsumenters möjligheter att

¹¹³ Detta avsnitt bygger i huvudsak på en analys genomförd av professor Richard Friberg vid Handelshögskolan i Stockholm.

jämföra priser är bara några exempel på faktorer som kan påverkas av de digitala verktyg som används.¹¹⁴

Algoritmer används i ökande utsträckning av företag för att sätta priser på allt fler marknader och har rönt ett stort intresse från konkurrensmyndigheter och reglerare. Översikter finns till exempel utgivna av den brittiska konkurrensmyndigheten¹¹⁵, gemensamt av Franska och Tyska konkurrensmyndigheter¹¹⁶, Konkurrensverket¹¹⁷, Norska Konkurransetilsynet¹¹⁸ och OECD.¹¹⁹

Dessa verktyg erbjuder ett antal potentiella fördelar för företag.¹²⁰ De minskar kostnaderna för prissättning och genom att snabbt kunna ta hänsyn till både kostnads- och efterfrågevariabler kan de minska riskerna för ett företag att tillämpa en prissättning som inte är konkurrenskraftig.

Ur ett konkurrensperspektiv är den viktiga frågan om sådana fördelar med användning av prisalgoritmer ska ställas mot några nackdelar. I ekonomisk forskning har fokus legat på frågan huruvida prisalgoritmer kan underlätta ett uttalat eller underförstått prissamarbete eller om det finns andra mekanismer via vilka prisalgoritmer kan vara förknippade med högre priser och lägre konsumentöverskott.

Den teoretiska och simuleringsbaserade litteraturen är nu omfattande medan den empiriska litteraturen är mer begränsad.

I detta avsnitt ges en kort översikt av de begrepp som används för algoritmisk prissättning, följt av en kort litteraturöversikt om hur sådana verktyg kan påverka konkurrensen. Vi avslutar med en analys av förekomsten och effekten av prisalgoritmer på den svenska drivmedelsmarknaden utifrån uppgifter som samlats in inom ramen för detta uppdrag.

5.5.1 Olika typer av prisalgoritmer till stöd för prissättningen

Med *prisalgoritm* avser vi i denna studie ett datorbaserat verktyg som använder någon form av indata (till exempel data på kostnader, konkurrenters priser eller efterfrågan) för att producera utdata i form av priser.

De priser som algoritmen ger som utdata kan antingen användas direkt som de priser som företaget i fråga tar för en viss vara eller tjänst, eller användas som en del av mänskligt beslutsfattande om priser. Vi kommer att fokusera på den typ av prisalgoritmer som är relevanta för drivmedelsmarknader och på prisalgoritmers roll

¹¹⁴ Goldfarb, Avi och Tucker, Catherine (2019).

¹¹⁵ Competition and Markets Authority (2021).

¹¹⁶ Bundeskartellamt och Autorité de la Concurrence (2019).

¹¹⁷ Lofström m.fl. (2021).

¹¹⁸ Konkurransetilsynet (2021).

¹¹⁹ OECD (2023).

¹²⁰ Se OECD (2023) för en diskussion.

för prissättning gentemot konsumenter (och därmed bortse från frågor som i huvudsak rör relationer mellan företag i en vertikal kedja).

En prisalgoritm benämns som *regelbaserad* (eller *deterministisk*) då den direkt styrs av ett program där en programmerare har tydligt kodifierat instruktioner. Enkelt uttryckt så kan vi tänka på en mänsklig programmerare som skriver ner kod med användning av ett antal *if...then* kommandon.

Med en *AI-algoritm* avser vi i stället en typ av algoritm som styrs av artificiell intelligens och maskininlärning, snarare än direkt av en programmerare. Algoritmen experimenterar med olika strategier och lär sig över tid vad som fungerar för att uppnå vissa mål.

Ett vanligt intuitivt exempel jämför hur de två typerna av algoritmerna kan potentiellt användas för att avgöra om en bild föreställer en katt. I det första fallet skulle man utgå från en lång lista av kriterier (päls, fyra ben, max längd i centimeter) medan i det andra fallet skulle algoritmen tränas med att prediktera om bilder föreställer katter och lära sig genom att jämföra med alla de bilder vi klassificerat via Captchas varje gång vi glömt ett lösenord.

Ytterligare två typer av prisalgoritmer har rönt särskilt intresse i forskningen:¹²¹

- *Algoritmer för prissättning av tjänster med kapacitetstak.* Flygresor, hotellrum och andra varor där kapaciteten vid en viss tidpunkt i huvudsak är given, men där tjänsten säljs över tid allteftersom kunderna kommer, kallas ibland för intäkts-optimerings-algoritmer eller Revenue Management på engelska.¹²²
- *Algoritmer för prisdiskriminering.* Algoritmer kan även användas för att bestämma vilket pris och vilket utbud en viss kund ska exponeras för, något som är av betydelse inom till exempel e-handel.¹²³

För drivmedelsmarknader är det dock i huvudsak algoritmer som bestämmer priset "nu" som en funktion av variabler som fångar kostnader, efterfrågan och konkurrenters priser som är av intresse. Denna typ av algoritmer har rönt stor uppmärksamhet i ekonomisk forskning vilket utvecklas i nästa avsnitt.

5.5.2 Vad säger den ekonomiska forskningen om prisalgoritmer?

Den snabbt växande forskningslitteraturen som studerar prisalgoritmers effekter på prisnivåer pekar på ett antal mekanismer som kan leda till att prisnivåer höjs. Flera

¹²¹ Competition and Markets Authority (2021).

¹²² Talluri och Ryzin (2004) och Williams (2022).

¹²³ Competition and Markets Authority (2021).

uppmärksammade studier har visat att detta kan ske genom att algoritmer baserade på artificiell intelligens (AI) kan "lära sig" att prissamarbeta.¹²⁴

Att farhågorna är potentiellt relevanta empiriskt pekades på av en uppmärksam studie av den tyska bensinmarknaden som finner att prisalgoritmer är förknippade med högre priser.¹²⁵ I en fördjupad analys finner de vidare att denna effekt drivs av att marginalerna ökar på marknader med två eller tre konkurrenter där alla stationerna använder prisalgoritmer, medan de inte ser någon effekt på marginaler på marknader där en station har monopol.¹²⁶

De finner att då en station börjar använda algoritmisk prissättning ökar priskostnads marginalen i genomsnitt med ungefär 15 procent.

Emedan den tidigare litteraturen fokuserade på AI-styrda algoritmer har senare litteratur börjat utforska möjligheten att även enklare prisalgoritmer, som följer en förutbestämd regel (till exempel sätt alltid pris fem öre lägre än närmsta konkurrent), kan påverka den genomsnittliga prisnivån.¹²⁷

Sådana algoritmer kan leda till att ett företags prisrespons på en konkurrents pris-sänkning blir snabbare och automatiserad. Teoretiskt kan man visa att då man möter ett företag som har bundit sig vid masten att alltid ligga lite lägre i pris än så minskar detta drivkrafterna att försöka konkurrera genom att sänka priset. Om någon sänker priset i avsikt att locka till sig nya kunder från konkurrenterna blir en sådan sänkning snabbt verkningslös om konkurrenten genast svarar med att sänka sitt pris.

Olika typer av mekanismer har lyfts fram för varför enklare regelbaserade algoritmer skulle kunna vara förknippade med högre priser. Den kanske viktigaste rör hur avvikelser från ett samarbetspris upptäcks och "bestraffas". Genom att svaret på en prissänkning kommer snabbt kan avvikelser från ett samarbetspris snabbare mötas av ett svar. Lockelsen att sätta ett lägre pris än samarbetspriset blir då lägre.

Viktigt för analysen är algoritmens snabbhet jämfört med en mänsklig prissättare. Om konkurrenters priser enkelt kan observeras av algoritmen förstärks effekten.

Detta kan till exempel ske genom att en pristransparensreglering leder till att priser måste rapporteras (så som för bensinpriser i Australien eller Tyskland) eller genom att alla priser är nedladdningsbara som på många digitala plattformar, till exempel på Amazon Marketplace. Om konkurrentpriser först måste observeras och sedan

¹²⁴ Calvano m.fl. (2020).

¹²⁵ Assad m.fl. (2024).

¹²⁶ För att definiera den geografiska marknaden för varje station använder de en algoritm baserad på körtid mellan stationer. Deras kategorisering leder till att de finner att av 14 565 stationer så är 526 monopolister, 1 578 är i ett duopol of 2 637 i ett triopol (Se appendix B i Assad m.fl. (2024)).

¹²⁷ Brown och MacKay (2023).

födas in i algoritmen manuellt återstår en större roll för den mänskliga faktorn och fördröjningar.

En närbesläktad litteratur studerar effekterna av pristransparens på prissamarbete. En vanlig utgångspunkt är att det är bra om konsumenter kan observera priser snabbt eftersom det underlättar val av det mest attraktiva erbjudandet. Samtidigt kan pristransparens också vara skadligt om konkurrenter kan observera sina konkurrenters prisförändringar lika snabbt.¹²⁸

Vilken av de två effekterna som dominerar beror på särdragen för olika marknader. Flera nationella reglerare har gjort bedömningen att ökad pristransparens är av godo på drivmedelsmarknader men de utvärderingar som gjorts stöder inte entydigt att sådan reglerad transparens lett till lägre priser.¹²⁹

5.5.3 Om konkurrerande företag använder samma algoritm

Om konkurrerande företag använder samma algoritm skulle det potentiellt kunna leda till högre priser än om de använder olika algoritmer. Ett extremfall skulle gälla där två konkurrenter skickar sina kostnader till en gemensam leverantör av prisalgoritm som levererar ett monopolpris som de båda konkurrenterna automatiskt implementerar. Detta skulle kunna ses som en variant av det som inom konkurrensrätt går under benämningen hub-and-spoke (nav och ekrar).

Vi kan först notera att en översiktlig blick tyder på att många företag som använder sig av prisalgoritmer i sin prissättning köper in denna från ett företag som utvecklar och säljer prisalgoritmer till flera företag i en bransch. Hos säljare på Amazon är till exempel Repricerexpress¹³⁰ vanligt använt och ett antal företag tillhandahåller prisalgoritmer för detaljhandel och e-handel med Eversightlabs, Revionics, PriceEdge och PriceShape som exempel. Inom drivmedel är till exempel A2i¹³¹ och Kalibrate¹³² leverantörer av sådana system på flera marknader i olika länder.

Att självt utveckla prisalgoritmer för ett enskilt företag kräver tillgång till specifik kompetens och genom att sprida utvecklingskostnader över många användare i flera länder når algoritmutvecklarna stordriftsfördelar.

En av de mer framträdande forskarna inom teoretisk analys av karteller, Joseph Harrington, har i en uppsats studerat hur användning av en algoritm, utvecklad av

¹²⁸ Møllgaard och Overgaard (2006) och Foros m.fl. (2022).

¹²⁹ En studie av pristransparensreglering i Chile pekar på att priserna där ökade, se Luco (2019). I samma riktning pekar en utvärdering av pristransparens i Tyskland, se Dewenter m.fl. (2017). En annan studie av det tyska fallet med mer detaljerade data pekar mot att transparens sänkt priser, se Montag m.fl. (2023) och en annan studie på att skyltar med drivmedelspriser längs italienska motorvägar sänkt priser, se Rossi och Chintagunta (2015).

¹³⁰ RepricerExpress (2024).

¹³¹ A2i (2024).

¹³² Kalibrate (2023).

en vinstmaximerande tredje part, kan påverka priser.¹³³ I hans stiliserade modell så designar en algoritmutvecklare (som har monopol) en prisalgoritm som den kan marknadsföra på ett antal duopolmarknader. I modellen leder en sådan algoritmutvecklare inte till ett högre genomsnittligt pris – den centrala insikten är att om algoritmen i genomsnitt satte ett högre pris skulle det vara mer lockande att inte använda algoritmen om din konkurrent gjorde det och i stället ligga med ett något lägre pris. Däremot medför prisalgoritmen att priser svarar mer på efterfrågeförändringar vilket i sin tur minskar konsumentöverskottet och ökar företagets vinster i denna modell.

Andra uppsatser pekar på att användning av samma prisalgoritm av ett flertal konkurrenter är förknippat med att marknaden blir mer förutsägbar, transparent och att därmed att tyst prissamverkan (*tacit collusion*) kan underlättas.¹³⁴ Även i det fall där några konkurrerande leverantörer av prisalgoritmer är aktiva så kan parallella förfaranden underlättas. I en uppsats diskuteras dessa risker, delvis med fokus på drivmedelsmarknader.¹³⁵ Denna diskussion är dock relativt övergripande.

5.5.4 Algoritmisk prissättning på den svenska drivmedelsmarknaden – en empirisk analys

För att sammanfatta den aktuella forskningen om effekterna av prisalgoritmer som är av relevans för en analys av svenska förhållanden kan följande observationer göras:

- Flera studier pekar på att prisalgoritmer kan ha en prishöjande effekt.
- Den prishöjande effekten kan uppstå både med AI-styrda algoritmer och genom enklare regelbaserade algoritmer.
- Risken för prishöjande effekter av algoritmer kan vara särskilt hög då flera konkurrerande företag använder sig av samma leverantör av algoritmer.

Detta utgör våra utgångspunkter i den empiriska analysen nedan.

Analysen utgår från det material som samlats in från marknads aktörer under hösten 2023. Prisdata avser perioden 1 januari 2021 till och med 31 augusti 2023.

Vi fokuserar särskilt på de fyra stora kedjorna och avgränsar oss till bensin. Som mått på kostnader använder vi marknadsnoteringar drivmedel och skatter. Två leverantörer av prissättningsalgoritmer finns representerade hos dessa kedjor.

¹³³ Harrington Jr. (2022).

¹³⁴ Ezrachi m.fl. (2023).

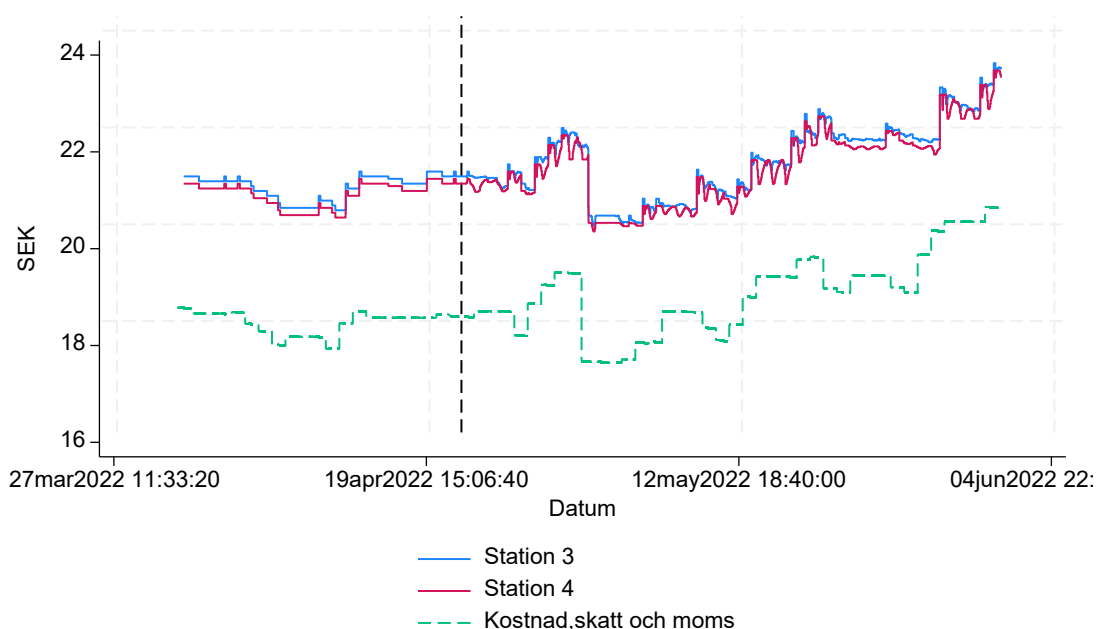
¹³⁵ Ibid, se s. 15–17.

De större aktörerna använder sig av regelstyrda prissättningsalgoritmer i stor utsträckning. I något fall är denna utvecklad av företaget självt, med den i övriga fall bygger på IT-system från externa leverantörer. En av de stora kedjorna tillämpar AI-prissättning på försök i ett mindre antal stationer.

Övriga aktörer använder inte algoritmisk prissättning. Däremot använder flera aktörer regelstyrda prissättningsalgoritmer i varierande utsträckning, ofta med manuella inslag om det är fråga om större prisjusteringar.

Analysen i det följande undersöker AI-prissättning hos den kedja som använder denna typ av algoritm för ett litet antal drivmedelsstationer på försök. Figur 94 visar priser och kostnad för två stationer belägna på samma ort före och efter det att de börjar använda AI. Den skarpsynte ser att priserna efter att AI börjar användas (tydliggjort genom den vertikala linjen) blir mer rörliga.

Figur 94 Priser på två stationer före och efter AI infördes, bensin, 27 mars–4 juni 2022

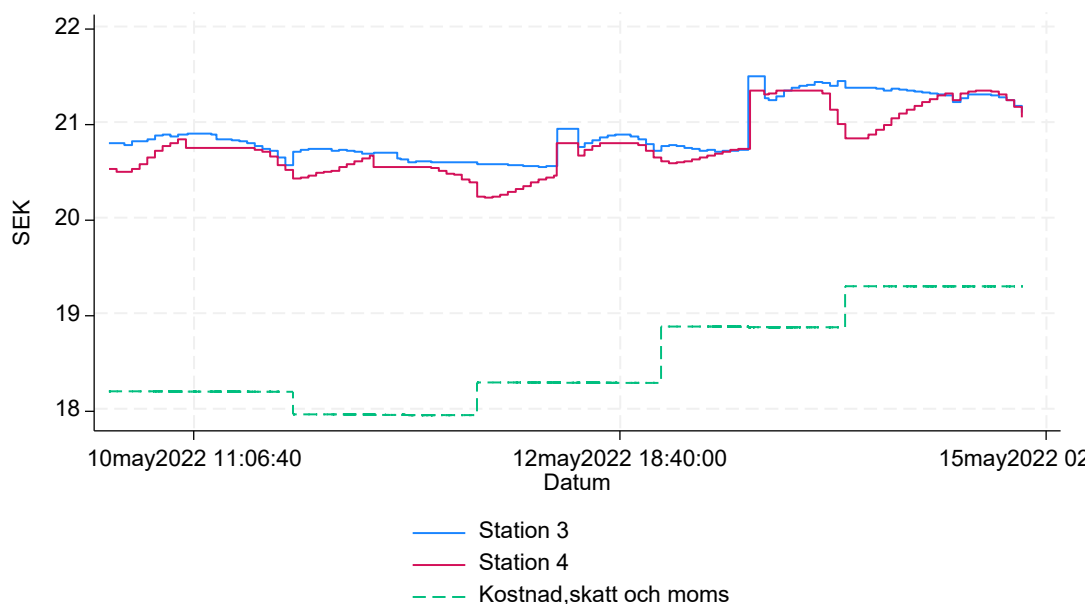


Not: Figuren visar pris per liter i kronor för bensin för två stycken stationer tillhörande samma kedja belägna på samma ort mellan 1 april 2022 och 31 maj 2022. Den vertikala linjen markerar det datum då båda stationerna börjar använda en AI-algoritm för att sätta priser, den 22 april 2022. Måttet på kostnad per liter varierar inte mellan stationer utan baseras på kostnader för bensin och etanol i kronor tillsammans med punktskatt och moms.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 95 studerar samma stationer men för en kortare tidsperiod. Figuren illustrerar dels ett mönster med många små ändringar uppåt i pris (för station 3 vilken markeras med blå linje i figur 94) och dels att AI stationer på samma postort kan uppvisa betydande skillnader i prismönster.

Figur 95 Priser på två stationer med AI prissättning, bensin 95 oktan, 10–14 maj 2022



Not: Figuren motsvarar figur 94 (samma priser, samma kostnader och samma stationer) men för en kortare tidsperiod (10–14 maj 2022) för att mönster med många mindre prisförändringar tydligare ska framgå.

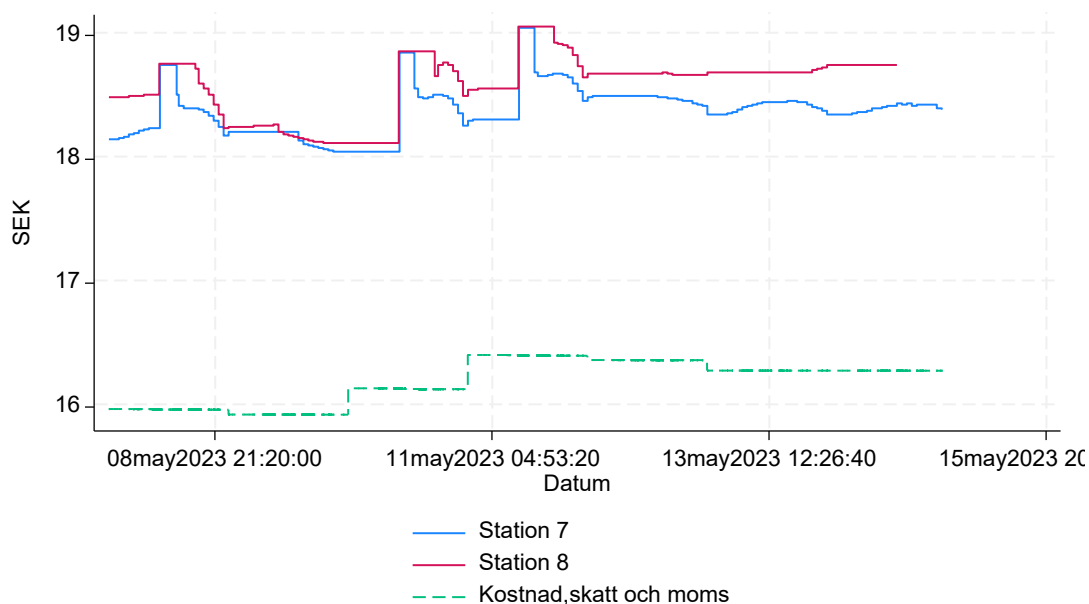
Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Slutligen låter vi figur 96 nedan illustrera hur det kan finnas tendenser till Edgeworth-liknande mönster också för AI-algoritmer, där vi ser kraftiga höjningar åtföljda av successiva sänkningar. Dessa två stationer som ligger belägna mer än en timmes körning ifrån varandra visar också på hur ibland de stora höjningarna sammanfaller i tid. Detta tyder på någon form av koppling mellan AI-prissättningen på marknader, eventuellt genom mänsklig påverkan.

Figuren pekar på att AI är förknippad med fler prisändringar än i andra stationer. Skillnaderna är mycket stora: i snitt ändras priset 33 gånger per månad då AI inte används, jämföras med 286 gånger per månad då AI används. I båda fallen är prishöjningarna färre än prissänkningarna men skillnaden i frekvens är mer uttalad för perioden utan AI ($20,58/12,66=1,63$ respektive $167,03/118,89=1,4$).

Den extremt stora ökningen i antalet prisändringar sammanfaller med att förändringarna i snitt är mindre. Medianökningen går från 29 öre till 1 öre i samband med att AI används. Vi kan också notera att fördelningen för prisökningar blir mer skev, även om medianökningen faller till 1 öre så är den genomsnittliga ökningen 6 gånger så hög, vilket avspeglar det vi såg i figurerna ovan, att en del prisökningar är betydande även då AI används, vilket drar upp genomsnittet.

Figur 96 Priser för två stationer, bensin 95 oktan, 8–15 maj 2023



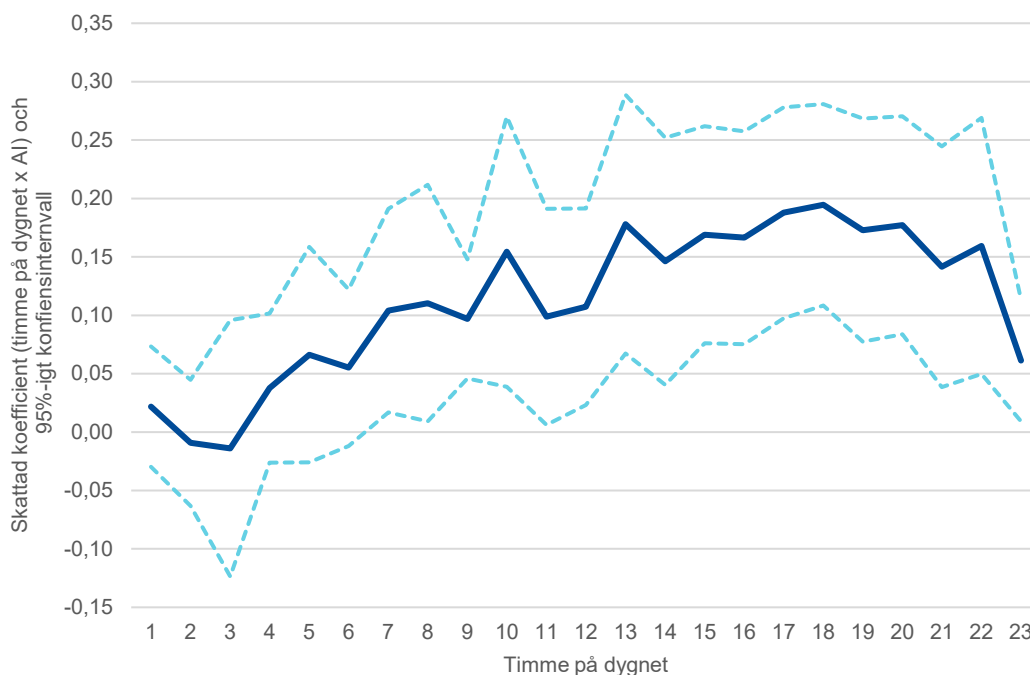
Not: Liksom i figur 94 visas pris per liter i kronor för bensin för två stationer tillhörande samma kedja. Stationerna är belägna på olika orter. Båda stationerna använder en AI-algoritm för att sätta priser under den visade perioden, 8–15 maj 2023. Måttet på kostnad per liter varierar inte mellan stationer utan baseras på kostnader för bensin och etanol i kronor tillsammans med punktskatt och moms. Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Sett över veckans dagar tyder inte prissättningsmönstret på någon påvisbar variation. Priserna som sätts med AI förefaller inte heller systematiskt avvika från övriga stationer de dagar i månaden då efterfrågan är som högst.

Prissättningen i de få stationer som använt AI pekar inte hittills på att prisnivåerna där varit högre, snarast har det genomsnittliga (icke volymvägda) priset varit något lägre än i jämförbara stationer. Sett över dygnets timmar framträder däremot statistiskt signifikanta skillnader avseende automatstationer i den kedja som använder AI, se figur 97. Framför allt är priserna relativt sett högre på eftermiddagarna, vilket är konsistent med att AI-algoritmer utforskar priser och lär sig efterfrågemönster. Av detta kan inte slutsatsen dras att priserna är högre i AI-stationer på eftermiddagen eftersom de i snitt ligger något lägre i pris, men mönstret pekar på att det finns signifikanta skillnader i hur AI sätter priser över dagen jämfört med andra automatstationer. Sådan inlärning lär vara snabbare över tider på dagen jämfört med mönster som bara ses på vecko- eller månadsnivå.¹³⁶

¹³⁶ Notera att vi inte kan dra slutsatsen att AI-priser är högre än andra stationers priser under eftermiddagarna. Den totala effekten ges genom att alla relevanta koefficienter tillåts spela roll.

Figur 97 Effekten av timmer på dygnet för prisskillnader mellan stationer med respektive utan AI för en kedja, bensin 95 oktan



Not: Figuren visar effekten av timme på dagen på marginalen i AI stationer jämfört med i andra jämförbara stationer. Den visar skattade koefficienter från en regressionsanalys där marginalen (pris bensin 95 – kostnad, skatt och moms) är beroende variabel. Regressionen är estimerad på ett urval av automatstationer från en av kedjorna, urvalet inkluderar fyra automatstationer som använder AI (samtliga börjar använda AI på samma dag, 16 december 2022) och ett antal jämförbara automatstationer. Regressionen skattas på data för perioden tills 1 januari 2021 till och med 31 augusti 2023. Som förklarande variabler inkluderas fixa effekter per station, per dag i urvalet samt interaktioner mellan en dummyvariabel som är 1 då AI används på den aktuella stationen och indikator-variabler för veckodag, dag i månaden (1-31) och timme på dygnet (denna sista uppsättning skattade koefficienter är det som visas i figuren). Regressionen skattas med minsta kvadratmetoden.

Källa: Uppgifter från svar på ålägganden, bearbetning av Konkurrensverket.

Denna empiriska analys låter oss tentativt dra ett antal slutsatser när det gäller pris-algoritmer styrda av AI och deras effekter på prissättningen:

- I dagsläget tyder det mesta på att användningen av AI-baserade prissättningsalgoritmer fortfarande är på ett test-stadium i Sverige.
- Den begränsade erfarenheten tyder ändå på att effekterna av AI på prissättning kan komma att bli betydande om det får en allmän utbredning. Detta eftersom AI-stationerna ändrar priser mycket oftare och med mindre belopp än vad andra stationer gör.

Resultaten av regressionsanalys visar dock att AI-stationer i dagsläget har något lägre marginaler än andra jämförbara stationer vilket tyder på att AI inte är förknippat med svagare konkurrens.¹³⁷ Av detta kan dock inte slutsatsen dras att AI-användning är utan fara för konkurrensen. Den teoretiska litteraturen pekar på att algoritmer tar tid att lära sig och att konkurrensskadliga effekter kan uppstå först efter en längre tid. Den teoretiska litteraturen pekar också på potentialen för viktiga interaktionseffekter när en algoritm möter en annan algoritm. Hittills har vi bara sett AI användning i mycket få stationer och för en kedja.

Litteraturoversikten pekade på att även regelstyrda algoritmer kan påverka prisnivåer. Vi använder variation i lokala konkurrensförhållanden för att få variation mellan stationer för att försöka utröna effekter av användning av regelstyrda algoritmer. Användningen är så pass omfattande och sträcker sig tillbaka i tiden till före det som täcks av analysen vilket försvårar att använda samma typ av analys som den som görs för AI-stationer. Om det saknas konkurrerande stationer inom 10 minuters körtid definierar vi stationen som ett "monopol" och om det enbart en station till inom 10 minuters körtid definierar vi stationen som att den ingår i ett "duopol". Stationer där det finns fler än en konkurrent inom 10 minuters körtid exkluderas från analysen. Detta dataset tillåter oss att utvärdera flera olika dimensioner som litteraturen har pekat på som potentiellt relevanta:

- Konkurrens mellan två olika algoritmer. I dessa data finns duopol-marknader där en kedja som använder en algoritm konkurrerar med de två kedjor som använder en annan algoritm.
- Konkurrens mellan stationer som använder sig av samma algoritm-leverantör.
- Konkurrens mellan algoritm-baserad och "manuell" prissättning.

Vi finner små skillnader i prissättning mellan de olika formerna där en algoritm konkurrerar mot en annan algoritm. Som noterades ovan så pekar en del teoribildning på att regelstyrda algoritmer kan ha en prishöjande effekt genom att konkurrenter svarar snabbare på en prissänkning, vilket i sin tur minskar incitamenten att sänka priser. Studier av marknader där endast två stationer konkurrerar pekar på att stationer som använder regelstyrda algoritmer svarar snabbare på prissänkningar än vad stationer med manuellt satta priser gör. Detta tyder på att denna mekanism kan vara av relevans för svenska drivmedelsmarknader, särskilt i områden där antalet stationer är begränsat.

¹³⁷ En brasklapp gäller att dessa resultat gäller icke-volymviktade marginaler.

6 Konkurrensmått

Som framgår i kapitel 4 skedde kraftiga prisökningar av bensin och diesel i detaljistledet särskilt under 2022. Prisskillnaderna mellan enskilda stationer och regioner var dock begränsade. Antalet priskrig förefaller dessutom ha sjunkit sedan 2019. Aktörernas marknadsandelar är stabila och det förekommer inget inträde på marknaden av betydelse vilket framgår av kapitel 2. Antalet nyregistreringar sjunker för bilar som drivs med bensin och diesel och antalet drivmedelsstationer förväntas minska i framtiden vilket slogs fast i kapitel 3.

Sammantaget antyder denna utveckling att konkurrensen riskerar att försvagas över tid, en process som eventuellt redan har inletts. För att analysera konkurrensstryckets utveckling de senaste åren beräknas i detta kapitel olika mått på konkurrensstryck, närmare bestämt på marknadsstrukturen samt företagens marginaler. Dessa två typer av mått används regelmässigt av myndigheter och av forskare för att ge en bild av konkurrensstryckets nivå och förändring över tid.

Analysen är i huvudsak avgränsad till detaljistförsäljning av bensin och diesel, vilket både omfattar försäljning på station till privatkunder och företagskunder, men även försäljning på bulk till företagskunder.

Resultaten visar att koncentrationen i detaljistledet varit stabil under åren 2020 till och med 2023. Koncentrationen är högre för bensin jämfört med diesel, en skillnad förefaller öka då koncentrationen ökar för bensin och samtidigt sjunker för diesel. Förändringen är dock liten: några enstaka procentenheter upp eller ned för de fyra största bolagens sammanlagda marknadsandelar under perioden.

Marknadsstrukturen kan alltså betecknas som stabil, för att inte säga relativt statisk. Något inträde av nya aktörer av betydelse har inte skett.

Bruttovinsten, alltså marginalen i kronor per liter sålt drivmedel, har haft en uppåtgående trend under åren 2019 till och med 2023. Inflationsjusterad bruttovinst för försäljning av drivmedel har ökat med cirka 25 öre för bensin och cirka 21 öre för diesel. Nominell bruttovinst har ökat med cirka 45 öre för bensin och cirka 36 öre för diesel. Bruttovinstmarginalen, bruttovinstens andel av nettoomsättningen, har för samma period minskat med cirka två procentenheter för bensin och cirka en procentenhet för diesel.

Drivmedelsbolagen tycks därmed inte ha lyckats upprätthålla bruttovinstmarginalerna när kostnaderna för insatsvarorna har ökat. Det syns framför allt i samband med de kraftiga pris- och kostnadsökningarna i början av 2022. Detta tyder på förekomsten av ett visst konkurrensstryck på den svenska marknaden. År 2023 har dock både bruttovinsten och bruttovinstmarginalen stigit.

Sammantaget visar analysen att konkurrensstrycket legat på en stabil nivå de senaste fem åren. Det finns tendenser till växande marginaler 2023.

6.1 Marknadsstruktur

Koncentrationen av företag på en marknad är ett vanligt förekommande mått för konkurrens. En hög koncentration, alltså när ett fåtal företag tillsammans dominerar marknaden, brukar tolkas som en indikation på svag konkurrens. En låg nivå på koncentrationen är ett tecken på dess motsats.

I analysen använts två mått för koncentrationsgraden på drivmedelsmarknaden, se tabell 45 nedan. Koncentrationskvoten (CR-4) beräknas genom att summera marknadsandelarna för de fyra största aktörerna på marknaden.¹³⁸ Herfindahl-Hirschmanindexet (HHI) är det vanligaste koncentrationsmättet och beräknas genom att summera samtliga aktörers kvadrerade marknadsandelar.¹³⁹ Enligt Europeiska kommissionens riktlinjer för prövning av förvärv är sannolikheten för horisontella konkurrensproblem låg för HHI mellan 1 000 och 2 000¹⁴⁰, en nivå som kan betraktas som låg koncentration.

Tabell 45 Koncentrationsmått

Namn	Beskrivning	Formell
Koncentrationskvot (CR-4)	Summa av de fyra största aktörernas marknadsandelar	$\frac{\sum_{i=1}^4 Volym_i}{\sum_{i=1}^n Volym_i}$
Herfindahl-Hirschmanindex (HHI)	Summa av samtliga aktörers kvadrerade marknadsandelar	$\sum_{i=1}^n \left(\frac{Volym_i}{\sum_{i=1}^n Volym_i} \right)^2$

Not: Index i betecknar bolag, och n är antalet företag på marknaden.

Marknadsandelarna som används i analysen är beräknade som bolagens andel av total såld volym på marknaden. Uppgifter för såld volym är inhämtade genom ålägganden.

Antal inträdande och utträdande aktörer är också ett vanligt förekommande konkurrensmått. I detta avsnitt presenteras inga sådana typer av dynamiska konkurrensmått. Dock kan nämnas att det inte skett några inträden av betydelse på den svenska drivmedelsmarknaden de senaste åren.

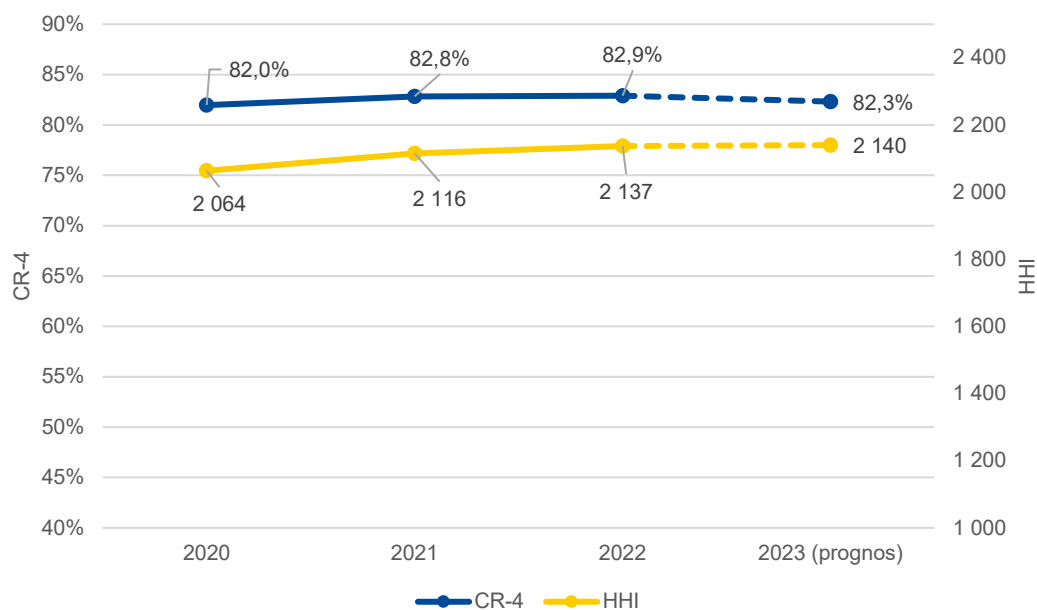
Beräkningen av koncentrationsmått avseende detaljistförsäljningen för bensin presenteras i figur 98 nedan. En svag ökning de senaste fyra åren kan urskiljas. De summerade marknadsandelarna för de fyra största bolagen ökade med cirka en procentenhet från 82 procent till 83 procent mellan 2020 och 2021. Mellan åren 2022 och 2023 sjönk CR-4 med en procentenhet från cirka 83 procent till cirka 82 procent. HHI har ökat från 2 064 till 2 140 mellan åren 2020 och 2023. Trots ökningen har koncentrationen legat relativt stabil.

¹³⁸ OECD (2021) s. 11.

¹³⁹ Ibid. s. 12.

¹⁴⁰ Europeiska unionens officiella tidning (2004) s. 3.

Figur 98 CR-4 (procent) och HHI för bensin, 2020–2023

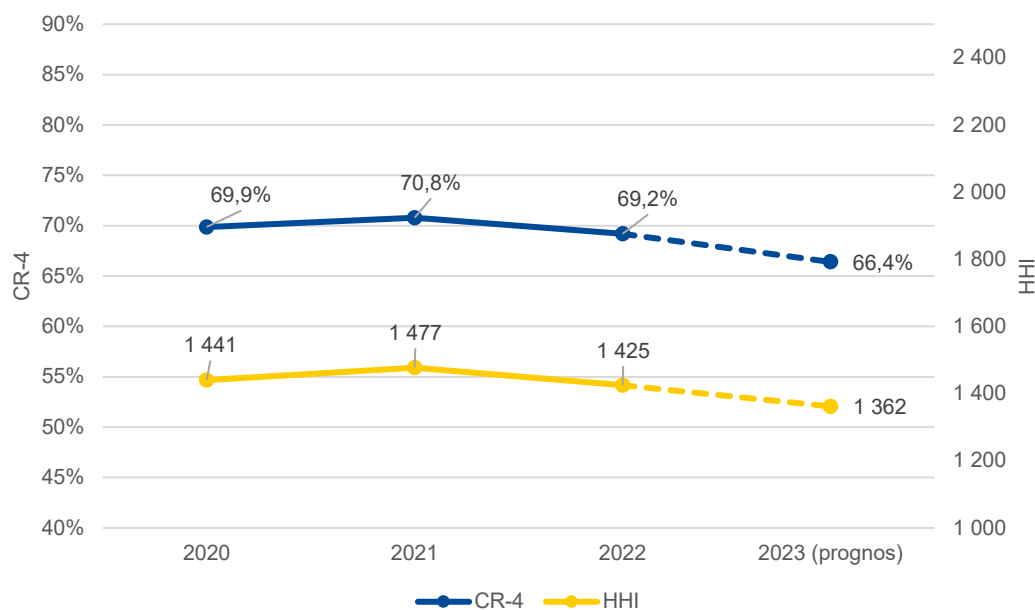


Not: Volymerna 2023 är en uppskattning. För vissa bolag finns endast data till och med september 2023. Volymen 2023 har då uppskattats genom att dividera med 0,75. Försäljningsvolymen från aktörer Konkurrensverket inte begärt in data från är baserade på volymer köpta från grossist och det finns inte uppgifter för 2023. Volymen 2023 har då uppskattats genom att multiplicera volymen 2022 med den genomsnittliga årliga tillväxten mellan åren det finns data.

Källa: Uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Koncentrationen på marknaden för detaljför försäljning av diesel har haft en svag nedgång de senaste fyra åren, vilket figur 99 visar. De summerade marknadsandelarna för de fyra största bolagen ökade med cirka en procentenhet från cirka 70 procent till cirka 71 procent mellan 2020 och 2021. Mellan 2021 och 2023 minskade CR-4 från cirka 71 procent till cirka 66 procent. HHI har haft en liknande utveckling med en ökning mellan 2020 och 2021 från 1 440 till 1 476. Därefter har HHI haft en nedåtgående trend. År 2023 var HHI för diesel 1 362.

Figur 99 CR-4 (procent) och HHI för diesel, 2020–2023



Not: Volymerna 2023 är en uppskattning. För vissa bolag finns endast data till och med september 2023. Volymen 2023 har då uppskattats genom att dividera med 0,75. Försäljningsvolymerna från aktörer Konkurrensverket inte begärt in data från är baserade på volymer köpta från grossist och det finns inte uppgifter för 2023. Volymerna 2023 har då uppskattats genom att multiplicera volymerna 2022 med den genomsnittliga årliga tillväxten mellan åren det finns data.

Källa: Uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Bensinmarknaden är alltså mer koncentrerad än dieselmeknaden, en skillnad som verkar öka under perioden. En potentiell förklaring till skillnaden mellan drivmedlen är att marknaden är avgränsad till total detaljförsljning, som utöver privatkunder inkluderar försäljning till företagskunder för både lätt och tung trafik, och även försäljning via exempelvis bulk till företagskunder. Tung trafik utgörs huvudsakligen av dieseldrivna fordon. Kundkretsen skiljer sig alltså mellan bensin och diesel. Som beskrevs i kapitel 2 finns det aktörer som är inriktade på försäljning till tung trafik och bulkförsljning, vilket bidrar till en mer mångfasetterad utbudssida på dieselmeknaden jämfört med bensinmarknaden. Koncentrationen har dock inte haft en dramatisk förändring de senaste fyra åren på varken bensinmarknaden eller dieselmeknaden, utan legat på en relativt stabil nivå.

6.2 Marginaler

En svag konkurrens ger företag incitament och möjlighet att höja sina priser. Det leder till ökade marginaler och ökad lönsamhet. Omvänt gäller för hård konkurrens: om företag måste ta hänsyn till konkurrenters prissättning pressas marginalerna och därmed också lönsamheten. Marginalmått kan därför användas som ett mått på konkurrensstryck. Men marginalmått är dock inte en direkt avspegling av konkurrens utan mäter även företagens individuella prestationer.

I avsnitt 6.2.1 definieras de marginalmått som använts i analysen. Därefter redovisas analysens resultat i avsnitt 6.2.2. Slutligen jämförs marginalerna på den svenska drivmedelsmarknaden med marginalerna på den brittiska drivmedelsmarknaden i avsnitt 6.2.3.

6.2.1 Marginalmått

I Konkurrensverkets analys har fyra marginalmått för sex av marknadens största aktörer beräknats (se tabell 46). De marginaler som presenteras i avsnitt 4.1 och 4.2 är beräknade som differensen mellan det rekommenderade priset och kostnader som i huvudsak bygger på marknadsnoteringar av kostnadskomponenter. I detta avsnitt är marginalerna i stället beräknade utifrån uppgifter om nettoomsättning och kostnad för sålda varor från bolagens redovisningsdata. Jämfört med de marginaler som presenteras i avsnitt 4.1 och 4.2 ger detta en mer precis bild över bolagens intäkter, kostnader och därmed marginaler.

Tabell 46 Redovisningsmått och marginalmått

Namn	Beskrivning	Enhet	Formell
Nettoomsättning	Intäkter med avdrag för lämnade rabatter, skatt och moms	Kr	
Kostnad för sålda varor	Kostnader direkt associerade till försäljningen av varor såsom inköpskostnaden	Kr	
Rörelseresultat	Skillnaden mellan rörelsens intäkter och kostnader	Kr	
Bruttovinst	Skillnad mellan nettoomsättningen och kostnad för sålda varor dividerat med såld volym	Kr/liter	$\frac{\sum_{i=1}^n \frac{\text{Nettoomsättning}_i - \text{Kostnad för sålda varor}_i}{\text{Volym}_i}}{n}$
Bruttovinstmarginal	Andelen av nettoomsättningen som är skillnaden mellan nettoomsättningen och kostnaden för sålda varor	%	$\frac{\sum_{i=1}^n \frac{\text{Nettoomsättning}_i - \text{Kostnad för sålda varor}_i}{\text{Nettoomsättning}_i}}{n}$
Mark-up	Andelen av kostnaden för sålda varor som är skillnaden mellan nettoomsättningen och kostnaden för sålda varor	%	$\frac{\sum_{i=1}^n \frac{\text{Nettoomsättning}_i - \text{Kostnad för sålda varor}_i}{\text{Kostnad för sålda varor}_i}}{n}$
Rörelsemarginal	Andelen som rörelseresultatet utgör av nettoomsättningen	%	$\frac{\sum_{i=1}^n \frac{\text{Rörelseresultat}_i}{\text{Nettoomsättning}_i}}{n}$

Not: Index i betecknar bolag, och n är antalet företag på marknaden.

Två typer av datakällor används till beräkningarna av marginalmåten. Data från bolagens årsredovisningar används för att beräkna marginalen för bolagens totala verksamhet. Dock omfattar ett flertal av de större bolagens verksamhet mer än detaljistförsäljning av drivmedel. Det kan handla om raffinaderiverksamhet, grossistverksamhet, försäljning av ytterligare produkter som livsmedel, biltvätt och annan bilservice. Av den anledningen har även lönsamheten analyserats för enbart bolagens detaljistförsäljning av bensin respektive diesel, som inhämtats genom ålägganden.

De fyra marginalmått som använts i analysen är bruttovinst, bruttovinstmarginal, mark-up och rörelsemarginal. Till beräkningarna av bruttovinsten, bruttovinstmarginalen och mark-up använts data för nettoomsättning och kostnad för sålda varor. För att beräkna rörelsemarginalen har utöver nettomsättningen även bolagens rörelseresultat använts.

Nettoomsättningen är intäkter med avdrag för lämnade rabatter, skatt och moms.

Kostnader för sålda varor är kostnader direkt associerade till försäljningen av varor såsom inköpskostnaden. Måttet tar inte hänsyn till övriga rörelsekostnader som exempelvis personal- och administrativa kostnader.

Rörelseresultatet är skillnaden mellan rörelsens intäkter och kostnader. Rörelsekostnaden kan utöver inköpskostnader även inkludera personal- och administrativa kostnader.

Genom att använda uppgifter för nettoomsättning från försäljning av drivmedel i detaljistledet, kostnader för sålt drivmedel i detaljistledet och försäljningsvolymen i detaljistledet kan en marginal per liter såld bensin respektive diesel beräknas. En sådan marginal kallas bruttovinst och visar hur mycket drivmedelsbolagen tjänar per såld liter drivmedel.

Bruttovinstmarginalen beräknas som skillnaden mellan nettoomsättningen och kostnader för sålda varor dividerat med nettoomsättningen och uttrycks i procent. Bruttovinstmarginalen är beräknad för både bolagens hela verksamhet genom data från årsredovisningar och data för enbart detaljistförsäljning av bensin och diesel utifrån data från ålägganden.

Ett lönsamhetsmått som liknar bruttovinstmarginalen är mark-up eller så kallat vinstpåslag. Jämfört med bruttovinstmarginalen, där vinsten är relaterad till intäkterna, relateras vinsten till kostnaderna. Mark-up är teoretiskt beräknad som förhållandet mellan pris och marginalkostnaden. Vi använder kostnaden för sålt drivmedel som approximation för marginalkostnaden. Mark-up är i analysen beräknad som skillnaden mellan nettoomsättning och kostnad för sålt drivmedel dividerat med kostnad för sålt drivmedel, och uttrycks i procent. Den är inte beräknad för bolagens totala verksamhet utan enbart för detaljistförsäljning av bensin respektive diesel.

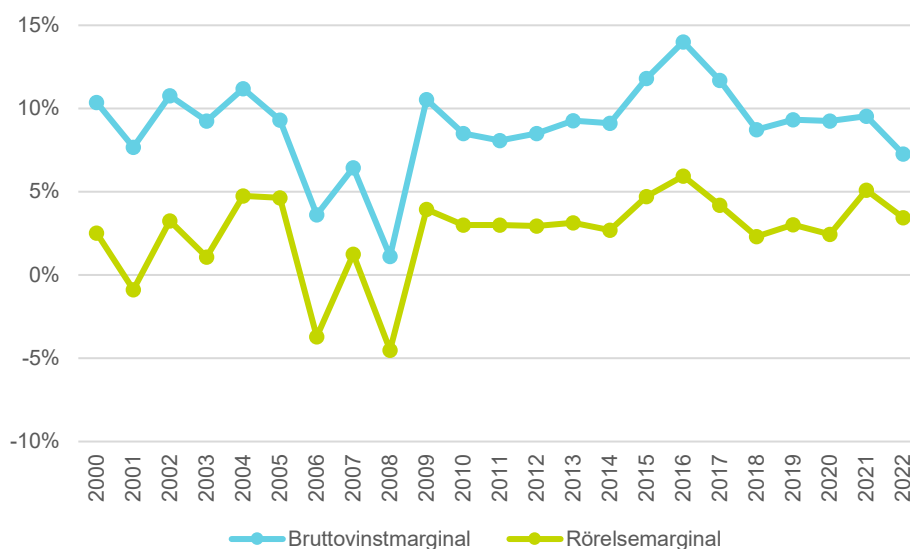
Utifrån årsredovisningsdata beräknas även rörelsemarginalen, vilket är kvoten mellan rörelseresultat och nettoomsättning uttryckt i procent. Den är enbart framtagen för bolagens hela verksamhet.

I nästa avsnitt presenteras marginalerna.

6.2.2 Marginaler för detaljistledet

Sett till bolagens totala verksamhet har både den genomsnittliga bruttovinstmarginalen och rörelsemarginalen varit stabil under 2000-talet (se figur 100). Det går att utläsa tillfälliga nedgångar i samband med energikrisen och finanskrisen omkring 2005–2008 och en tillfällig ökad lönsamhet mellan 2015 och 2018. Det går dock inte att urskilja en tydlig trend i varken positiv eller negativ riktning. Lönsamheten har enligt bolagens bokslut varit mer volatil fram till 2009 men därefter varit relativt stabil.

Figur 100 Genomsnittlig bruttovinstmarginal (procent) och rörelsemarginal (procent) avseende hela verksamheten för sex av marknadens största bolag, 2000–2022



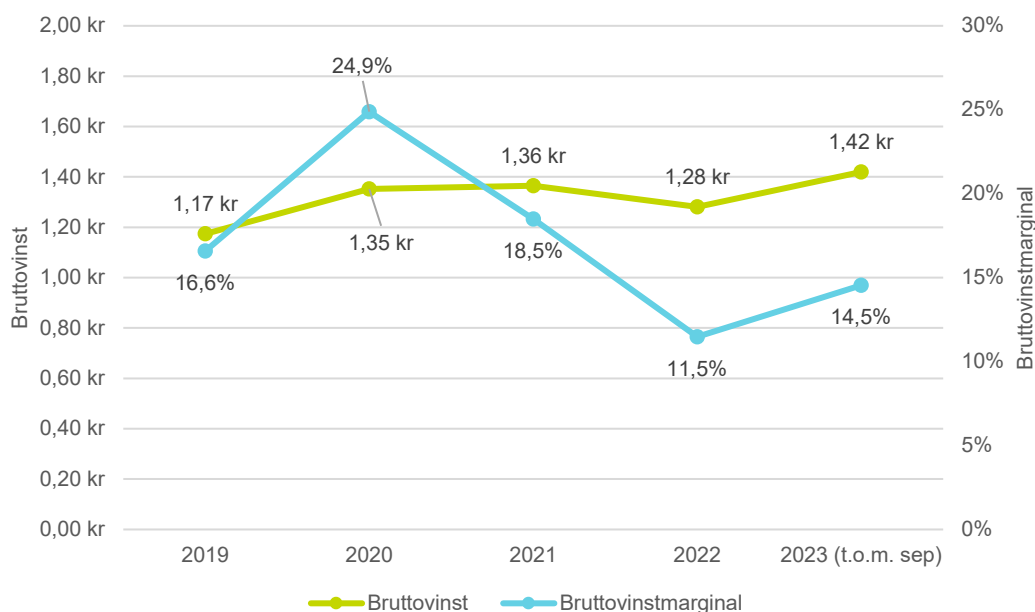
Not: Bruttovinstmarginal är beräknad med uppgifter om nettoomsättning och kostnad för sålda varor. Vissa årsredovisningar saknar uppgifter om kostnad för sålda varor. I dessa fall har uppgifter om kostnad för handelsvaror använts i stället. Vissa bolag har räkenskapsår som inte följer kalenderåret. Dessa har ändå använts för kalenderåret då räkenskapsåret börjar. Genomsnittet är beräknade för sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensin och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. Innan 2009 ingår inte St1 i genomsnittet, utan endast fem bolag.

Källa: Uppgifter från årsredovisningar för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, hämtade från Bisnode InfoTorg, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 101 visar genomsnittlig inflationsjusterad bruttovinst och bruttovinstmarginal för detaljistsförsäljningen av bensin för 2019 till och med 2023. Bruttovinsten har ökat under perioden från cirka 1,17 kronor per liter 2019 till cirka 1,42 kronor per liter

2023. Samtidigt har dock bruttovinstmarginalen minskat från cirka 17 procent 2019 till 15 procent 2023. Bruttovinstmarginalen hade sin lägsta notering på cirka 11 procent 2022, vilket var året då de kraftigaste pris- och kostnadsökningarna skedde. Både bruttovinst och bruttovinstmarginal tycks dock öka 2023, vilket talar för ökad lönsamhet när kostnaderna gått ner. Även 2020 när Covid-19-pandemin bröt ut ökade lönsamheten för bensinförsäljningen.

Figur 101 Genomsnittlig bruttovinst (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för bensin, reala världen med januari 2023 som bas, 2019–2023



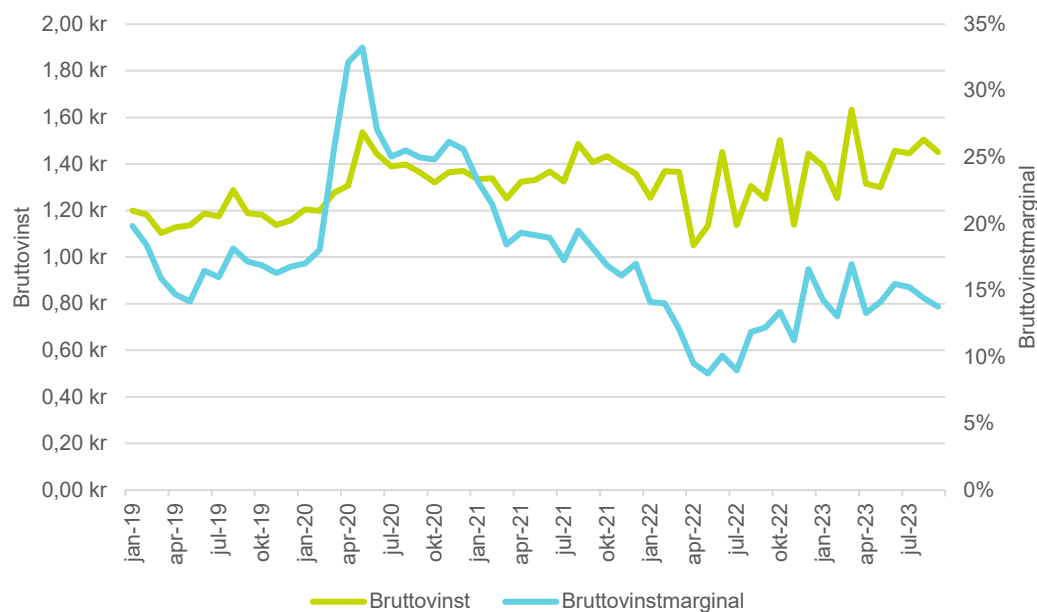
Not: Genomsnittet är viktade efter volym såld bensin. Nettoomsättning och kostnad för sålt drivmedel är inflationsjusterade med KPI med januari 2023 som bas. Genomsnittet är beräknade för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, vilka är sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensin och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. För 2019 ingår endast fem bolag i genomsnittet då data för ett av bolagen saknas.

Källa: Statistiska centralbyrån (2024c), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Studeras genomsnittlig bruttovinst och bruttovinstmarginal per månad går det att urskilja en kraftig ökning av bruttovinstmarginalen i början av 2020 i samband med en ökad bruttovinst under samma period (se figur 102). Under sommaren 2020 sjönk dock bruttovinstmarginalen och i början av 2021 var bruttovinstmarginalen tillbaka på samma nivå som 2019. I början av 2022 sjönk bruttovinstmarginalen till sin lägsta nivå under mätperioden på cirka 8,8 procent i maj 2022, men sedan sommaren 2022 har trenden vänt och den har haft en positiv trend precis som bruttovinsten.

Figur 103 visar, förutom bruttovinstmarginalen, utvecklingen för det rekommenderade priset för bensin 95. Figuren visar att under perioden för de kraftiga prisökningarna 2022 minskade bruttovinstmarginalen. De indikerar att bolagen under denna period inte ökade priset i sådan omfattning att de kunde försvara bruttovinstmarginalen.

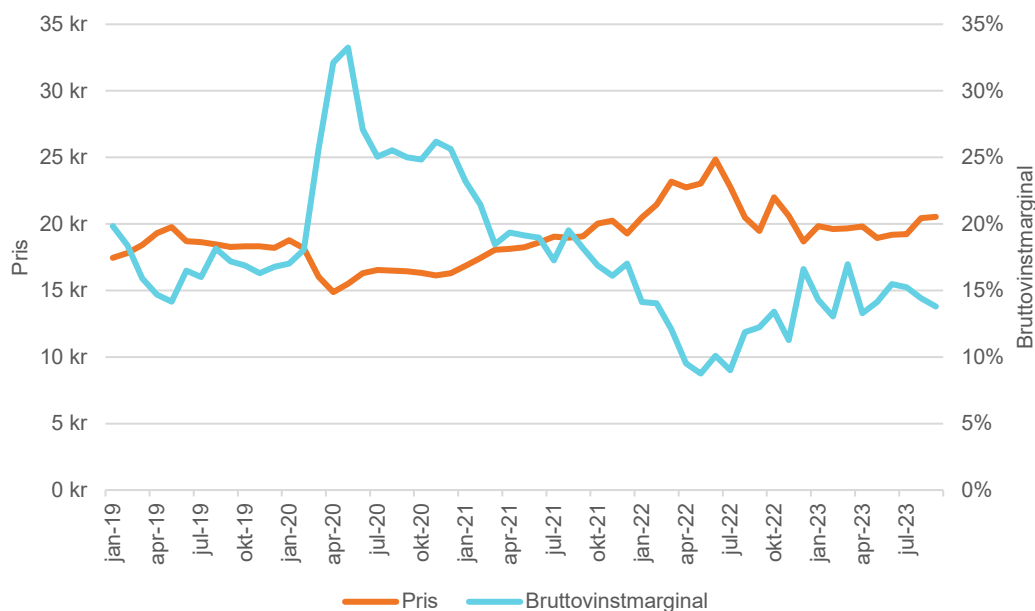
Figur 102 Genomsnittlig bruttovinst (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för bensin, reala världen med januari 2023 som bas, januari 2019–september 2023



Not: Genomsnittet är viktade efter volym såld bensin. Nettoomsättning och kostnad för sålt drivmedel är inflationsjusterade med KPI med januari 2023 som bas. Genomsnittet är beräknade för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, vilka är sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensin och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. För 2019 ingår endast fem bolag i genomsnittet då data för ett av bolagen saknas.

Källa: Statistiska centralbyrån (2024c), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 103 Genomsnittligt pris (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för bensen, reala världen med januari 2023 som bas, januari 2019–september 2023



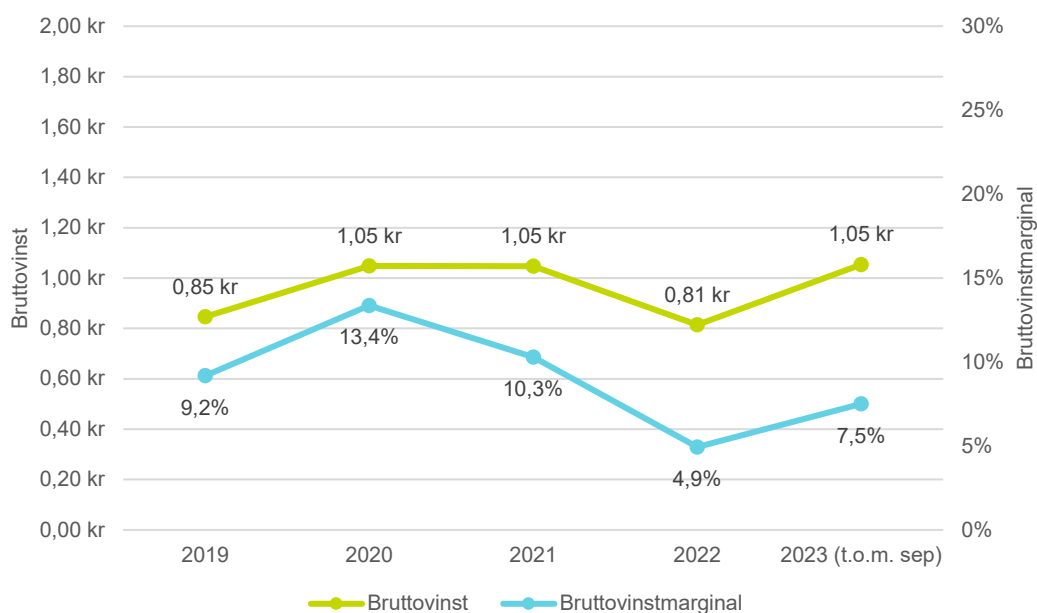
Not: Pris är Circle K:s rekommenderade pris för bensen 95 för bemannade stationer som aggregerats till månadsvisa genomsnitt. Genomsnittlig bruttovinstmarginal är viktade efter volym såld bensen. Genomsnitten är beräknade för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, vilka är sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensen och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. Nettoomsättning, kostnad för sålt drivmedel och pris är inflationsjusterade med KPI med januari 2023 som bas. För 2019 ingår endast fem bolag i genomsnittet då data för ett av bolagen saknas. Källa: Circle K (2024), Statistiska centralbyrån (2024c), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Bruttovinsten för detaljistsförsäljning av diesel har inte haft samma genomgående positiva trend som för bensen. År 2022 sjönk bruttovinsten från cirka 1,05 kronor per liter 2021 till cirka 81 öre per liter (se figur 104). En återhämtning skedde påföljande år till 1,05 kronor. Bortsett från 2021 har bruttovinsten och bruttovinstmarginalen gått i samma riktningar. Bruttovinstmarginalen var högre i början av mätperioden jämfört med 2023.

Figur 105 visar bruttovinst och bruttovinstmarginal för diesel per månad. Även för diesel utmärker sig början av 2020 som en period då bruttovinsten och bruttovinstmarginalen steg kraftigt. Men under sommaren samma år inleddes en nedgång som fortgick till omkring sommaren 2022 då marginalerna började stiga igen.

Prisökningarna i detaljstledet var mer dramatiska för diesel jämfört med bensen. I figur 106 syns det tydligt hur de kraftigare prisökningarna i början av 2022 inte innebar en ökad bruttovinstmarginal, utan i stället sjönk bruttovinstmarginalen. Det ökade varupriserna innebar en utbudsschock där bolagen inte släppte igenom hela prishöjningen till slutkund.

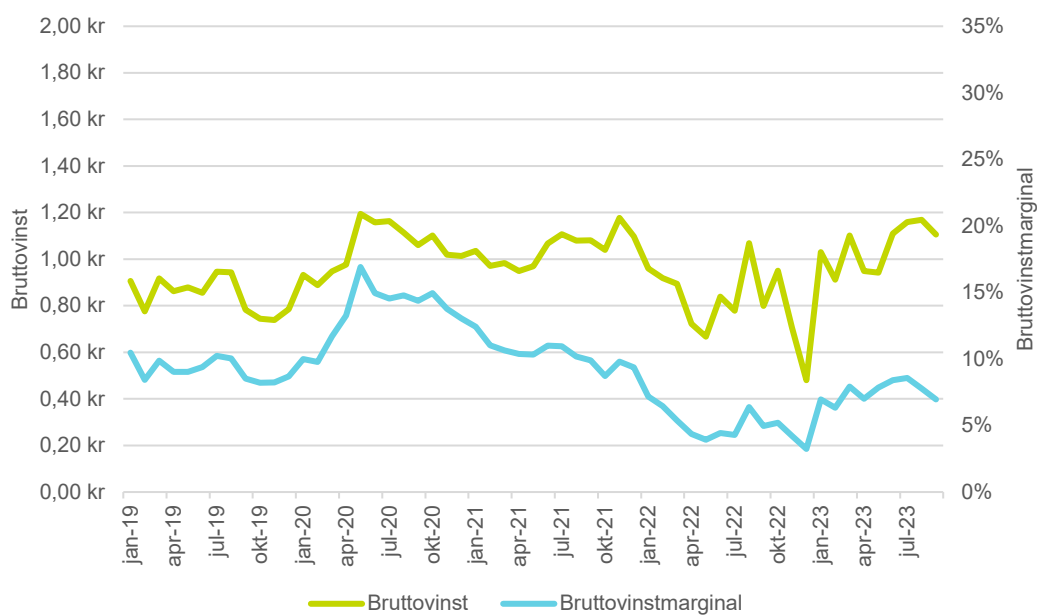
Figur 104 Genomsnittlig bruttovinst (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för diesel, reala världen med januari 2023 som bas, 2019–2023



Not: Genomsnittet är viktade efter volym såld diesel. Nettoomsättning och kostnad för sålt drivmedel är inflationsjusterade med KPI med januari 2023 som bas. Genomsnittet är beräknade för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, vilka är sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensin och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. För 2019 ingår endast fem bolag i genomsnittet då data för ett av bolagen saknas.

Källa: Statistiska centralbyrån (2024c), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

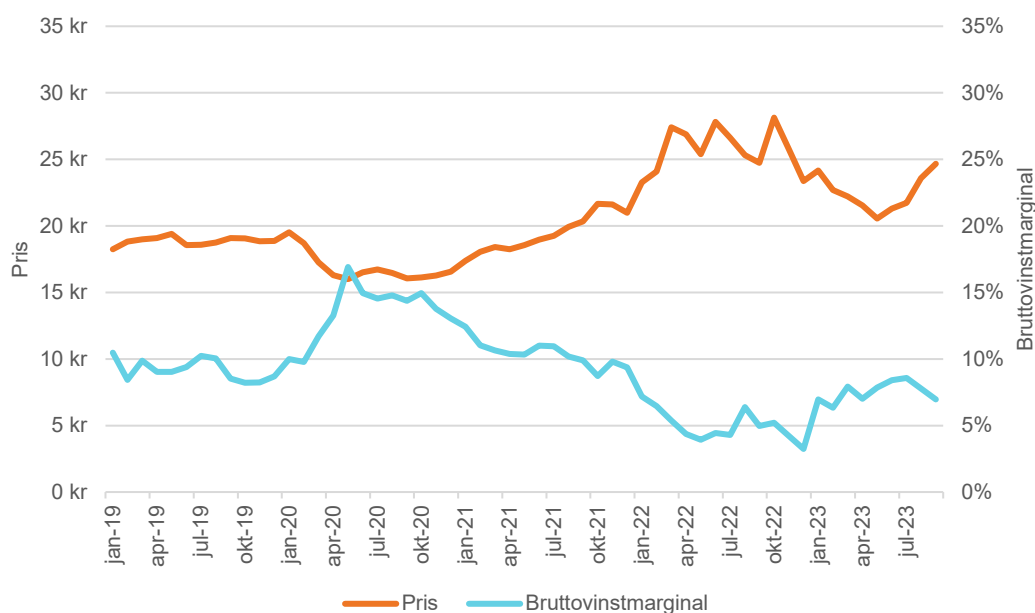
Figur 105 Genomsnittlig bruttovinst (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för diesel, reala världen med januari 2023 som bas, januari 2019–september 2023



Not: Genomsnittet är viktade efter volym såld diesel. Nettoomsättning och kostnad för sålt drivmedel är inflationsjusterade med KPI med januari 2023 som bas. Genomsnittet är beräknade för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, vilka är sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensin och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. För 2019 ingår endast fem bolag i genomsnittet då data för ett av bolagen saknas.

Källa: Statistiska centralbyrån (2024c), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

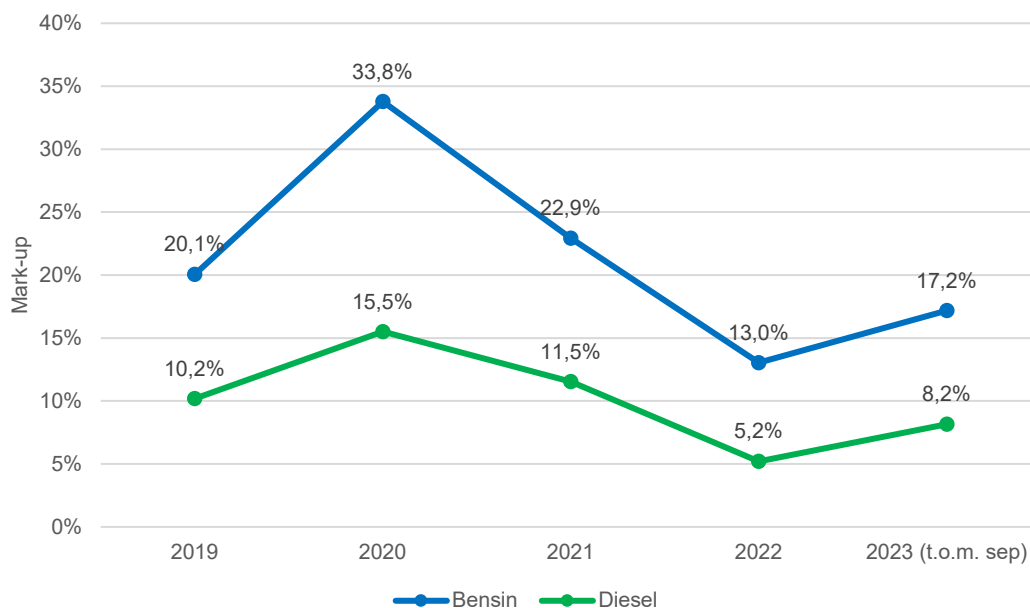
Figur 106 Genomsnittligt pris (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för diesel, reala världen med januari 2023 som bas, januari 2019–september 2023



Not: Pris är Circle K:s rekommenderade pris för diesel för bemannade stationer som aggregerats till månadsvisa genomsnitt. Genomsnittlig bruttovinstmarginal är viktade efter volym sålt diesel. Nettoomsättning, kostnad för sålt drivmedel och pris är inflationsjusterade med KPI med januari 2023 som bas. Genomsnitten är beräknade för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, vilka är sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensin och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. För 2019 ingår endast fem bolag i genomsnittet då data för ett av bolagen saknas.
 Källa: Circle K (2024), Statistiska centralbyrån (2024c), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Genomsnittlig mark-up för detaljistsförsäljning av bensin respektive diesel har haft en likartad utveckling som bruttovinstmarginalen, vilket figur 107 visar. År 2019 var genomsnittlig mark-up för bensin cirka 20 procent. För diesel var mark-up samma år cirka 10 procent. År 2023 var mark-up cirka 17 procent för bensin och cirka åtta procent för diesel. Utmärkande är den kraftiga uppgången i början av 2020 och nedgången i början av 2022. I maj 2020 var genomsnittlig mark-up cirka 53 procent för bensin och cirka 20 procent för diesel (se figur 108). Genomsnittlig mark-up gick ner för både för bensin och diesel i samband med de kraftiga pris- och kostnadsökningarna under 2022.

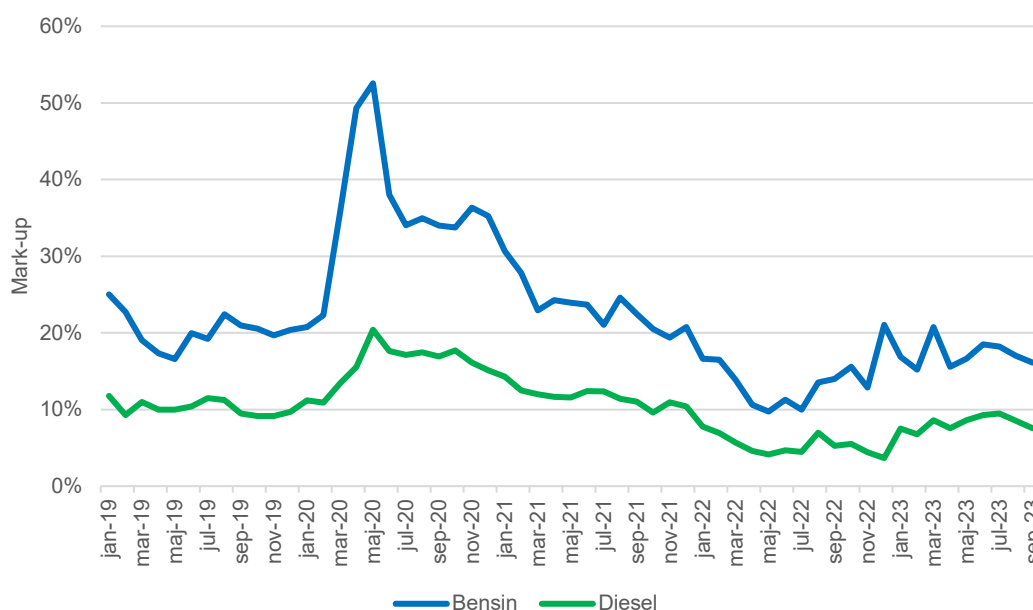
Figur 107 Genomsnittlig mark-up (procent) för sex av marknadens största bolag uppdelat för bensin och diesel, reala världen med januari 2023 som bas, 2019–2023



Not: Genomsnittet är viktade efter volym såld bensin respektive diesel. Inflationsjusterade med KPI från SCB. Nettoomsättning och kostnad för sålt drivmedel är inflationsjusterade med KPI med januari 2023 som bas. Genomsnittet är beräknade för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, vilka är sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensin och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. För 2019 ingår endast fem bolag i genomsnittet då data för ett av bolagen saknas.

Källa: Statistiska centralbyrån (2024c), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 108 Genomsnittlig mark-up (procent) för sex av marknadens största bolag uppdelat för bensin och diesel, reala världen med januari 2023 som bas, januari 2019–september 2023



Not: Genomsnittet är viktade efter volym såld bensin respektive diesel. Inflationsjusterade med KPI. Nettoomsättning och kostnad för sålt drivmedel är inflationsjusterade med KPI med januari 2023 som bas. Genomsnittet är beräknade för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, vilka är sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensin och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. För 2019 ingår endast fem bolag i genomsnittet då data för ett av bolagen saknas.

Källa: Statistiska centralbyrån (2024c), uppgifter från på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Motsvarande marginaler i grossistledet avseende försäljning av bensin och diesel har även den analyserats. Denna marknad domineras av Preem som också står för större delen av raffinaderiproduktionen i Sverige (se vidare kapitel 2). Bruttovinstmarginalerna i grossistledet för marknaden som helhet under åren 2020–2023 ligger genomgående under nivån för detaljistledet, med undantag för diesel 2022. Marginalen för bensin uppvisar en ökande trend under perioden, men ligger alltjämt under detaljismarginalen.

Samtliga större drivmedelsaktörer som är aktiva inom detaljistsförsäljning importerar emellertid bensin och diesel samtidigt som de köper av inhemska grossister. Preem och St1 exporterar dessutom avsevärda volymer av sin egen produktion, vilket redogjordes för i kapitel 2.

En del av grossistförsäljningen är dessutom en del av det depåsamarbete som beskrevs ovan.

Vi kan konstatera att grossistmarknaden för bensin och diesel som saluförs i detaljistledet i Sverige, åtminstone för de större aktörerna, förefaller internationell till sin karaktär. Förändringar i marginaler i grossistledet över tid torde därför

bestämmas av priserna på världsmarknaden i stor utsträckning snarare än av konkurrensförhållandena i Sverige.

6.2.3 Jämförelse med Storbritannien

I juli 2023 publicerade den brittiska konkurrensmyndigheten Competition and Market Authority (CMA) sin slutrapport för sin studie av den brittiska drivmedelsmarknaden. De kunde konstatera ökade marginaler för drivmedelsbolagen och även för aktörer med stationer som historiskt varit prispressande på den brittiska marknaden, vilka ägs av daglivaruaktörer.¹⁴¹ CMA publicerade i mars 2024 en uppdatering där resultaten pekar i samma riktning. De menar att de ökade marginalerna potentiellt antyder ett försämrat konkurrenstryck.¹⁴²

Konkurrensverket har jämfört bruttovinsterna och bruttovintmarginalerna som CMA redovisar i sin rapport 2023 med de genomsnittliga bruttovinsterna och bruttovinstmarginalerna för aktörerna i Sverige. CMA använder begreppet "fuel margin" som är definierad som skillnaden mellan intäkten från att sälja drivmedlet och inköpskostnaden som detaljisten har när köp av drivmedel sker från grossist.¹⁴³ Marginalen är både uttryckt i termer av pence per liter, vilket vi översätter till bruttovinst, och som andel av intäkt, vilket vi översätter till bruttovinstmarginal. Då CMA inte redovisar marginaler per produkt utan för hela drivmedelsverksamheten redovisas de svenska marginalerna för den sammanlagda detaljistförsäljningen av bensin och diesel. Marginaler för de brittiska aktörerna redovisas separat för daglivaruaktörssägda aktörer (supermarket) och icke-daglivaruaktörssägda drivmedelsaktörer (ej supermarket).

Den genomsnittliga bruttovinsten på den svenska marknaden har legat i linje med den brittiska bruttovinsten för icke-daglivaruaktörssägda aktörer, vilket visas i figur 109. Bruttovinsten för brittiska daglivaruaktörssägda aktörer har dock legat lägre, men haft en snabbare förändringstakt. År 2022 fortsatte bruttovinsten att öka på den brittiska marknaden medan den sjönk på den svenska marknaden. År 2023 har dock bruttovinsten på den svenska marknaden återigen närmat sig bruttovinsten på den brittiska marknaden. Bruttovinstmarginalen på den svenska marknaden verkar dock avvika något från hur bruttovinstmarginalerna utvecklats på den brittiska marknaden.

Bruttovinstmarginalen var högre på den svenska marknaden under perioden 2019–2021 än på den brittiska, vilket visas i figur 110. Särskilt 2020 är ett utmärkande år då den svenska bruttovinstmarginalen var cirka 16,5 procent medan den var 8,6 procent för icke-daglivaruaktörssägda aktörer och 6,2 procent för daglivaruaktörssägda aktörer. Detta har sannolikt ett samband med de stora växelkursförändringarna detta år. Året efter, 2023, låg bruttovinstmarginalerna mellan länderna närmare

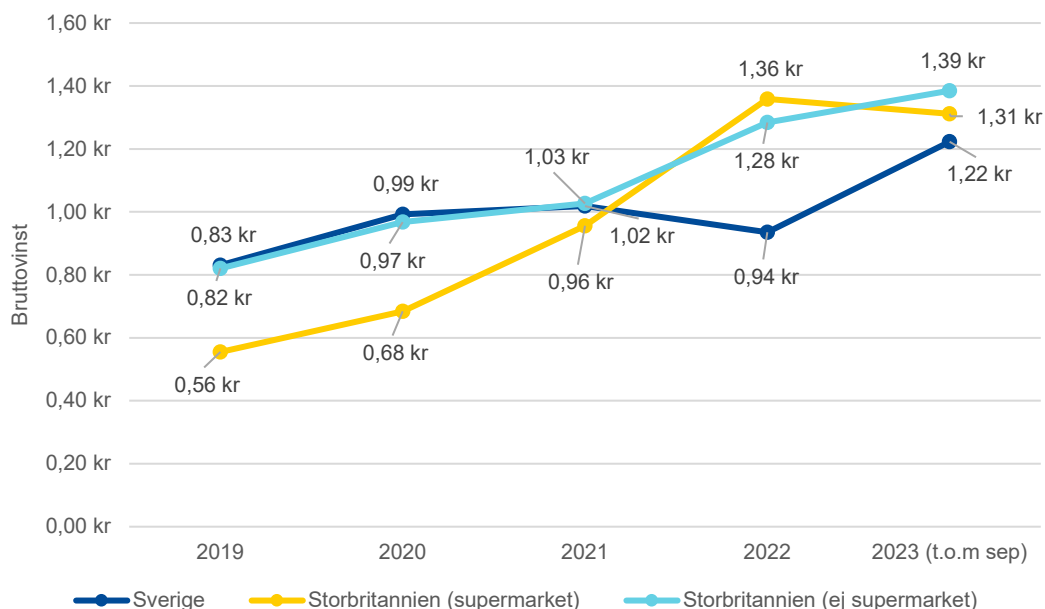
¹⁴¹ Competition and Market Authority (2023d) s. 6.

¹⁴² Competition and Market Authority (2024) s. 17.

¹⁴³ Competition and Market Authority (2023d) s. 62.

varandra. År 2023 var den genomsnittliga bruttovinstmarginalen på den svenska marknaden cirka 9,6 procent medan den var 8,9 procent för brittiska icke-daglivaruaktörssägda aktörer och 7,8 procent för brittiska daglivaruaktörssägda aktörer.

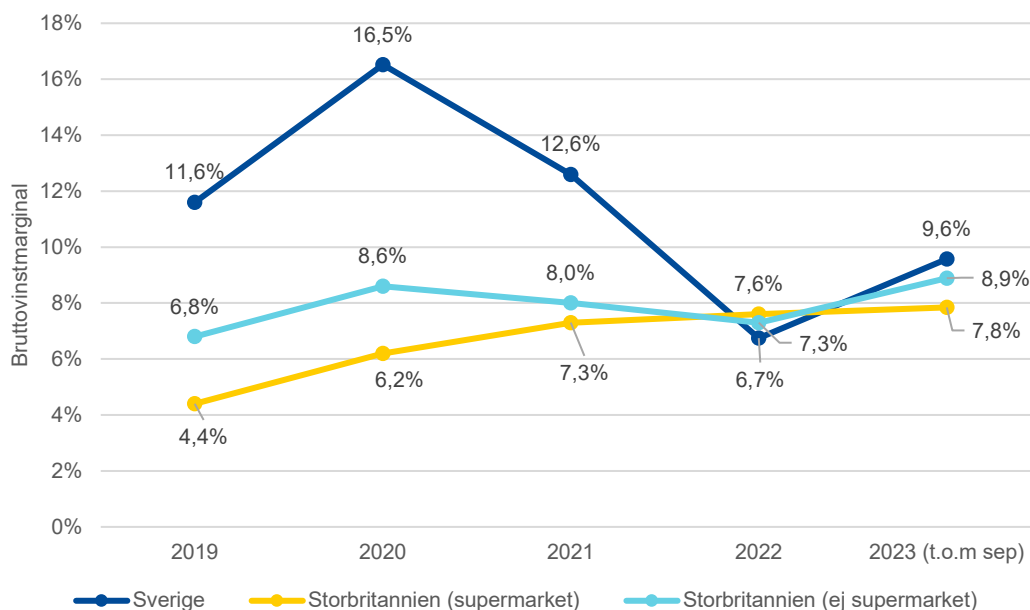
Figur 109 Genomsnittlig bruttovinst (kr/liter) Sverige och Storbritannien för bensin och diesel, 2019–2023



Not: Genomsnittet för Sverige är viktade efter volym såld bensin och diesel. Data för 2023 inkluderar månaderna januari till och med september. För Storbritannien är data för 2023 ett genomsnitt av månadsdata för månaderna januari till och med september. Uppgifter från Storbritannien har omvandlats från pund till kr, där data för 2019–2022 har omvandlats med årlig genomsnittlig växelkurs och data för månaderna januari 2023 till och med september 2023 har omvandlats med månatlig genomsnittlig växelkurs. Genomsnittet för Sverige är beräknade för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, vilka är sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensin och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. För 2019 ingår endast fem bolag i genomsnittet för Sverige då data för ett av bolagen saknas.

Källa: Competition and Market Authority (2024), Sveriges Riksbank (2024a), Sveriges Riksbank (2024b), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Figur 110 Genomsnittlig bruttovinstmarginal (procent) Sverige och Storbritannien för bensin och diesel, 2019–2023



Not: Genomsnittet för Sverige är viktade efter volym såld bensin och diesel. Data för 2023 inkluderar månaderna januari till och med september. För Storbritannien är data för 2023 ett genomsnitt av månadsdata för månaderna januari till och med september. Genomsnittet för Sverige är beräknade för Circle K, din-X, OKQ8, Preem, Qstar och St1, vilka är sex av de största bolagen på marknaden avseende volym såld bensin och diesel. Det kan dock finnas ytterligare bolag med stor försäljning som inte inkluderats. Särskilt gällande försäljning till företagskunder. För 2019 ingår endast fem bolag i genomsnittet för Sverige då data för ett av bolagen saknas.

Källa: Competition and Market Authority (2024), uppgifter från svar på åläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

7 Studier av drivmedelsmarknader i andra länder

Drivmedelsmarknaden har undersökts många gånger i många länder. I detta avsnitt presenteras en kartläggning av tidigare studier av marknaderna i andra länder och en genomgång av utvärderingar kring effekten av konkurrensförbättrande åtgärder för drivmedelsmarknaden.¹⁴⁴

Kartläggningen har utgått från tre frågor:

1. Vilka konkurrensproblem har identifierats?
2. Vilka lösningar och åtgärder har föreslagits?
3. Vilka har visat sig fungera?

Den första och andra frågan besvaras utifrån 43 marknadsstudier från 19 länder. I nästan samtliga studier identifieras konkurrensproblem, och i de flesta av dessa lämnas förslag för att lösa dem.

Vi drar slutsatsen att de vanligaste identifierade konkurrensproblemen i de länder som ingår i kartläggningen utgörs av inträdeshinder i produktions-, grossist- och detaljistled, otillräcklig konsumentinformation, samarbeten och prispölsamhet.

Ungefär två tredjedelar av de identifierade konkurrensproblemen gäller detaljistledet jämfört med en tredjedel som handlar om förhållanden i producent- och grossistled.

I produktions- och grossistledet handlar inträdeshindren i huvudsak om svårigheter att få tillträde till nödvändig infrastruktur som lagringskapacitet, oljeterminaler och ledningsinstallationer. Det kan också handla om långsamma och restriktiva tillståndsprocesser för att investera i anläggningar. Även samarbeten och andra kopplingar, såsom ägande, mellan konkurrerande bolag har lyfts fram som faktorer som leder till ett försvagat konkurrenstryck.

Förslagen som lämnas för att åtgärda dessa hinder för en effektiv konkurrens handlar främst om att göra grossistmarknaden rörligare, reglera tillträdet till infrastruktur, effektivisera tillståndsprocesser och i viss mån även standardisering av exempelvis drivmedelskvaliteter.

I detaljistledet handlar inträdeshindren i första hand om tillgången på attraktiva lägen för drivmedelsstationer, särskilt i anslutning till motorvägar. Denna tillgång är ofta ett resultat av offentlig tillståndsgivning, men kan också handla om att

¹⁴⁴ Marknadsstudie och utredning används genomgående här för att beskriva de publicerade analyser som detta kapitel grundar sig på. Dessa begrepp används här utan hänsyn till om specifika utredningar utgör allmänna främjanderapporter eller härrör från specifika juridiska processer.

befintliga aktörer hindrar utmanare från att etablera sig. Konsumenternas tillgång till relevant och tillförlitlig information, särskilt om aktuella priser för drivmedel, är ett annat område där konkurrensmyndigheter konstaterat brister och därmed också en försvagad konkurrens. Ett vanligt mönster för prissättning är att en aktör är prisledare som övriga aktörer anpassar sig efter.

Bland förslagen kan nämnas en mer konkurrensfrämjande tillståndsprocess för att öppna nya drivmedelsstationer. Många förslag tar sikte på konsumenternas tillgång till prisinformation. Applikationer och hemsidor med aktuella priser som regleras offentligt är förslag som föreslagits i flera länder och blivit verklighet i några länder, däribland Västaustralien och Tyskland. Det har även föreslagits att begränsa antalet tillfällen per dag då drivmedelsföretagen tillåts höja priserna.

Den tredje frågan, om vilka lösningar och förslag som visat sig mest framgångsrika, visade sig svår att besvara med stöd av de studier som ingick i kartläggningen för att besvara fråga ett och två. Underlaget i vår kartläggning i denna del utgår i stället från forskningen. Denna är ofta mer avgränsad men samtidigt analytiskt mer avancerad.

På ett övergripande plan kan slutsatsen dras att genomförda åtgärder varit mer framgångsrika i detaljistledet än i producent- och grossistledet. Åtgärder för att reducera inträdeshinder har generellt haft större effekt i detaljistledet än i tidigare led. Typiska sådana åtgärder för detaljistledet innefattar förändrade villkor för etableringen av nya drivmedelsstationer. Åtgärder för att öka pristransparensten för konsumenterna och göra det enklare och snabbare att kunna jämföra priser har utvärderats vid ett antal tillfällen. Resultaten är inte entydiga. I vissa fall har exempelvis prisapplikationer haft en konkurrensfrämjande och prissänkande effekt och uppfyllt förväntningarna. I andra fall har denna effekt uteblivit. En begränsning i antalet tillfällen då drivmedelsföretag kan höja priserna har utvärderats vid några tillfällen och resultaten, som ska tolkas försiktigt, visar en svag tendens till att det leder till lägre priser och en förbättrad konkurrens.

I följande avsnitt 7.1 ges en mer detaljerad genomgång av genomförandet av kartläggningen och dess resultat. I avsnitten 7.2 och 7.3 utvecklas mer i detalj svaren på de tre frågorna som besvaras i detta kapitel.

7.1 Kartläggningen – genomförande och sammanställning

Kartläggningen utgår från två urval av studier och rapporter.

Det första urvalet används för att besvara fråga ett och två och utgörs av ett brett urval av studier i andra länder som gjorts sedan 2000 och är offentliga. I första hand har utredningar från konkurrensmyndigheter använts, men även andra rapporter som gjorts av, eller på uppdrag av, andra offentliga organ och som hänvisats till i litteraturen har använts. De länder som kartläggningen fokuserar på är företrädes-

vis medlemmar i EU, nordiska länder samt övriga medlemmar i OECD med relevanta och tillgängliga publikationer. Totalt utgörs underlaget för de två första frågorna av 43 marknadsstudier från 19 länder som offentliggjorts under perioden 2000 till 2023. Vissa länder förekommer oftare än andra, såsom Spanien med åtta utredningar, och andra mer sällan.

Sökningen efter marknadsstudier från dessa länder har i första hand genomförts genom att besöka respektive lands konkurrensmyndighets hemsida och där sökt bland deras publikationer för marknadsstudier som behandlar drivmedel, bränsle, bensin, diesel eller liknande nyckelord och som inte publicerats tidigare än 2020. I vissa fall har konkurrensmyndigheter kontaktats för att säkerställa att ingen offentligt publicerad utredning missats. För att komplettera detta har resultatet av sökningarna även jämförts med listor på de marknadsstudier om drivmedelsmarknader som noterats till ICN samt de som framgår av OECD Policy Roundtable om drivmedelsmarknaden från 2013.¹⁴⁵ Utöver detta ingår vissa relevanta utredningar genomförda av andra organisationer eller författare än nationella konkurrensmyndigheter. Dessa utredningar har hittats genom att de refererats till i den övriga litteraturen som använts. Någon systematisk sökning efter sådana utredningar har inte genomförts då kartläggningen primärt avser konkurrensmyndigheters marknadsstudier.

Kartläggningen avgränsas till konkurrensproblem vilka som utgångspunkt inte ansågs utgöra någon överträdelse av gällande konkurrensregler.¹⁴⁶ Den är därutöver avgränsad till marknaden för försäljning av bensin och diesel med en tydlig koppling till konsumentnära marknader. Slutligen bortses generellt från förslag som berör skatter, trafikeffektivitet, förändringar av miljöåtgärder, bekämpning av smuggling eller skatteundandragande, öppettider, pristak och begränsningar i tillåtet produktutbud.

Kartläggningen avseende fråga 1 och 2 sammanfattas i tabell 47 nedan.

De konkurrensproblem som identifierats kan delas in i fem tematiska kategorier vilka åskådliggörs i tabellen tillsammans med de åtgärder och förslag som lämnats. Som tabellen visar handlar flera konkurrensproblem om olika former av inträdeshinder, men också otillräcklig information till konsumenterna och problem rörande kopplingar, avtal och prisföljsamhet mellan olika drivmedelsbolag.

Prisföljsamhet handlar ofta om att ett företag är marknadsledare gällande priser för drivmedel och där övriga företag följer efter. Inträdeshindren rör primärt tillgången till logistik- och lagringsinfrastruktur samt offentliga regleringar som försvårar för etableringen av nya drivmedelsstationer. Den otillräckliga konsumentinformationen rör nästan uteslutande svårigheten för konsumenterna att ta del av prisinformation och jämföra priset hos olika stationer.

¹⁴⁵ International Competition Network (2020), OECD (2013).

¹⁴⁶ Se kapitel 8 för en genomgång av rättspraxis kopplat till drivmedelsmarknader.

Tabell 47 Kartläggning av konkurrensproblem och föreslagna åtgärder i studier från andra länder, 2000–2023

Typ av konkurrensproblem och föreslagna åtgärder	
1. Inträdeshinder i produktions- och grossistled	
<u>Konkurrensproblem</u>	<u>Föreslagna åtgärder</u>
a) Svårighet att få kunder	i. Åtgärder för en mer rörlig grossistmarknad
b) Tillgång till logistik/lagringsinfrastruktur/ raffinaderikapacitet	ii. Bredare tillgång till infrastruktur
c) Svårighet att bygga ut lagringsinfrastruktur	iii. Utbyggnad av infrastrukturen
d) Svårighet att bygga nytt raffinaderi	iv. Harmonisering av drivmedelsstandarder
e) Avvikande tekniska standarder	
2. Inträdeshinder i detaljistled	
<u>Konkurrensproblem</u>	<u>Föreslagna åtgärder</u>
a) Regleringar av mark/brist på attraktiva lägen	i. Förenklade regler/tillståndprocesser, mer tillåtande markplanering
b) Betydande finansiell investering	ii. Konkurrensutsatt fördelning av stationer efter motorväg
c) Fördelning av drivmedelsstationer efter motorvägar	
d) Brist på grossister	
3. Otillräcklig konsumentinformation	
<u>Konkurrensproblem</u>	<u>Föreslagna åtgärder</u>
a) Prisinformation	i. Krav på prisskyltar vid stationer/motorväg
b) Bristande kunskap om högoktanig bensin	ii. Prisjämförelseverktyg
	iii. Bättre information om högoktanig bensin
4. Konkurrensstörande avtal och samarbeten	
<u>Konkurrensproblem</u>	<u>Föreslagna åtgärder</u>
a) Samarbeten och ömsesidiga beroenden mellan företag	i. Begränsning i korsägande, informationsdelning och kopplingar mellan företag
b) Avtal som begränsar fristående drivmedelsföretag och stationer	ii. Stärkt ställning för detaljist gentemot grossist
c) Informationsdelning	iii. Starkare konkurrenslagstiftning
5. Prisföljsamhet	
<u>Konkurrensproblem</u>	<u>Föreslagna åtgärder</u>
a) Prisedare och hög följsamhet och återhållsamhet i prissättningen	i. Reglering av prisförändringar
6. För svagt konkurrenstryck	
<u>Konkurrensproblem</u>	<u>Föreslagna åtgärder</u>
a) Statisk marknad	i. Expansionsförbud för större företag
	ii. Tvingande avyttringar
	iii. Övervakning av branschen

Det är inte nödvändigtvis så att alla, eller ens de flesta, av de identifierade problemen behöver finnas i ett och samma land. Men något konkurrensproblem har av någon utredning identifierats i nästan alla länder som är med i kartläggningen, och oftast finns mer än en typ av problem i samma land.

I tabell 48 visas en grov fördelning mellan länder av identifierade konkurrensproblem och lämnade förslag enligt kategoriseringen i ovan. Denna ger en övergripande bild och visar tydligt att vissa teman är ofta förekommande. Man bör dock komma ihåg att vissa studier varit snävt avgränsade: om en viss konkurrensproblematik inte har identifierats i ett visst land behöver det inte betyda att problemet i fråga inte förekommer där. Åtgärder som genomförts eller föreslagits vid sidan av det undersökta materialet ingår inte heller i tabellen.

Tabell 48 Kategorier med identifierade konkurrensproblem och åtgärdsförslag per land

	1. Inträdes- hinder i produktions- och grossistled	2. Inträdes - hinder i detaljstled	3. Otillräcklig konsument- information	4. Konkurrens- störande avtal och samarbeten	5. Pris- följsamhet
Australien	P,F	P,F	P,F	P,F	F
Danmark			P,F		P
Frankrike			P,F		
Grekland	P,F	P,F	P,F	P,F	
Irland					
Island	P,F	P,F	F	P,F	P,F
Israel	P,F	P		P	
Italien	P,F	P,F	P,F		P
Lettland			P,F		
Norge				P	P,F
Nya Zeeland	P,F		P,F	P,F	F
Portugal	P,F	P,F	P,F	P	
Rumänien		P,F		P,F	P,F
Singapore			P,F		
Slovenien		P,F	P,F		P,F
Spanien	P,F	P,F	P,F	P,F	
Storbritanni en		P	P,F		P
Tyskland	P	P	P	P	P
Österrike					
Antal problem	9	11	13	10	8
Antal förslag	8	8	13	6	6

Not: P = Problem identifierat i landet, F = Förslag lämnat. Antal problem och antal förslag avser antalet länder där en marknadsstudie identifierat minst ett problem respektive identifierat minst ett förslag. Förslag för att stärka konkurrens generellt ingår inte i denna tabell.

Kartläggningen visar att inträdeshinder finns för både detaljist- och grossistled. Otillräcklig konsumentinformation är däremot ett problem för slutkonsument och

rör därför främst detaljistledet. Även prisföljsamhet är ett problem rörande detaljistledet. Avtal och samarbeten mellan företag som är negativa för konkurrensen, utan att för den sakens skull ha ansetts utgöra överträdelse av landets konkurrensregler, visas i både detaljist- och grossistled.

Bortsett från denna kategori är det vanligare att problem identifieras för detaljistledet än för grossistledet. Nio länder har minst ett inträdeshinder i grossistled, men 18 länder har konkurrensproblem i detaljistledet rörande inträdeshinder, otillräcklig konsumentinformation eller prisföljsamhet. Vissa av dem har samtliga dessa problem. Tendensen bland de undersökta länderna är alltså att problem rörande detaljistledet är nästan dubbelt så vanligt som problem rörande grossistledet.

Det är vanligt att dessa utredningar presenterar åtgärder för att ta itu med de problem som identifierats. Det gäller för samtliga studier med undantag för utredningarna från Irland, Tyskland och Österrike. En bristande tillgång på lagringskapacitet föreslås exempelvis bland annat lösas med reglerad tillgång för tredje part till sådan infrastruktur. Offentlig reglering av tillståndprocesser och markplanering är också föremål för förslag för att förenkla för nyetableringar av drivmedelsstationer.

Den kategori där flest utredningar som identifierade problem också lämnade rekommendationer om åtgärder är otillräcklig konsumentinformation, där 12 av 13 länder hade lösningsförslag. Förslag var även vanligt för att adressera inträdeshinder i grossistled, där sådana presenterades i åtta av de nio länder som identifierat problem i denna kategori. Den kategorin med minst andel förslag, bland utredningar som också identifierade problem inom kategorin, är prisföljsamhet samt konkurrensstörande avtal och samarbeten, där strax över hälften av länderna presenterade åtgärdsförslag.

För den tredje frågan, om analyser kring hur väl olika lösningar och åtgärder lyckats komma till rätta med de identifierade konkurrensproblemen, har kartläggningen i första hand utgått från forskningslitteraturen, kompletterat med mer översiktliga utvärderingar. Denna del av kartläggningen gör inte heller anspråk på att vara heltäckande: vi finner att det finns väsentligt färre utvärderingar av lösningar och åtgärder än det finns studier av konkurrensproblem på drivmedelsmarknader.

De forskningsartiklar som refereras till har hittats genom sökningar om drivmedel bland den nationalekonomiska forskningslitteraturen i publikationsdatabaser, en genomgång av, inom området, centrala forskares publikationer och genom att följa källhänvisningar till och från relevanta artiklar inom området. De mer indikativa utvärderingar som refereras till, och som inte utgör forskningspublikationer, har inte sökts på ett systematiskt vis och utgör inte heller ett heltäckande eller systematiskt urval. De ska snarare ses som kompletterande exempel.

Genomgången av detta material visar att frågan vi vet jämförelsevis lite om är hur framgångsrika olika åtgärder och förslag har varit för att komma tillrätta med konkurrensproblem. Det finns få utvärderingar av genomförda förslag. De brister också i jämförbarhet mellan länder och över tid.

Några övergripande intryck kan sammanfattas enligt följande. Erfarenheter från genomförda åtgärder mot inträdeshinder i grossistledet är att åtgärderna generellt haft begränsad effekt. Detta bygger dock på få utvärderade fall och framför allt åtgärder för att skapa en mer rörlig grossistmarknad. Försök att uppnå sådan rörlighet genom begränsningar i leverantörsavtals exklusivitet och längd samt lagstadgad rättighet till enskilda drivmedelsköp från en grossist har i utvärderade fall inte haft avsedd effekt. Varuförsörjning sker fortsatt främst genom långa avtal med enbart en aktör. Åtgärder mot inträdeshindren i detaljistled har, när de väl utvärderats, generellt haft bättre resultat än åtgärder mot inträdeshinder i tidigare led. Förenklingar av tillståndsprocesser och markplanering i Portugal och Spanien verkar ha haft positiv effekt på etableringen av nya stationer och, i något fall, dämpat priser. Effekten av stärkt pristransparens kan, enligt de utvärderingar som genomförts, vara såväl positiv som negativ avseende prisnivå och marginaler på drivmedel. Sådana reformer kan både stärka konsumentens möjlighet att välja de mest prisvärda alternativen och bidra till en återhållsam konkurrens mellan drivmedelsföretag. Vissa utvärderingar visar följaktligen på lägre priser samtidigt som vissa visar på högre priser. Utvärderingar av regleringar av begränsningar i prisändringar ska tolkas försiktigt, men ger generellt mer positiva resultat. Österrike och Australien har infört sådana begränsningar och utvärderingar därifrån tyder på lägre priser. Det är dock för få fall och för stor osäkerhet i resultaten för att dra definitiva slutsatser om sådana begränsningars effekt.

I detta kapitel kartläggs vad som skrivits och påståtts i tidigare studier av drivmedelsmarknader i andra länder. De flesta marknadsstudier är tydliga kring vilka konkurrensproblem som identifierats. Det bör dock noteras att vissa utredningar är mer otydliga, och kan exempelvis blanda själva problemen med problemens effekter. Här har vi gjort en egen bedömning av vilka konkurrensproblem som identifierats samt vad som utgör konkurrensproblem och vad som snarare bör ses som en effekt av andra problem.

7.2 Identifierade konkurrensproblem

De konkurrensproblem som identifierats i marknadsstudier från andra länder har fördelats inom fem kategorier. Inom detta delavsnitt beskrivs dessa konkurrensproblem mer ingående och exempel från olika länder presenteras.

7.2.1 Inträdeshinder i produktions- och grossistled

Den första kategorin av konkurrensproblem rör inträdeshinder i produktions- och grossistledet, något som identifierats i nio av länderna som ingår i kartläggningen. Med grossistmarknaden avses här alla nationella led som handlar med drivmedel uppströms av detaljistledet, såväl import av drivmedel som raffinaderi och rena mellanhänder inkluderas. Till skillnad mot i tidigare kapitel görs här en förenkling då även varuförsörjningen inkluderas i begreppet grossistmarknad. En ny aktör

som vill etablera en annan källa till drivmedel vid sidan av de ofta fåtal dominerande importörerna och raffinaderierna möter ofta hinder. Tabell 49 sammanfattar konkurrensproblemen inom denna kategori på en mer detaljerad nivå än tabell 47.

Tabell 49 Problem #1. Inträdeshinder i produktions- och grossistled

1.a Svårighet att få kunder
<ul style="list-style-type: none"> • Drivmedelsförsörjningen sker genom långa och exklusiva leverantörsavtal (8, 11, 14, 19, 30, 33) • En mindre grossist kan ha svårt att erbjuda leveranssäkerhet (19)
1.b Tillgång till logistik- och lagringsinfrastruktur samt raffinaderikapacitet
<ul style="list-style-type: none"> • Begränsad lagringsinfrastruktur som ägs eller redan används av större etablerade företag (2, 10, 13, 20, 22, 24) • Infrastruktursamarbeten mellan större drivmedelsbolag som är svåra att gå med i (2, 19, 22, 42) • Brist i regleringen av röledningsnätverk och inflytande från större drivmedelsföretag över nätverkets drift (30, 33, 35) • Brist i lagstadgad tredjepartstillgång till lagringskapacitet (33) • Lagstadgade säkerhetsreserver av drivmedel hos företag försvårar för grossister utan raffinaderi och innebär en efterfrågan på begränsad lagringskapacitet (7, 8, 22, 35) • Krav på tillgång till en minimivolym av lagring för att få tillstånd som grossist (8)
1.c Svårighet att bygga ut lagringsinfrastruktur
<ul style="list-style-type: none"> • Ägare av importterminaler vill inte investera i ny kapacitet utan försäkran om stor efterfrågan (2) • Brist på lämplig mark för ny lagringsinfrastruktur, markplanering och miljölagstiftning som begränsar möjliga platser och en svårighet att få tillstånd för att etablera en sådan anläggning (6, 8, 19, 20, 22)
1.d Svårighet att bygga nytt raffinaderi
<ul style="list-style-type: none"> • Stor investeringskostnad, där en stor andel går förlorad om den som etablerar raffinaderiet senare väljer att lämna marknaden (2) • Risk för att nytt raffinaderi skapar överkapacitet nationellt (2) • Betydande administrativa hinder och brist på lämplig mark (33)
1.e Avvikande tekniska standarder
<ul style="list-style-type: none"> • Annorlunda drivmedelsstandard än omvärlden försvårar och fördyrar import (2, 17, 21)

Not: siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där problemen identifierats.

Ett inträdeshinder för aktörer som vill etablera sig på grossistmarknaden är svårigheten i att hitta tillräckligt med detaljister som kunder. För det första är de största drivmedelsbolagen i de flesta länder vertikalt integrerade och har verksamhet inom såväl grossist- som detaljistledet. Stationer ägda av en konkurrerande grossist kommer inte att byta leverantör av drivmedel. För det andra kan de självständigt ägda stationerna också vara svåra att sälja till. Avtal med grossister kan, som i exempelvis Nya Zeeland och Spanien, ofta vara långa och innehålla krav på exklusivitet.¹⁴⁷ Avtalen kan också ge drivmedelsstationen rätten att sälja under det större företags

¹⁴⁷ Comisión Nacional de la Competencia (2009) s. 24, Commerce Commission New Zealand (2019) s. 245.

varumärke. Att byta varumärke innebär kostnader.¹⁴⁸ Drivmedelsstationen kan föredra leveranssäkerhet, vilket en helt ny aktör kan ha svårt att garantera.¹⁴⁹ Även om en ny grossist skulle kunna erbjuda bättre villkor finns alltså hinder att över huvud taget få tillräckligt med kunder. Det kan också vara svårt att konkurrera med etablerade aktörer. Även om en ny importör lyckas importera till samma pris som andra importörer kan de få det svårt att hävda sig mot aktörer med raffinaderier, som i vissa fall har kostnadsfördelar mot import.¹⁵⁰

Drivmedelsgrossister behöver i vissa länder bidra till att upprätthålla minimireserver eller säkerhetsreserver av drivmedel. Om olika typer av företag har olika förutsättningar att upprätthålla sådana reserver kan kraven, om de gäller lika för alla såsom i Spanien, bli konkurrenssnedvridande.¹⁵¹ Oavsett innebär sådana krav att lagringskapacitet tas i anspråk för reserver, och därmed kan försvåra tillgängligheten till lagring i övrigt.

Att producera drivmedel kräver tillgång till raffinaderi och tillhörande infrastruktur. Att distribuera drivmedel brett kräver tillgång till lagrings- och distributionsinfrastruktur. Men att få tillgång till sådan infrastruktur kan vara svårt för en ny aktör. Flera länder som haft historiska monopol i något produktionsled, och som sedan avreglerat monopolet, har i dag problem med att något led inte drivs på fullt konkurrensmässiga villkor. Ett exempel är Spanien, där transport- och lagringsinfrastruktur hos den tidigare monopolisten hamnat i ett enskilt företag, *Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH)*.¹⁵² Detta företag äger Spaniens väl utbyggda nät av rörledningar och en stor andel av lagringskapaciteten. Den spanska konkurrensmyndigheten har kritiserat hur tillgången till företagets tjänster regleras och hur större drivmedelsbolag tillåts påverka företaget.¹⁵³ Det saknas exempelvis översyn över företagets prissättning eller hur dess infrastruktur utvecklas och vidmakthålls. De största drivmedelsbolagen tillåts samtidigt vara både kunder hos CLH och vara delägare och delta i företagets styrning.

Även i länder utan tidigare reglerade marknader kan infrastruktur tillgången vara ett problem. Infrastruktursamarbeten mellan drivmedelsbolag finns exempelvis i flera länder, men det kan vara svårt att gå med i samarbetena och på så sätt få tillgång till infrastruktur. Den existerande infrastrukturen kan också i hög grad ägas

¹⁴⁸ Exempelvis Competition and Markets Authority (2022c) s. 68.

¹⁴⁹ Se exempelvis Commerce Commission New Zealand (2019) s. 235 eller Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 216.

¹⁵⁰ Se bland annat Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 209, 216 och Commerce Commission New Zealand (2019) s. 191, 85–87.

¹⁵¹ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015) 125–130.

¹⁵² Comisión Nacional de la Competencia (2009) s. 28.

¹⁵³ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s. 58–60.

eller kontrolleras av de etablerade drivmedelsföretagen, som exempelvis i Australien och Portugal, med resultatet att det finns begränsat med kapacitet för en ny aktör att överhuvudtaget kunna få tillgång till.¹⁵⁴

Ett sätt att komma runt svårigheten i att få tillgång till existerande infrastruktur är att bygga ny infrastruktur. Men sådana projekt kan vara svåra. Tillgången till lämplig mark kan vara begränsad, exempelvis på grund av hinder i markplanering eller tillståndsprocesser som i Portugal.¹⁵⁵ Vissa projekt, såsom större hamnkapacitet eller nya importterminaler, kräver stora investeringar och kan ha karaktären av naturliga monopol. Australiens konkurrensmyndighet gör exempelvis bedömningen att en självständig ägare av importterminaler inte kommer att vilja investera i en utbyggd kapacitet åt en ny importör utan någon försäkran om att den nya importören kommer att nyttja kapaciteten genom att importera betydande mängder drivmedel över en längre period.¹⁵⁶ Precis som andra stora projekt medför etableringen av ett nytt raffinaderi stora hinder av olika slag, såsom tillståndsprocesser.¹⁵⁷

I vissa fall har tekniska standarder för drivmedel som avviker från omvärlden anses utgöra hinder.¹⁵⁸ En importör möter ett mer begränsat internationellt utbud ifall inhemska krav på drivmedel är högre än i omvärlden.

7.2.2 Inträdeshinder i detaljistled

Inträdeshinder har inte enbart identifierats i grossistledet. I 12 av länderna har konkurrensmyndigheter även funnit inträdeshinder i detaljistledet. Att expandera ett stationsnät, men i synnerhet att etablera ett nytt, möter svårigheter. Tabell 50 sammanfattar de inträdeshinder för detaljistledet som identifierats i andra länder.

¹⁵⁴ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 213, Autoridade da Concorrência (2009) s. 190–200, 202–207.

¹⁵⁵ Autoridade da Concorrência (2009) s. 209–210.

¹⁵⁶ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 214–215.

¹⁵⁷ Se exempelvis Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 216 och Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s. 56.

¹⁵⁸ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 20, Hale & Twomey (2008) s. 23–24, Autoridade da Concorrência (2008) s. 79.

Tabell 50 Problem #2. Inträdeshinder i detaljistled

2.a Regleringar av mark/brist på attraktiva lägen	
	<ul style="list-style-type: none">• Restriktiv och långsam markplanering (3, 7, 10, 28, 29, 30, 33)• Lång, komplex och/eller restriktiv tillståndsprocess (11, 12, 13, 21, 22, 25, 28, 29, 33)• Brist på kommersiellt attraktiva lägen som inte redan har en drivmedelsstation (28, 29, 42)• Regleringar som omöjliggör för drivmedelsstationer vid större kommersiella anläggningar, såsom dagligvarubutiker (7, 20, 21, 33, 34)• Regleringar som skapar hinder för obemannade drivmedelsstationer (34, 36, 37)
2.b Betydande finansiell investering	
	<ul style="list-style-type: none">• Krävs stor investering för att bygga ett stationsnät (10, 20, 25, 28, 42)• Drivmedelsförsörjningen och tillhörande logistik kräver en initial stor investering (42)
2.c Fördelning av drivmedelsstationer efter motorvägar	
	<ul style="list-style-type: none">• Bristande hänsyn till konkurrens tas vid fördelning av drivmedelsstationer efter motorväg, så att exempelvis samma bolag kan driva flera stationer efter varandra (20, 22, 25, 30, 33, 34, 41, 42)• Fördelning av drivmedelsstationer efter motorvägar sker inte alltid i en öppen konkurrensutsatt process. Aktörer som är villiga att driva många stationer kan premieras. Avtal kan vara långa, över 30 år i vissa fall. Hyran kan vara baserad på försäljningen av drivmedel och driva upp priserna (6, 7, 8, 22, 23, 24, 25, 28, 30, 33, 42)• Nya aktörer kan ha svårt att ersätta gamla även när avtalet går ut, då de gamla aktörerna har informationsövertag och redan investerat i stationen (23)• Avgifter för att få ha drivmedelstation efter motorväg som försvårar verksamheten och driver upp priset (6, 7, 8, 14, 23)
2.d Brist på grossister	
	<ul style="list-style-type: none">• Vertikalt integrerade konkurrenter som saknar incitament att erbjuda ett bra pris som grossist till detaljister som konkurrerar med dem (10)

Not: siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där problemen identifierats.

Ett problem som återkommer i flera länder är bristen på attraktiva lägen för drivmedelsstationer som inte redan är tagna i anspråk.¹⁵⁹ En brist på attraktiva lägen skapar ett uppenbart hinder för expansion för såväl nya som etablerade aktörer. Ett annat inträdeshinder, som också kommer av verksamhetens natur, är att det krävs en betydande finansiell investering att etablera sig på drivmedelsmarknaden.¹⁶⁰ Ett stationsnät kan exempelvis behöva ha en tillräcklig storlek för att vara effektivt och lönsamt.

De flesta inträdeshinder i detaljistledet rör dock olika typer av offentliga regleringar. Markplaneringen kan vara restriktiv och skapa svårigheter i att hitta lämpliga platser där drivmedelsstationer tillåts. Processen för att planera ny mark för drivmedelsstationer kan vara lång, komplex och osäker. Att bedriva försäljning av drivmedel på en station kräver i regel också olika former av tillstånd. Processerna

¹⁵⁹ För exempelvis Tyskland och Slovenien, se Bundeskartellamt (2011) s. 59 och Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence (2021) s. 30.

¹⁶⁰ Se exempelvis Consiliul Concurenței (2019) s. 100 och Bundeskartellamt (2011) s.58–59.

för att få dessa kan också vara komplexa och ta lång tid. Olika tillstånd kan behövas från olika myndigheter på olika regionala nivåer som fås genom separata processer. Det kan också finnas regleringar som är oproblematiska för bemannade stationer men som hindrar obemannade stationer, såsom i exempelvis Spanien.¹⁶¹ På liknande sätt har vissa konkurrensmyndigheter kritiserat regler som försvårat för dagligvaruföretag att öppna drivmedelsstationer vid sina butiker.¹⁶²

Vid sidan av generella inträdeshinder utgör ett återkommande problem en bristande konkurrens mellan drivmedelsstationer efter motorvägar. Det kan i dessa fall finnas en tröskel mot att lämna motorvägen för att tanka, exempelvis för att det är en tullväg.¹⁶³ En bidragande orsak till sämre konkurrens efter motorvägen är hur tillstånden eller avtalen för driften av drivmedelsstationer efter motorvägar fördelas. Det är inte givet att avtalen fördelas i en konkurrensutsatt process. Även om de gör det så tar processen inte nödvändigtvis tillräcklig hänsyn till hur konkurrensen och mångfalden av aktörer sedan blir. Samma aktör kan få tillstånd att driva flera drivmedelsstationer i rad och därmed bli utan konkurrens på en sträcka, såsom exempelvis efter vissa portugisiska och spanska motorvägar.¹⁶⁴ Avtalen kan vara långa, så att möjligheten att byta operatör sällan inträffar.¹⁶⁵

Slutligen möts en potentiell ny aktör på detaljistmarknaden av att de tillgängliga grossisterna också ofta är vertikalt integrerade med egna stationsnät, och därmed framtida konkurrenter. Den isländska konkurrensmyndigheten gör bedömningen att det vore olönsamt för någon av de isländska vertikalt integrerade drivmedelsföretagen att sälja drivmedel till ett företag som avser konkurrera med dem i detaljistledet.¹⁶⁶ Myndigheten gör därmed också bedömningen att drivmedelsföretagens incitament och kapacitet att neka potentiella konkurrenter tillgång till lagringsutrymme eller drivmedel utgör ett konkurrensproblem.¹⁶⁷

7.2.3 Otillräcklig konsumentinformation

En av de vanligaste kategorierna av konkurrensproblemen, identifierade i 13 av länderna i kartläggningen, rör otillräcklig information för primärt kundgruppen privatpersoner. Konkurrensproblemen inom denna kategori sammanfattas i tabell 51.

¹⁶¹ Comisión Nacional de la Competencia (2016).

¹⁶² Comisión Nacional de la Competencia (2009) s. 69–71, Autoridade da Concorrência (2009) s. 4–6.

¹⁶³ Autoridade da Concorrência (2009) s. 64.

¹⁶⁴ Autoridade da Concorrência (2009) s. 315, Comisión Nacional de la Competencia (2012b), s. 66.

¹⁶⁵ Slovenien utgör ett extremt exempel med avtal på upp till 30 år. Se Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence (2017) s. 24.

¹⁶⁶ Samkeppniseftirlitið (2015) s. 285.

¹⁶⁷ Ibid.

Tabell 51 Problem #3. Otillräcklig konsumentinformation

3.a Otillräcklig prisinformation	
<ul style="list-style-type: none">• Svårighet för konsumenter att jämföra priser, ibland på grund av att prisskyltar saknas eller att priser ändras ofta (1, 5, 7, 13, 14, 20, 21, 26, 27, 28, 29, 41)• Särskilt svårt att jämföra priser på drivmedelsstationer efter och precis utanför motorvägar (5, 6, 7, 20, 38, 41)• Rabatter som inte är transparenta (4, 19)• Drivmedelsföretaget har bättre prisinformation och ett informationsövertag gentemot konsumenter (2, 15, 33, 42)	
3.b Information om högoktanig bensin	
<ul style="list-style-type: none">• Konsumenter har bristande kunskap om när bensin med olika oktantal krävs (19, 27)	

Not: siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där problemen identifierats.

Den otillräckliga informationen gäller framför allt konsumenters svårighet att till en rimlig ansträngning samla in prisinformation för att kunna jämföra olika drivmedelsstationer. Att ta reda på priser kan kräva att man fysiskt tar sig till en enskild drivmedelsstation. Att jämföra priser mellan olika stationer inom ett större område innebär alltså en ansträngning och kostnad som inte alltid står i proportion till den potentiella besparingen. Svårigheten att jämföra priser förstärks av att de också kan ändras väldigt ofta. I exempelvis Tyskland har priserna kunnat ändras flera gånger samma dag.¹⁶⁸ På många platser följer priserna så kallade Edgeworth-cykler, där priset sänks i många små steg för att sedan höjas i ett stort steg, följt av ny cykel med små steg nedåt.¹⁶⁹ Cyklerna kan vara såväl regelbundna som oregelbundna och av olika längd.

Den singaporienska konkurrensmyndigheten fann att prisrelaterade orsaker var bland de viktigaste anledningarna till konsumenternas val av drivmedelsvarumärke.¹⁷⁰ Trots det hade tre av fem konsumenter inte bytt varumärke under fem år, även då priserna varierat, vilket den singaporienska konkurrensmyndigheten menade berodde på bristande tillgänglighet till prisinformation.¹⁷¹

Inom många andra marknader än drivmedel redovisar företag sina priser digitalt och på ett lättillgängligt sätt. Den brittiska konkurrensmyndigheten konstaterar att det uppenbarligen saknas incitament inom drivmedelsmarknaden för att motsvarande ska ske där.¹⁷² Givet svårigheterna för konsumenter att samla in prisinforma-

¹⁶⁸ Bundeskartellamt (2014) s. 22.

¹⁶⁹ Se exempelvis Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 155–180.

¹⁷⁰ Competition Commission Singapore (2017) s. 22.

¹⁷¹ Ibid.

¹⁷² Competition and Markets Authority (2023d) s. 162.

tion kan drivmedelsbolag enkelt få ett informationsövertag. I Tyskland har exempelvis de stora drivmedelsbolag tagit hjälp av de anställda på sina stationer för att åka runt och samla in konkurrenternas priser.¹⁷³ Denna obalans i tillgång på information mellan konsumenter och företag har lyfts fram som ett konkurrensproblem av exempelvis de spanska, tyska och australiska konkurrensmyndigheterna.¹⁷⁴

En orsak till bristande prisinformation kan vara olika problem med prisskyltarna som drivmedelsstationer tenderar att ha. Om stationer inte har prisskyltar tvingas konsumenter att åka in på själva stationen för att ta reda på priset. Om priset på skylten inkluderar rabatter, som i Nya Zeeland, riskerar fokus att hamna på rabattens storlek i stället för priset.¹⁷⁵ Alternativt, om rabatter är viktiga men inte redovisas på ett transparent sätt, försämras pristransparensen, vilket lyfts fram av både den singaporienska och den danska konkurrensmyndigheten som ett problem.¹⁷⁶ I det danska fallet tenderade stationspriserna ofta att vara lika mellan olika drivmedelsföretag, vilket gjorde att rabatter, som inte redovisades på ett lika transparent sätt som priser, utgjorde en viktig potentiell skillnad i pris mellan företag.

I flera länder har höga priser på drivmedel efter motorvägar lyfts fram som ett särskilt problem.¹⁷⁷ En del av detta kan vara de inträdeshinder som redogjordes för ovan. Men ett annat konkurrensproblem som lyfts fram som orsak är den särskilda svårigheten som finns i att jämföra priser efter motorvägar eller mot stationer utanför motorvägen.¹⁷⁸

Vid sidan av dessa problem med prisinformation har bristande information om högoctanig bensin lyfts fram som problem. I både Nya Zeeland och Singapore finns misstankar om att konsumenter tankar bensin med högre oktantal än de behöver, och därmed betalar mer för bränslet än nödvändigt.¹⁷⁹

7.2.4 Konkurrensstörande avtal och samarbeten

Den fjärde kategorin av konkurrensproblem handlar om samarbeten och avtal mellan drivmedelsföretag som medför negativa effekter på konkurrensen. Företagen kan ha olika kopplingar mellan varandra eller på olika sätt vara beroende av varandra, exempelvis för drivmedelsförsörjningen, och därför vara återhållsamma i konkurrensen med varandra. Därtill kan de agera på ett sätt som minskar konkurrensen från självständiga drivmedelsstationer och mindre bolag. Dessa typer av problem

¹⁷³ Bundeskartellamt (2011) s. 80.

¹⁷⁴ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015) s. 69–70, Bundeskartellamt (2011) s. 51–52, Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 251.

¹⁷⁵ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 352.

¹⁷⁶ Competition Commission Singapore (2017) s. 16–19, Konkurrencestyrelsen, Forbrugerstyrelsen och Skatteministeriet (2000) s. 3, 53.

¹⁷⁷ Exempelvis Storbritannien, se Competition and Markets Authority (2013) s. 14.

¹⁷⁸ Ett problem som bland annat konkurrensmyndigheterna i Storbritannien och Portugal lyft fram, se Competition and Markets Authority (2013) s. 14, Autoridade da Concorrência (2004) s. 17.

¹⁷⁹ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 315–318, 348, Competition Commission Singapore (2017) s. 25.

har identifierats i tio av de länder som ingår i kartläggningen. Tabell 52 sammanfattar dessa konkurrensproblem.

Tabell 52 Problem #4. Konkurrensstörande samarbeten och avtal

4.a Samarbeten och ömsesidiga beroenden mellan företag
<ul style="list-style-type: none">• Ömsesidigt beroende av varandra för varuförsörjning (2, 10, 16, 19, 21, 22, 35, 42)• Flera drivmedelsbolag är delägare i samma verksamhet, exempelvis raffinaderier, rörledningar och lagringsinfrastruktur, eller har gemensamma ägare (10, 19, 21, 22, 30, 33, 35, 42)• Samarbete mellan drivmedelsbolag kring logistik- och lagringsinfrastruktur (2, 16, 19, 22, 42)• Styrelsemedlemmar i de större drivmedelsbolagen sitter också gemensamt i andra styrelser (33, 35)
4.b Avtal som begränsar fristående drivmedelsföretag och stationer
<ul style="list-style-type: none">• Långa och exklusiva leverantörsavtal med självständiga drivmedelsstationer där leverantören får inflytande över prissättningen. Avtalen kan vara utformade till nackdel för den svagare parten, såsom att priset inte är transparent (8, 11, 33, 34, 42)• Företagskort låser kunder till aktörer som tar emot kortet och låser självständiga aktörer till leverantörer som kan erbjuda ett företagskort (19, 42)• Detaljister beroende av en vertikalt integrerad grossist för varuförsörjning kan vara återhållsamma i konkurrensen mot grossistens stationsverksamhet (13, 18, 19)
4.c Informationsdelning
<ul style="list-style-type: none">• Offentliga organ, branschorganisation och infrastruktursamarbete som möjliggör delning av information mellan drivmedelsbolagen (10, 19, 25, 35)• Privat företag som säljer prisinformation från och till drivmedelsbolagen (2)

Not: siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där problemen identifierats.

I flera länder har de stora drivmedelsbolagen samarbeten som gör dem i olika grad beroende av varandra. Ett exempel är Australien, där konkurrensmyndigheten lyft fram de stora drivmedelsbolagens köp/sälj-avtal med varandra som ett potentiellt konkurrensproblem.¹⁸⁰ Tack vare avtalen kan bolagen förse sitt stationsnät i hela Australien med drivmedel, trots att varje enskilt bolag enbart har produktion i delar av landet. Företagen blir därmed beroende av varandra. Liknande kopplingar finns i flera andra länder. I Tyskland finns exempelvis också köp/sälj-avtal mellan de större drivmedelsbolagen, utöver samarbeten kring lagringsanläggningar och strukturella kopplingar genom gemensamma ägarandelar i raffinaderier och rörledningar.¹⁸¹

Vid sidan av samarbeten som skapar ömsesidiga beroenden kan kopplingar som medför informationsdelning utgöra ett konkurrensproblem. Sådan informationsdelning har identifierats av flera konkurrensmyndigheter, där ofta olika organisationer möjliggjort delningen. Två exempel är branschorganisationen i Rumänien och infrastruktursamarbetet i Nya Zeeland, där viss information om försäljning delats

¹⁸⁰ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 206.

¹⁸¹ Bundeskartellamt (2011) s. 56–58.

mellan företagen.¹⁸² Den mest omfattande informationsdelningen var dock i Australien, där ett privat företag möjliggjorde delning av frekvent prisinformation mellan de stora drivmedelsföretagen.¹⁸³

De stora drivmedelsföretagen kan också agera på ett sätt som riskerar att minska konkurrensen från mindre aktörer och öka kontrollen över dem. Flera större drivmedelsföretag agerar på ett sätt som binder fristående aktörer eller enskilda drivmedelsstationer till dem. I exempelvis Nya Zeeland har långa och exklusiva leverantörsavtal, ofta på 10 till 15 år, varit vanliga för drivmedelsstationer.¹⁸⁴ I Nya Zeeland har man också funnit att mindre drivmedelsföretag som valt att samarbeta med ett större drivmedelsbolag sedan bygger ut sitt stationsnät på ett sätt som kompletterar det större bolagets nät, snarare än konkurrerar med det.¹⁸⁵ Att sedan byta leverantör till ett annat större bolag kan bli svårt för det mindre företaget om dess stationsnät ligger på så sätt att de konkurrerar med de andra potentiella leverantörerna. De avtal som de större drivmedelsföretagen har med enskilt drivna drivmedelsstationer som säljer under deras varumärke kan också ha innehåll som ger det större drivmedelsföretaget inflytande över prissättningen. Den spanska konkurrensmyndigheten menar att detta är ett konkurrensproblem.¹⁸⁶

Företagskort, som företag kan använda i en viss drivmedelskedja för att handla drivmedel och som oftast ger rabatt, har också ansetts bidra till konkurrensproblem. Den tyska konkurrensmyndigheten konstaterar att företagskortet skapar ett tryck på självständiga drivmedelsstationer att ansluta sig till större bolags varumärken för att inte gå miste om de kunder som enbart handlar med företagskort.¹⁸⁷ Den nyzeländska konkurrensmyndigheten konstaterar på samma sätt att tillgången till företagskort kan vara viktigt för mindre drivmedelsaktörer när de ska välja drivmedelsleverantör.¹⁸⁸ De fristående drivmedelsstationerna eller kedjorna får alltså ett tryck på sig att ansluta sig till ett större företags varumärke, vilket om det sker innebär en minskad konkurrens för det större företaget.

7.2.5 Priföljsamhet

Den sista kategorin av konkurrensproblem rör hur drivmedelsföretag i åtta av de länder som ingår i kartläggningen haft en hög nivå av följsamhet eller återhållsamhet i sin prissättning. Tabell 53 sammanfattar de olika typer av sådana prissättningsmönster som identifierats.

¹⁸² Consiliul Concurenței (2019) s. 105–106, Commerce Commission New Zealand (2019) s. 221.

¹⁸³ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 135.

¹⁸⁴ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 245.

¹⁸⁵ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 230–233.

¹⁸⁶ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s. 69.

¹⁸⁷ Bundeskartellamt (2011) s. 210.

¹⁸⁸ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 236.

Tabell 53 Problem #5. Prisföljsamhet

5.a Prisledare och hög följsamhet och återhållsamhet i prissättningen
<ul style="list-style-type: none">• Liknande priser mellan bolag och regelbundna mönster där vissa företag är prisledare och andra ofta följer deras prissättning (4, 10, 16, 25, 29, 42)• Drivmedelsföretag är återhållsamma i sin priskonkurrens och försöker inte aktivt ta marknadsandelar med lägre priser. Stabilitet i vilka företag som har lägst priser (10, 13, 25, 41, 42)

Not: siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där problemen identifierats.

Flera marknadsstudier har hittat att drivmedelsbolagen följer varandras prissättning. Redan 2000 noterades i Danmark hur drivmedelsbolagens rekommenderade priser var likadana, ändrades ofta samtidigt och blev, med vissa lokala undantag, stationspriset som konsumenter mötte.¹⁸⁹ En liknande situation kunde ses i exempelvis Slovenien, med drivmedelsbolag som tenderade att ändra sina priser samma dagar, utan någon motivering från drivmedelsbolagen som den slovenska konkurrensmyndigheten fann övertygande.¹⁹⁰

Ibland kan också prisledare identifieras bland drivmedelsföretagen. I Rumänien är drivmedelspriserna väldigt lika mellan olika drivmedelsföretag.¹⁹¹ Det ledande drivmedelsbolaget är också generellt prisledare. När det företaget initierar en prisförändring följer generellt de andra företagen efter inom ett dygn.¹⁹² Även den isländska konkurrensmyndigheten har identifierat hur vissa företag tenderar att leda prisförändringar.¹⁹³

En särskild situation med tydliga prisledare kan också finnas på marknader med priscykler, där priserna sänks i många små steg följt av en större prishöjning. På sådana marknader kan det etableras prisledare som alltid är de företag som initierar prishöjningen inom priscykeln, och som andra företag sedan följer efter med egna prishöjningar. Den tyska konkurrensmyndigheten har exempelvis analyserat marknaden i flera tyska städer och funnit hur vissa av de större drivmedelsbolagen haft sådana roller som prisledare.¹⁹⁴ De andra större företagen följde sedan generellt efter enligt ett etablerat mönster. Den tyska konkurrensmyndigheten tolkade denna regelbundenhet i prishöjningarna som ett tecken på bristande konkurrens.

¹⁸⁹ Konkurrencestyrelsen, Forbrugerstyrelsen och Skatteministeriet (2000) s. 2.

¹⁹⁰ Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence (2021) s. 13–16.

¹⁹¹ Consiliul Concurenței (2019) s. 69–70.

¹⁹² Consiliul Concurenței (2019) s. 84–85.

¹⁹³ Samkeppniseftirlitið (2015) s. 281.

¹⁹⁴ Bundeskartellamt (2011) s. 97–105.

7.3 Förslag till åtgärder och hur de fungerat

Utifrån de problem som identifierats har utredningar i nästan alla inkluderade länder presenterat åtgärder med syfte att generellt främja konkurrensen eller att lösa ett avgränsat konkurrensproblem. Dessa åtgärder har här i möjligaste mån kategoriserats utifrån vilken kategori av konkurrensproblem de primärt berör. Ett antal förslag berör dock konkurrensen på en mer generell nivå. Nedan redogörs för de generellt konkurrensfrämjande förslagen samt den majoritet av förslag som berör mer avgränsade konkurrensproblem, med de senare uppdelade på samma kategorier som användes för konkurrensproblemen. Exempel på genomförda åtgärder, såväl de som följer av rekommendationer som åtgärder i övrigt, presenteras också. I de fåtal fall det finns utvärderingar redogörs också dessa för.

7.3.1 Åtgärder mot inträdeshinder i produktions- och grossistledet

Många olika rekommendationer har lagts fram för att åtgärda inträdeshindren i grossist- och produktionsledet, varav flera också genomförts. Tabell 54 sammanfattar de åtgärder som rekommenderats i andra länder. För det första finns det förslag som syftar till att göra grossistmarknaden mer rörlig och möjliggöra för fler leverantörsbyten. För det andra finns det förslag som syftar till att bredda tillgången till den logistik- och lagringsinfrastruktur som grossistverksamhet behöver. För det tredje det finns förslag som handlar om att bygga ut logistik- och lagringsinfrastrukturen. Vid sidan av dessa tre större kategorier finns också förslag om att bredda utbudet för importörer genom att harmonisera inhemska tekniska standarder för drivmedel med standarder i andra länder.

Tabell 54 Sammanfattning av åtgärder mot inträdeshinder i produktions- och grossistledet

1.i Åtgärder för en mer rörlig grossistmarknad
<ul style="list-style-type: none">• Terminal Gate Pricing (1, 10, 19)• Central grossist- och logistikmarknad (14)• Begränsa möjligheten till exklusivitet för leverantörsavtal (1, 11, 19, 33)• Begränsa leverantörsavtals längd (19)
1.ii Bredare tillgång till infrastruktur
<ul style="list-style-type: none">• Övervaka infrastruktursamarbeten så att de inte är utestängande (2)• Offentliggör processen för att gå med i infrastruktursamarbeten (19)• Inför eller utveckla lagstadgad tredjepartstillgång till logistik- och infrastruktur (6, 8, 10, 12, 22, 33, 35)• Fördela tillgången till offentligt ägd lagring genom upphandling och tidsbegränsade avtal (20, 21)• Separera hela eller delar av lagringsverksamheten från vertikalt integrerade bolag (10, 13)• Främja att grossistverksamheten ska vara en självständig del i vertikalt integrerade bolag (35)• Reglera rörledningsmonopol på ett sätt som främjar icke-diskriminerande tillgång till nätverket (30, 33, 35)• Förbättra regleringen av säkerhetsreserver av drivmedel, bl.a. genom att ta bort kravet från andra grossister än importörer och producenter, ersätta kraven på säkerhetsreserver med en avgift eller bättre reglering av offentliga säkerhetsreserver av drivmedel (6, 7, 8, 22, 35)

1.iii Utbyggnad av infrastrukturen

- Tillgängliggör offentlig mark för nya depåer (6, 20)
- Bygg ut importinfrastrukturen och tillgängliggör den för andra aktörer än de största drivmedelsbolagen (22, 24)
- Koppla samman olika rörledningsnätverk i olika länder (33)
- Inför en maximal tidsgräns för tillståndsprocessen för ett nytt raffinaderi (33, 35)
- Se över infrastruktursamarbeten så de inte försämrar incitamenten till att bygga ny lagringskapacitet (19)

1.iv Harmonisering av tekniska standarder

- Harmonisera inhemska tekniska standarder för drivmedel med standarder i andra länder (2, 17, 21)

Not: siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där åtgärden föreslagits.

Åtgärder för en mer rörlig grossistmarknad

Ett konkurrensproblem som identifierades i flera länder var hur grossistmarknaden karaktäriserades av långsiktiga och exklusiva leverantörsavtal, snarare än kortsiktiga köp på en rörlig marknad. Detta skapar ett hinder för nya aktörer att bryta sig in på grossistmarknaden. Tre typer av förslag har lagts fram för att försöka ändra marknaden till att bli mer rörlig, med fler och mer frekventa byten mellan drivmedelsleverantörer.

Den första typen av förslag avser så kallad terminal gate pricing (TGP). TGP innebär att grossister måste publicera ett pris till vilket en köpare har rätt att få köpa drivmedel direkt från en terminal, i den mån drivmedel finns tillgängligt.¹⁹⁵ Ett system med TGP kan också innehålla olika regleringar av TGP-prisnivån eller hur det beräknas, exempelvis att det ska beräknas enligt en kostnadsbaserad formel.¹⁹⁶ Förhoppningen med TGP är att skapa en mer rörlig marknad vid sidan av långsiktiga leverantörsavtal. System med TGP har införts i både Australien och Nya Zeeland.¹⁹⁷ Erfarenheten är dock att få köp genomförs genom TGP, och att systemet främsta bidrag handlat om hur det gjort grossistpriser mer transparenta.¹⁹⁸

Den andra typen av förslag handlar om två åtgärder som den italienska konkurrensmyndigheten förespråkade.¹⁹⁹ Förslagen handlar om att skapa centrala marknader, en börs, för logistik- och lagringstjänster för drivmedel och för drivmedelsköp på grossistnivå. Den senare marknaden skulle omfatta både direkta köp och terminsavtal. Dessa marknader skulle utgöra rörligare alternativ till exklusiva leverantörsavtal.

¹⁹⁵ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 328–329.

¹⁹⁶ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 87.

¹⁹⁷ Australian Competition and Consumer Commission (2002) s. 10–15, Department of Industry, Innovation and Science (2016) s. 10, Fuel Industry Act 2020, Fuel Industry Regulations 2021.

¹⁹⁸ Australian Competition and Consumer Commission (2015) s. 4–5, Australian Competition and Consumer Commission (2002) s. 43, 83, Department of Resources, Energy and Tourism (2009) s. 28.

¹⁹⁹ Autorità Garante Della Concorrenza e Del Mercato (2012) s. 44–47, Autorità Garante Della Concorrenza e Del Mercato (2023c) s. 111.

Den tredje typen av förslag för att skapa en mer rörlig grossistmarknad handlar om att införa begränsningar i vad leverantörsavtal mellan grossister och detaljister får innehålla. En begränsning i full exklusivitet har till exempel rekommenderats, så att en detaljist alltid skulle ha rätt att köpa minst en viss procentuell andel av sitt drivmedel från en annan leverantör. En annan åtgärd som rekommenderats är att införa, eller förkorta, en lagstadgad maxgräns för avtalens längd. Flera länder och områden har också infört sådana begränsningar, såsom Nya Zeeland, Västaustralien, Spanien och Italien.²⁰⁰ Liket för TGP ovan har dock den här typen av åtgärder inte heller haft en stor påverkan på grossistmarknadens funktion. En utvärdering av den västaustraliska reformen från 2002 fann inte att någon använde rätten att köpa drivmedel från fler leverantörer.²⁰¹ Den nyzeeländska erfarenheten har också varit liknande. Andelen distributörer som köper sitt drivmedel från mer än en grossist har enbart ökat marginellt i Nya Zeeland sedan begränsningarna infördes.²⁰²

Bredare tillgång till logistik och lagringsinfrastruktur

I flera länder samarbetar större drivmedelsbolag på olika sätt kring logistik- och lagringsinfrastruktur. Om samarbeten inte är öppna för andra drivmedelsbolag kan det utgöra ett inträdeshinder. Olika sorters förslag har lämnats av olika konkurrensmyndigheter kring detta. I exempelvis Nya Zeeland har det funnits flera samarbeten kring raffinaderikapacitet, lagring och transport mellan de större drivmedelsbolagen.²⁰³ Den nyzeeländska konkurrensmyndigheten har bland annat rekommenderat att kriterierna och processen för att gå med i något sådant infrastruktursamarbete ska redovisas offentligt.²⁰⁴

Ett förslag som går längre än att enbart öppna upp samarbeten är att införa krav på tillgång på kommersiell basis till sådan infrastruktur för tredje part. Spanien införde redan 1998 rätt för tredje part att på ett icke-diskriminerande sätt få tillgång till lagringskapacitet och transportfaciliteter för drivmedel.²⁰⁵ Den spanska konkurrensmyndigheten har i sitt arbete inte funnit att någon aktör haft problem att nyttja sin lagstadgade rätt att få tillgång till infrastrukturen hos den största logistik- och lagringsaktören.²⁰⁶ Lagringskapacitet har också byggts upp av andra aktörer, både grossister och rena lagringsföretag.²⁰⁷ Ett problem är dock att tredjepartstillgången inte omfattat lagringskapacitet hos raffinaderier, trots att denna utgör i storleksordningen lika mycket som övrig lagringskapacitet i importdepåer.²⁰⁸ Den spanska

²⁰⁰ Fuel Industry Act 2020, Fuel Industry Regulations 2021, Decreto Legge 24 gennaio 2012, No. 1 recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività, Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

²⁰¹ Australian Competition and Consumer Commission (2002) s. 43.

²⁰² Commerce Commission New Zealand (2023).

²⁰³ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 82, 89–93.

²⁰⁴ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 344–345.

²⁰⁵ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015) s. 50.

²⁰⁶ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015) s. 59.

²⁰⁷ Comisión Nacional de la Competencia (2009) s. 32–35.

²⁰⁸ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015) s. 64.

konkurrensmyndigheten har därför lagt fram rekommendationer om att förbättra tredjepartstillgången, bland annat genom att även lagringskapaciteten vid raffinaderierna som inte behövs för raffinaderiverksamheten ska omfattas av tredjepartstillgången.²⁰⁹

Ett annat problem som rör tillgång till infrastruktur, och som är relativt unikt för Spanien, är hur rörledningsnätverk regleras. I Spanien äger ett företag nästan hela deras rörledningsnätverk, och flera större drivmedelsbolag är i sin tur delägare i det bolaget.²¹⁰ För att begränsa dessa företags möjlighet att påverka rörledningsnätverket till sin fördel har Spanien infört ett tak på ägande för raffinaderiföretag i rörledningsnätverket.²¹¹ Den spanska konkurrensmyndigheten har dock rekommenderat att rörledningsnätverket bör regleras ytterligare, så att inflytandet från de stora drivmedelsbolagen begränsas i ännu högre grad och att det säkerställs att rörledningsnätverkets tjänster säljs på ett transparent och icke-diskriminerande sätt.²¹²

Portugal införde 2015 tredjepartstillgång till transport- och lagringsinfrastruktur som bedömts vara av allmänt intresse.²¹³ I samband med att den portugisiska drivmedelsmarknaden analyserades på nytt 2018 hade enbart en större lagringsanläggning med tillhörande rörledning bedömts vara av allmänt intresse. Den portugisiska konkurrensmyndigheten konstaterade att detta var ett viktigt steg, men att det skulle behöva byggas en rörledning som kopplar anläggningen till en större hamn med importkapacitet för att tredjepartstillgången skulle ha effekt på marknaden.²¹⁴

Om den existerande infrastrukturen utgör en flaskhals kan ett potentiellt sätt att underlätta för nya aktörer vara att bygga ut den. Vissa konkurrensmyndigheter rekommenderar sådana åtgärder. I synnerhet har den portugisiska konkurrensmyndigheten lämnat förslag på detta område. Som exempel har de föreslagit att offentlig mark för byggande av depåer, eller som redan har lagringskapacitet, bör fördelas i en konkurrensutsatt process.²¹⁵

I vissa länder har den lokala konkurrensmyndigheten gjort bedömningen att grossister med raffinaderikapacitet har en fördel mot grossister som enbart kan importera. Den spanska konkurrensmyndigheten har mot den bakgrunden lämnat rekommendationer om att grossistverksamhet skulle behöva bedrivas självständigt från raffinaderiverksamhet.²¹⁶ På ett liknande sätt har exempelvis den isländska konkurrensmyndigheten lyft fram att man kan överväga krav på att vertikalt integrerade

²⁰⁹ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s. 74.

²¹⁰ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s.26, 56–61.

²¹¹ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s.56.

²¹² Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015) s. 138–139, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2012b) s. 57, 72–74, Comisión Nacional de la Competencia (2009), s. 76.

²¹³ Autoridade da Concorrência (2018a) s. 17–18.

²¹⁴ Ibid.

²¹⁵ Autoridade da Concorrência (2004) s. 14.

²¹⁶ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015) s. 144.

drivmedelsbolag med marknadsakt ska behöva separera sin lagringsverksamhet från övrig verksamhet eller sälja den till ett företag utan närvaro i detaljistledet, följt av tredjepartstillgång till lagringsverksamheten.²¹⁷

Harmonisering av tekniska standarder

Ett konkurrensproblem som identifierades i flera länder var hur deras drivmedelsstandard avvek från omvärlden och skapade svårigheter för importörer av drivmedel. Bland annat den australiska konkurrensmyndigheten har därför lämnat rekommendationer om att harmonisera de inhemska drivmedelsstandarderna med omvärlden.²¹⁸

7.3.2 Åtgärder mot inträdeshinder i detaljistledet

De inträdeshinder som identifierades i detaljistledet handlade för det första om offentliga regleringar, såsom markplanering och tillståndskrav, och en brist på attraktiva lägen. Därtill fanns inträdeshinder i form av vertikalt integrerade konkurrenter och det särskilda problemet med fördelning av drivmedelsstationer efter motorvägar. Problemen som rör vertikalt integrerade konkurrenter berörs av de tidigare nämnda förslagen om en mer rörlig grossistmarknad och förslag som redogörs för i delavsnittet om åtgärder mot konkurrensstörande samarbeten och avtal. En brist på attraktiva lägen är svårt att göra något åt om den inte har sin grund i exempelvis markplanering. I detta delavsnitt redogörs för åtgärder mot resterande inträdeshinder, det vill säga offentliga regleringar och situationen kring motorvägar. Tabell 55 nedan ger en sammanfattning av de åtgärder som rekommenderats i olika marknadsstudier.

Tabell 55 Sammanfattning av åtgärder mot inträdeshinder i detaljistled

2.i Förenklade regleringar/tillståndsprocesser, mer tillåtande markplanering
<ul style="list-style-type: none">• Förenkla och förkorta tillståndsprocessen, bl.a. genom samordning mellan myndigheter, samordning med andra processer och harmonisering av lokala tillståndskrav (3, 10, 12, 20, 21, 22, 25, 29, 30, 33, 34)• Inför en mer tillåtande markplanering, bl.a. genom konkurrenshänsyn, krav på att planera mark för dem och att drivmedelsstationer automatiskt ska tillåtas i områden som godkänts för liknande aktivitet och oproportionella krav förbjuds (6, 7, 20, 29, 36)• Ändra regleringar som hindrar obemannade stationer och främja deras etablering (34, 36, 37)

²¹⁷ Samkeppniseftirlitidö (2015) s. 295–297.

²¹⁸ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 220. Se också Hale & Twomey (2008) s. 64 och Autoridade da Concorrência (2008) s. 79.

2.ii Konkurrensutsatt fördelning av stationer efter motorväg

- Genomför fördelningen i en öppen och konkurrensutsatt process som inte utestänger mindre aktörer (20, 23, 25)
- Ta konkurrenshänsyn i fördelning och premiera att olika drivmedelsbolag hamnar efter varandra efter motorvägen (21, 22, 23, 25, 30, 33, 34)
- Begränsa avtalens längd (22, 23)
- Utforma avgiften för en plats efter motorvägen så att den inte driver upp priset, bl.a. genom att sätta avgiften utifrån potentiell lönsamhet (6, 7, 8, 14, 23)

Not: siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där åtgärden föreslagits.

Förenklade regleringar och tillståndprocesser och mer tillåtande markplanering

Inträdeshindren för detaljistledet består i många fall av offentliga regleringar som skapar hinder eller komplicerade och administrativt betungande processer. Framför allt gäller detta frågor som rör tillståndprocesser och markplanering. Flera konkurrensmyndigheter har därför föreslagit förenklingar och förändringar av sådana regleringar. Sådana förslag kan vara generella, såsom att lagstiftningen kring markplanering borde ses över och att konkurrenshänsyn borde tas vid planering.²¹⁹ De kan också vara mer konkreta. Den spanska konkurrensmyndigheten har till exempel föreslagit att en minimiandel av marken, baserad på befolkningen, ska avsättas för drivmedelsstationer när ny bebyggelse planeras och att mark som godkänts för kommersiell eller industriell aktivitet, eller annan aktivitet med liknande risknivå och miljöpåverkan, automatiskt ska godkännas för drivmedelsstationer.²²⁰

Det sistnämnda spanska förslaget handlar bland annat om att skapa möjlighet för drivmedelsstationer att etableras nära annan verksamhet, i synnerhet dagligvaruaffärer. Fler konkurrensmyndigheter än den spanska har rekommenderat att man ska underlätta för och uppmuntra dagligvaruföretag att gå in på drivmedelsmarknaden. Flera studier har undersökt effekten på priser till följd av lokal konkurrens från dagligvaruföretag som säljer drivmedel.²²¹ Resultaten tyder på att dagligvaruföretags lågprisstrategi för drivmedel även dämpar priserna hos deras konkurrenter.

I Portugal togs regleringar bort 2005 som tidigare i praktiken hade omöjliggjort för nya drivmedelsstationer vid större kommersiella anläggningar, såsom dagligvaru-butiker.²²² År 2008 förenklades sedan tillståndprocessen för drivmedelsstationer generellt med bland annat kortare tidsgränser för processen.²²³ Det går inte att separera effekten av de här reformerna från marknadsutvecklingen i övrigt, men den

²¹⁹ Den isländska konkurrensmyndigheten har exempelvis föreslagit att lagstiftning kring markplanering ska ses över i syfte att öka konkurrensen inom drivmedelsmarknaden och att det borde tydliggöras att konkurrenshänsyn måste tas vid markplanering. Se Samkeppniseftirlitið (2015) s. 300–301.

²²⁰ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s. 76.

²²¹ Competition and Markets Authority (2022c, 2013), Haucap et al. (2016) och Wang (2015).

²²² Autoridade da Concorrência (2018b) s. 4.

²²³ Portaria 362/2005, de 4 de Abril, Decreto-lei 195/2008, de 6 de Outubro.

portugisiska konkurrensmyndigheten lyfter ändå fram, som en indikation på effekten, hur marknadsandelen för både dagligvaruföretag på drivmedelsmarknaden och mindre drivmedelsföretag ökade efter reformerna.²²⁴

I Spanien infördes 2000 en förenkling av regelverket för att etablera drivmedelsstationer vid större kommersiella anläggningar såsom varuhus.²²⁵ Ett tillstånd att anlägga en kommersiell anläggning över en viss storlek gav sedan automatiskt tillstånd att etablera en drivmedelsstation på området. Initialt var detta även ett krav, så att nya kommersiella anläggningar var tvungna att öppna en drivmedelsstation. Viss förenkling genomfördes också för redan existerande kommersiella anläggningar att anlägga drivmedelsstationer på sina områden. Åtgärderna följdes av att fler drivmedelsstationer öppnades av dagligvaruföretag. Nästan 40 procent av nya större dagligvarubutiker som öppnats till och med 2009 hade även en drivmedelsstation.²²⁶ Detta var dock färre stationer än vad dagligvaruföretagen uppgett för den spanska konkurrensmyndigheten att de hade velat öppna, i synnerhet givet att det initialt fanns ett krav på att öppna dem vid nya större varuhus.²²⁷ Problemet låg i att de lokala myndigheterna och olika intressegrupper i många fall hade motarbetat etableringen av nya drivmedelsstationer.²²⁸

År 2009 breddades förenklingen för drivmedelsstationer vid nya kommersiella anläggningar i Spanien till att gälla fler typer av kommersiella anläggningar.²²⁹ År 2013 breddades därefter förenklingarna ytterligare till att även gälla industriella områden.²³⁰ Industriella områden hade därefter automatiskt ett tillstånd för en drivmedelsstation. En utvärdering av den senare breddningen tyder på att drivmedelsstationer som öppnade i industriområden påverkade priserna nedåt hos närliggande stationer.²³¹ Effekten blev dock svagare över tid.

I samband med reformeringen 2013 genomfördes också en rad andra förändringar i Spanien för att minska inträdeshindren.²³² Tillståndprocessen förenklades, där en enskild instans nu skulle samordna och hålla ihop processen mellan de olika inblandade aktörerna. En tidsgräns på åtta månader infördes. Möjligheten för lokala myndigheter att ställa tekniska krav i markplanering togs också bort. Områden som

²²⁴ Autoridade da Concorrência (2018b).

²²⁵ Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios.

²²⁶ Comisión Nacional de la Competencia (2009) s. 69.

²²⁷ Ibid.

²²⁸ Comisión Nacional de la Competencia (2009), s. 69–71.

²²⁹ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s 65.

²³⁰ Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

²³¹ Bernardo (2018).

²³² Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

bedömts lämpliga för aktiviteter med motsvarande risknivå som drivmedelstationer skulle automatiskt anses lämpliga för drivmedelsstationer. Mot bakgrund av alla dessa åtgärder konstaterar den spanska konkurrensmyndigheten att åtgärderna möjligen bidragit till att marknadsandelen, räknat i antalet stationer, för fristående drivmedelsföretag utan raffinaderi ökade från 26 till 36 procent mellan 2010 och 2015.²³³

Även om regleringar fungerar väl för traditionella drivmedelsstationer kan det fortfarande finnas hinder för obemannade stationer. När det kommer till specifika åtgärder för obemannade stationer saknas dock direkta utvärderingar. Men om en främjandeåtgärd faktiskt skulle innebära fler obemannade stationer finns potential för att det påverkar priser neråt. Två studier som tittat på effekten av en obemannad stations närvaro på närliggande stationers priser finner att priserna dämpas.²³⁴

Konkurrensutsatt fördelning av stationer efter motorväg

Flera konkurrensmyndigheter har lämnat förslag om att stärka konkurrensen efter motorvägar genom en bättre process för fördelningen av platser för drivmedelsstationer.²³⁵ Exempelvis har den portugisiska konkurrensmyndigheten föreslagit att processen alltid ska vara konkurrensutsatt. Rekommendationerna handlar också om att öppna upp för mindre aktörer, genom att exempelvis öppna upp för anbud på att driva ett mindre antal stationer, såsom föreslagits i både Portugal och Rumänien. Det finns också förslag från Rumänien och Spanien om att premiera att olika drivmedelsföretag hamnar efter varandra efter motorvägen för att stärka konkurrensen. Ett ytterligare exempel är hur den portugisiska konkurrensmyndigheten föreslagit att avtalen för drift av drivmedelsstationer inte ska vara för långa, så att drivmedelsstationens drift konkurrensutsätts oftare.

Italien har redan infört en konkurrensutsatt process för fördelningen av stationer efter motorvägar och i Tyskland ändrades fördelningen till att i högre grad vara konkurrensutsatt efter kritik från konkurrensmyndigheten.²³⁶ På samma sätt finns det offentliga vägar i Spanien där allokeringen sker i en konkurrensutsatt anbudsprocess, där viss vikt sedan 1999 läggs vid att ha stationsoperatörer med olika leverantörer av drivmedel efter varandra längs vägen.²³⁷ Samtidigt finns det tullvägar i Spanien där en privat aktör står för driften och själv får välja hur driften av drivmedelsstationer fördelas.²³⁸ I en studie som jämför offentliga och privata vägar i

²³³ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015) s. 108.

²³⁴ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2019), Soetevent och Bružikas (2018).

²³⁵ Se exempelvis Autoridade da Concorrência (2012) s. 22–26, Comisión Nacional de la Competencia (2009) s. 77, Consiliul Concurenței (2019) s. 107–108.

²³⁶ Rossi och Chintagunta (2016), Bundeskartellamt (2011) s. 218–221.

²³⁷ Comisión Nacional de la Competencia (2012b), s. 52.

²³⁸ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s. 53, Albalate och Perdiguero (2012).

Spanien framkommer en tydlig prisskillnad på drivmedel mellan vägarna, med förklaringen, enligt studien, att det är konkurrensförhållandena skapade av avtalsallokeringen som orsakat skillnaden.²³⁹

I Nederländerna genomfördes ett antal åtgärder i början av 2000-talet för att stärka konkurrensen mellan drivmedelsstationer efter motorvägar, där de bland annat införde en tidsbegränsning för avtalen, att existerande avtal skulle auktioneras ut på nytt över ett antal år och att de stora drivmedelsbolagen skulle avyttra en viss mängd stationer efter motorvägarna.²⁴⁰ Enligt en utvärdering sjönk priserna på såväl de stationer som auktionerades ut som de närliggande konkurrerande stationerna, dock enbart om de stora bolagen samtidigt avyttrade stationer.²⁴¹

7.3.3 Åtgärder mot otillräcklig konsumentinformation

Flera marknadsstudier har identifierat brister i hur lättillgänglig framför allt prisinformation är för konsumenter. En potentiell köpare som inte kan jämföra priser har svårt att bidra till konkurrensen. De åtgärder som rekommenderats mot dessa problem handlar inte oväntat om att förbättra informationsläget för konsumenter, framför allt genom olika krav på drivmedelsföretag att tillgängliggöra priser bättre. Tabell 56 sammanfattar de åtgärder som rekommenderats i olika marknadsstudier.

Tabell 56 Sammanfattning av åtgärder mot otillräcklig konsumentinformation

3. Åtgärder mot otillräcklig konsumentinformation	
3.i Krav på prisskyltar vid stationer/motorväg	
<ul style="list-style-type: none"> • Inför krav på prisskyltar vid drivmedelsstationer (1, 10, 19, 20, 21, 28, 29) • Sätt upp jämförande prisskyltar efter motorvägen med flera stationers priser (6, 7, 20, 38) • Sätt upp prisskyltar efter motorvägen med priserna för stationer utanför vägen (5, 39) 	
3.ii Prisjämförelseverktyg	
<ul style="list-style-type: none"> • Inför ett prisjämförelseverktyg, med lagkrav för drivmedelsstationer att rapportera in sina priser (1, 4, 13, 15, 27, 28, 39, 41) • Förbättra existerande prisjämförelseverktyg (5, 7, 22, 33) • Främja användandet och sprid prisinformationen genom media och informationskampanjer (3, 5, 14, 24, 34) 	
3.iii Bättra information om högoctanig bensin	
<ul style="list-style-type: none"> • Förbättra informationen till konsumenter om vilket oktantal olika fordon kräver (19, 27) 	

Not: siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där åtgärden föreslagits.

²³⁹ Albalate och Perdiguero (2012).

²⁴⁰ Soetevent et al. (2014).

²⁴¹ Ibid.

Krav på prisskyltar vid stationer och efter motorväg

Det traditionella sättet för drivmedelsstationer att redovisa sina priser är på stora prisskyltar högt upp på stolpar bredvid stationen. Med skyltarna behöver inte konsumenter åka in på själva stationen för att ta reda på priset. Flera länder, exempelvis Irland, har också krav på att man måste ha sådana prisskyltar.²⁴² Men på vissa platser har dock inte ens prisskyltar funnits. I vissa sådana fall har den nationella konkurrensmyndigheten rekommenderat införandet av lagkrav på sådana prisskyltar.²⁴³ Det finns dock begränsat med utvärderingar av effekterna av prisskyltar, men en studie som ändå undersöker prisskyltar finner att de minskar prisspridningen, vilket enligt studien tyder på att informationen kan bidra till att stärka konkurrensen.²⁴⁴

Svårigheten för konsumenter att hämta in prisinformation gäller i synnerhet för drivmedelsstationer efter motorvägar. Flera konkurrensmyndigheter, såsom i Portugal, Grekland och Storbritannien, har därför rekommenderat att det bör sättas upp prisskyltar efter motorvägar som visar priserna för flera kommande stationer.^{245, 246} På så sätt får konsumenter bättre möjlighet att jämföra priset på olika stationer efter motorvägen. Givet att priset efter motorvägen generellt kan ligga över priset utanför motorvägen har även vissa konkurrensmyndigheter lyft tanken om att ha prisskyltar efter motorvägen som också visar priset för stationer i närheten, men som ligger utanför själva motorvägen.²⁴⁷

Både Portugal och Italien har satt upp prisskyltar efter motorvägar som ger prisinformation för flera stationer. Utvärderingar av dessa ger blandade resultat, med både högre och lägre pris och prisspridning som resultat.²⁴⁸ Vad gäller att redovisa priset för stationer utanför motorvägen har Frankrike infört en möjlighet för stationer utanför motorvägar att begära att få sitt pris redovisat på en skylt efter själva motorvägen.²⁴⁹ Få drivmedelsstationer har dock ansökt om denna möjlighet.²⁵⁰

Ett annorlunda förslag med jämförande prisskyltar har införts i Italien.²⁵¹ I början av 2023 beslutades om lagstiftning som innebär att drivmedelsstationer, inklusive de utanför motorvägar, måste redovisa det nationella eller regionala genomsnittliga

²⁴² Competition and Consumer Protection Commission (2022) s. 10.

²⁴³ Exempelvis Slovenien. Se Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence (2012) s. 17.

²⁴⁴ Noel och Qiang (2022).

²⁴⁵ Konkurrenskommissionen [öv. från: ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ] (2007) s. 9–10, Autoridade da Concorrência (2004) s. 17, Competition and Markets Authority (2013) s. 14.

²⁴⁶ Efter den brittiska konkurrensmyndighetens rekommendation genomfördes en begränsad 18-månaders försöksverksamhet i Storbritannien. Verksamheten avslutades därefter när utvärderingen av försöket inte visade någon effekt på drivmedelspriserna. Se Jones m.fl. (2016) och WSP (2018).

²⁴⁷ Competition and Markets Authority (2013) s. 86, Bolliet m.fl. (2012) Liste des propositions s. 2.

²⁴⁸ Autoridade da Concorrência (2012) s.8–9, 12–13, Rossi och Chintagunta (2016).

²⁴⁹ Bolliet et al. (2012) appendix 8 s. 1.

²⁵⁰ Bolliet et al. (2012) appendix 8 s. 1, 5.

²⁵¹ Consiglio dei Ministri (2023).

drivmedelspriset tillsammans med stationens egna priser. Den italienska konkurrensmyndigheten menar dock att detta lär ha begränsad nytta för konsumenter, och riskerar att ge drivmedelsbolag ett referenspris att prissätta efter.²⁵²

Prisjämförelseverktyg

Den bristande tillgängligheten för prisinformation gäller dock även i länder med prisskyltar. Flera konkurrensmyndigheter, däribland exempelvis Slovenien, Lettland, Italien, Storbritannien och Singapore, har därför rekommenderat den mer genomgripande åtgärden att införa lagkrav för drivmedelsstationer att rapportera in sina priser till en offentlig aktör. Priserna skulle sedan publiceras på en offentlig framtagen webbplats eller mobilapplikation, eller tillgängliggöras för privata företag att ta fram motsvarande.

Flera länder har också infört sådana prisjämförelseverktyg. Ett tidigt exempel är tjänsten FuelWatch. Den infördes i den australiska delstaten Västaustralien 2001 efter rekommendationer från en utredning.²⁵³ Spanien var ännu tidigare, där ett prisjämförelseverktyg infördes 2000 som ett led i att stärka konkurrensen på en tidigare reglerad marknad.²⁵⁴

Många andra länder har därefter följt efter. Efter att en marknadsstudie fann konkurrensproblem på drivmedelsmarknaden i Tyskland infördes ett prisjämförelseverktyg 2013.²⁵⁵ I Frankrike infördes ett prisjämförelseverktyg 2007.²⁵⁶ Ett försök att, efter konkurrensmyndighetens rekommendationer, införa ett prisjämförelseverktyg i Australien på nationell nivå 2008 stoppades.²⁵⁷ Men delstater och territorier i Australien har därefter infört prisjämförelseverktyg på egen hand.²⁵⁸ Tabell 57 nedan visar ett större urval av de länder, eller delar av länder, där prisjämförelseverktyg för drivmedel existerar.

Tabell 57 Internationella exempel på prisjämförelseverktyg

Land/område	Infört	Offentligt alternativ	Utformning	Övrigt	Hemsida
Australiska delstater och territorier:					
<i>Australian Capital Territory</i>	2022	Offentligt	Hemsida, mobilapplikation	Frivilligt för stationer att delta	https://www.fuelcheck.nsw.gov.au/

²⁵² Autorità Garante Della Concorrenza e Del Mercato (2023c) s. 18–19.

²⁵³ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 243, Select Committee on Pricing of Petroleum Products (2000) s. 53.

²⁵⁴ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s. 69.

²⁵⁵ Montag m.fl. (2023).

²⁵⁶ Bolliet m.fl. (2012) appendix 8 s. 1.

²⁵⁷ Bundeskartellamt (2011) s. 136–137.

²⁵⁸ South Australia Productivity Commission (2020) s. 44–45.

Land/område	Infört	Offentligt alternativ	Utformning	Övrigt	Hemsida
New South Wales	2016	Offentligt	Hemsida, mobilapplikation		https://www.fuelcheck.nsw.gov.au/
Nordterritoriet	2017	Offentligt	Hemsida		https://myfuelnt.nt.gov.au/
Sydaustralien	2021	Enbart privata	Enbart tredjepartsalternativ		
Tasmanien	2020	Offentligt	Hemsida, mobilapplikation		https://www.fuelcheck.tas.gov.au/
Västra Australien	2001	Offentligt	Hemsida	Ett pris per dag, bestäms dagen innan kl 14. Visar både innevarande och nästkommande dags priser	https://www.fuelwatch.wa.gov.au/
Queensland	2018	Enbart privata	Enbart tredjepartsalternativ		
Bosnien och Hercegovina	2019	Offentligt	Mobilapplikation		
Chile	2012	Offentligt	Hemsida, mobilapplikation		https://www.bencinaenlinea.cl/
Frankrike	2007	Offentligt	Hemsida		https://www.prix-carburants.gouv.fr/
Grekland	2008	Offentligt	Hemsida, mobilapplikation		http://www.fuelprices.gr/
Italien	2013	Offentligt	Hemsida (lagstöd för mobilapplikation 2023)		https://carburanti.mise.gov.it/
Kroatien	2015	Offentligt	Hemsida, mobilapplikation		https://mzoe-gor.hr/
Portugal	2008	Offentligt	Hemsida		https://precoscombustiveis.dgeg.gov.pt/
Slovenien	2019	Offentligt	Hemsida	Prisförändringar måste rapporteras in 60 min innan de börjar gälla	https://goriva.si/
Spanien	2000	Offentligt	Hemsida, mobilapplikation		https://geoportalgasolineras.es/geoportal-instalaciones/Inicio
Sydkorea	2008	Offentligt	Hemsida, mobilapplikation		https://www.opinet.co.kr/
Tyskland	2013	Enbart privata	Enbart tredjepartsalternativ		
Österrike	2011	Offentligt	Hemsida	En prishöjning per dag tillåts, kl 12. Visar bara de billigaste stationerna.	https://www.spritpreisechner.at/

De exakta detaljerna i prisjämförelseverktygen kan variera.²⁵⁹ I vissa länder finns informationen enbart på en hemsida. Dessa kan vara enkla, såsom den grekiska, där det går att söka på listor av stationspriser i olika delar av landet. Nästan alla offentliga verktyg erbjuder dock möjligheten att se var stationer ligger på en karta, vilket pris en enskild station har och att jämföra priser inom ett område. I vissa länder finns därtill ytterligare funktioner. Den kroatiska hemsidan erbjuder en prenumeration på prisförändringar i ett område per epost. De franska, spanska och italienska prisjämförelsehemsidorna har en funktion för att se priserna efter vägen mellan två platser. I grunden ser dock de flesta offentligt framtagna verktygen liknande ut. Oberoende av om det finns ett offentligt verktyg eller enbart tredjepartsalternativ bygger de också, med undantag för verktyget i Australian Capital Territory, på lagkrav för drivmedelsföretag att rapportera in priser.

Det österrikiska verktyget särskiljer sig genom att enbart visa priset på de fem billigaste stationerna i närheten av en vald plats eller de tio billigaste stationerna inom ett större område. Syftet med denna begränsning är att det ska öka sannolikheten för att verktyget bidrar till lägre priser.²⁶⁰ I och med att enbart de billigaste stationerna visas skapas ett incitament för drivmedelsföretag att vara bland de billigaste, så att deras station syns i jämförelsen. Därtill kan drivmedelsföretagen inte se de högsta priserna i syfte att ska bli svårare för dem att använda de högsta priserna som ankare för sin egen prissättning.²⁶¹

I andra länder eller områden, såsom Tyskland, Queensland och Sydaustralien, har inget offentligt verktyg tagits fram. Prisinformationen tillgängliggörs i stället för privata utvecklare som i sin tur kan ta fram verktyg baserade på prisinformationen. I Tyskland uppskattades det finnas cirka 50 aktiva aktörer 2018 som förmedlade prisinformation.²⁶² Även i länder där det finns offentliga verktyg kan privata alternativ ha utvecklats som använder samma prisinformation. I exempelvis Portugal tillgängliggörs prisinformation i just detta syfte vid sidan av det offentliga verktyget.²⁶³ Den brittiska konkurrensmyndigheten konstaterade, när de rekommenderade ett prisjämförelseverktyg, att privata utvecklare skulle kunna integrera prisdata i andra applikationer, såsom navigationsapplikationer, och på så sätt tillgängliggöra prisinformation samt möjliggöra för beslut på andra grunder än enbart pris.²⁶⁴ I synnerhet menade de att det vore önskvärt om informationen kunde presenteras på ett sätt som inte kräver att man aktivt letar efter den, och på detta sätt öka användandet av den.²⁶⁵

²⁵⁹ Se länkar till olika verktyg i tabell 57 ovan.

²⁶⁰ Bundesministerium Arbeit und Wirtschaft (2024).

²⁶¹ Ibid.

²⁶² Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (2018) s. 9.

²⁶³ Direção-Geral de Energia e Geologia (2024).

²⁶⁴ Competition and Markets Authority (2023d) s. 171.

²⁶⁵ Competition and Markets Authority (2023d) s. 165.

I ett fåtal länder kombineras prisjämförelseverktyg med begränsningar i hur priset kan sättas. I både Västaustralien och Österrike begränsas exempelvis antalet prisförändringar per dag.²⁶⁶ Det västaustraliska systemet rekommenderades av en utredning utifrån att om priset enbart ändrades en gång per dag skulle prisjämförelser vara enklare för konsumenter.²⁶⁷ Med enklare prisjämförelser skulle konkurrensen stärkas. Andra detaljer som kan skilja sig mellan olika prisjämförelseverktyg är hur aktuella de redovisade priserna är. Olika system tillåter olika lång tid mellan att en prisändring genomförs och att den rapporteras in. Den brittiska konkurrensmyndigheten har rekommenderat att priserna ska vara så aktuella som möjligt.²⁶⁸ I exempelvis Österrike tillåts priser vara inaktuella i som längst 30 minuter och i Chile i 15 minuter.²⁶⁹ I Tyskland är motsvarande tid enbart fem minuter.²⁷⁰ I Slovenien måste prisändringar rapporteras in en timme innan de börjar gälla.²⁷¹ Tack vare att stationer i Västaustralien måste rapportera in nästkommande dags priser redan dagen innan kan man i deras prisjämförelseverktyg se både innevarande dag och nästkommande dags priser.

I Singapore och Danmark har drivmedelsbolagens rabatter utgjort en viktig del av konkurrensen.²⁷² Deras konkurrensmyndigheter har också föreslagit införandet av prisjämförelseverktyg, men då tydliggjort att rabatter också måste redovisas på något sätt i verktyget för att konsumenters jämförelser ska bli relevanta.²⁷³ En sådan funktion finns normalt inte i dagens prisjämförelseverktyg.

Prisjämförelseverktyg: effekter

Utredningar lyfter fram att ett prisjämförelseverktyg kommer att underlätta för konsumenter att jämföra olika alternativ och kunna välja det med lägst pris.²⁷⁴ Det geografiska området inom vilken en konsument har möjlighet att jämföra olika stationer kan tänkas bli större. Ett drivmedelsföretag som sänker sitt pris får en större möjlighet att ta marknadsandelar när sannolikheten att konsumenter upptäcker det är större. Samtidigt lyfter de fram att drivmedelsföretagen kommer att få tillgång till aktuell prisinformation om sina konkurrenter.²⁷⁵ Det finns risker för att

²⁶⁶ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 243, Becker m.fl. (2021).

²⁶⁷ Select Committee on Pricing of Petroleum Products (2000) s. 53.

²⁶⁸ Competition and Markets Authority (2023d) s. 171.

²⁶⁹ Bundesministerium Arbeit und Wirtschaft (2024), Luco (2019).

²⁷⁰ Competition and Markets Authority (2023d) s. 166.

²⁷¹ Artikel 2, Odredba o podatkih, ki jih distributerji naftnih derivatov in drugi zavezanci zagotavljajo ministrstvu, Uradni list RS, št. 38/22.

²⁷² Competition Commission Singapore (2017) s. 16–19, Konkurrencestyrelsen, Forbrugerstyrelsen och Skatteministeriet (2000) s. 14.

²⁷³ Competition Commission Singapore (2017) s. 23–24, Konkurrencestyrelsen, Forbrugerstyrelsen och Skatteministeriet (2000) s. 53–54.

²⁷⁴ Se exempelvis Competition and Markets Authority (2023d) s. 179.

²⁷⁵ Se exempelvis Commerce Commission New Zealand (2019) s. 306 eller Competition and Markets Authority (2023d) s. 170.

drivmedelsföretagen då skulle följa varandras priser i högre grad, med risk för svagare konkurrens som resultat. Om företag har snabb och bra koll på konkurrenters priser innebär det exempelvis en relativt lägre risk än annars att höja priset i hopp om att andra följer efter. Företaget som höjer priset vet att andra uppfattar det fort, kan snabbt se om andra följer och kan, om få följer efter, snabbt återställa sitt pris. Branschrepresentanter i Sydaustralien lyfte också fram att drivmedelsföretag inte längre skulle försöka konkurrera genom låga priser om ett prisjämförelseverktyg infördes eftersom företagen vet att konkurrenter snabbt kan matcha en prissänkning.²⁷⁶

Det finns alltså två potentiella motverkande effekter av stärkt pristransparens. I flera marknadsstudier som ändå rekommenderar ett prisjämförelseverktyg hanteras detta problem genom att konstatera att drivmedelsföretagen redan innan ett sådant verktyg finns har god koll på sina konkurrenters priser.²⁷⁷ Företagens informationsläge skulle inte förbättras nämnvärt, och risken för att de följer varandras priser finns redan. Däremot skulle konsumenter, som har svårt att jämföra priser, få ett betydligt bättre informationsläge och informationsasymmetrin mot företagen jämnas ut. Effekten på konkurrens borde, enligt detta resonemang, domineras av konsumenternas förbättrade informationsläge.

Box 3 Sammanfattning av effekter av prisjämförelseverktyg

Forskningslitteraturen kring prisjämförelseverktyg för drivmedel är inte ense om dess effekter på prisnivån och vad som driver olika resultat. Resultat från olika studier visar på både högre och lägre priser. Det saknas konsensus om de olika resultaten drivs av svårigheter i att identifiera den riktiga effekten eller om effekten skiljer sig beroende på andra faktorer, och i så fall vilka. Rent teoretiskt kan pristransparens bidra till dämpade priser genom att konsumenter enklare kan hitta de lägsta priserna. Men det kan också leda till högre priser genom att underlätta för tyst samordning och bidra till en återhållsam konkurrens mellan drivmedelsföretag.

Enskilda studier ger visst empiriskt stöd för vissa samband. Prisjämförelseverktyg används mer när prisspridningen ökar, och verktyget därmed är mer värdefullt. Priserna dämpas, eller ökar mindre, när informationen i verktyget används i större utsträckning. Högfrekvent delning av detaljerade prisuppgifter underlättar tyst samordning mellan företag, med högre priser som resultat.

Den brittiska konkurrensmyndigheten konstaterar vidare att det finns studier som visat på högre priser som resultat av införandet av ett prisjämförelseverktyg, men att det då sannolikt beror på oligopol tendenser på den aktuella marknaden.²⁷⁸ De

²⁷⁶ South Australia Productivity Commission (2017) s. 17.

²⁷⁷ Bland annat Konkurrences Padome (2022) s. 36–37, Competition Commission Singapore (2017) s. 23 och Konkurrencestyrelsen, Forbrugerstyrelsen och Skatteministeriet (2000) s. 54.

²⁷⁸ Competition and Markets Authority (2023d) s. 168–169.

gör bedömningen att marknadsstrukturen är viktig för effekten, och konstaterar att den brittiska drivmedelsmarknaden saknar sådana oligopol-tendenser.

Effekten på konkurrens av ett prisjämförelseverktyg kan potentiellt gå åt båda hållen, vilket gör det viktigt att titta på faktiska resultat av genomförda åtgärder. Prisjämförelseverktyg har utvärderats i flera olika länder. Resultaten har dock varit motstridiga. Studier om olika australiska delstater, Tyskland, Chile och Sydkorea har gett resultat som tyder på att de leder till högre priser eller större marginaler.²⁷⁹ Samtidigt har andra studier från både samma och andra australiska delstater, Tyskland och Sydkorea gett motsatta resultat med lägre priser eller lägre marginaler.^{280,281} Därtill finns studier som tyder på att priserna inte påverkas.²⁸² Man ska här ha i åtanke att det är svårt att utvärdera effekten av ett sådant här förslag som påverkar en hel marknad. För att kunna säga hur priset påverkats måste man uppskatta vad priset hade varit om prisjämförelseverktyget aldrig hade införts. Drivmedelspriser påverkas av många faktorer, och att uppskatta hur priserna hade utvecklats om ett prisjämförelseverktyg inte införts är inte trivialt. Olika studier hanterar detta olika bra, men samtliga resultat är i någon mån osäkra av denna anledning.

Bortom denna osäkerhet är det svårt att säga vad som ligger bakom de olika resultaten. Men två faktorer med visst stöd är huruvida konsumenter faktiskt använder prisjämförelseverktyget och i vilken mån verktyget faktiskt förbättrar deras informationsläge. Om få konsumenter använder informationen lär konkurrensen inte stärkas nämnvärt. Den studie som undersökte Chile fann att införandet av deras prisjämförelseverktyg höjde marginalerna på bensin.²⁸³ Författarna jämför dock också om effekten skilde sig åt mellan områden med olika sökaktivitet. I områden där prisjämförelseverktyget användes mer höjdes inte marginalerna lika mycket, eller till och med minskade. På liknande sätt kommer konsumenter som redan hade god kunskap om prisläget innan prisjämförelseverktyget inte att ha lika stor nytta av den. En av de studier som undersöker Tysklands prisjämförelseverktyg fann att priserna minskade mer för bensin än för diesel.²⁸⁴ Författarna menar att dieselskonsumenter, där en större andel är företagskunder, var mer välinformerade än bensinkonsumenter innan prisjämförelseverktyget infördes, och att dieselmärknaden därför inte borde påverkas lika mycket som bensinmarknaden.

²⁷⁹ Dewenter m.fl. (2016), Griffith University (2018b), Jang (2015), Luco (2019), Nah (2019).

²⁸⁰ Australian Competition and Consumer Commission (2007) appendix S, Griffith University (2021, 2018a), Hong (2015), Horvath (2019), Montag m.fl. (2023), Wang (2009).

²⁸¹ Notera att studier som avser Västaustralien tvingas utvärdera den sammantagna effekten av både deras prisjämförelseverktyg och deras begränsning i hur priser får ändras då båda infördes samtidigt.

²⁸² Dewenter och Heimeshoff (2012).

²⁸³ Luco (2019).

²⁸⁴ Montag m.fl. (2023).

Huruvida drivmedelskunder faktiskt använder prisinformationen framstår därmed som viktigt. I åtminstone Italien är intresset för prisjämförelser för drivmedel betydande. Enligt en konsumentundersökning i Italien använder cirka en femtedel den offentliga pristransparensidans ofta eller väldigt ofta för att jämföra priser när de ska tanka utanför motorvägar.²⁸⁵ En högre andel, cirka 30 procent, använder den när de ska tanka efter en motorväg. Ytterligare en andel använder privata prisjämförelsealternativ. Totalt svarar cirka 40 procent att de ofta eller väldigt ofta använder någon form av prisjämförelse när de ska tanka utanför motorväg, och cirka 50 när de ska tanka efter en motorväg. En motsvarande konsumentundersökning i Tyskland från 2016 fann att cirka en tredjedel av de tillfrågade hade laddat ner en prisjämförelseapplikation eller besökt en prisjämförelsehemsida och att en fjärdedel använde sådana ibland eller ofta.²⁸⁶ En femtedel av de tillfrågade hade också åtminstone ibland börjat tanka på andra stationer än de tidigare brukade.²⁸⁷

Det finns visst stöd för att användandet av prisjämförelseverktyg går upp när värdet av verktyget är större, det vill säga när prisskillnaderna mellan olika stationer är större och möjligheterna att hitta billigare drivmedel därmed är goda. En studie om Västaustralien finner att konsumenterna använder verktyget mer när prisspridningen är större.²⁸⁸ Den brittiska konkurrensmyndigheten menar att privata prisjämförelseverktyg använts mer när priserna varit mer volatila eller ökat kraftigt under 2022.²⁸⁹ I Österrike ökade besöken till deras verktyg nästan åttafaldigt när priserna steg i början av 2022.²⁹⁰ Det kan dock finnas en tröskel för vissa att börja använda prisjämförelseverktyg om prisspridningen är låg. En annan studie om Västaustralien visar att fler personer använde FuelWatch när ett prissättningsmönster, där olika drivmedelsföretag följde varandras priser, ersattes av ett tillfälligt priskrig där prisspridningen var högre.²⁹¹ När prisspridningen gick tillbaka till normala nivåer låg användningen av FuelWatch fortsatt cirka 70 procent över den tidigare nivån, i huvudsak drivet av fler användare. Författarna drar slutsatsen att det möjligen kan vara viktigt att förmå konsumenterna att testa prisjämförelseverktyget en första gång för att få upp användandet.²⁹² Användandet av prisjämförelseverktyg skulle alltså kunna drivas dels av en tröskel att börja använda verktyget och dels av hur stor prisspridningen är. I den mån graden av användande driver effekten på priser, såsom en studie ovan antydde, skulle prisspridningen i sig därför kunna vara viktig för effekten på prisnivån generellt.

²⁸⁵ Autorità della Concorrenza e del Mercato (2023) s. 102–106.

²⁸⁶ Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (2018) s. 11.

²⁸⁷ Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (2018) s. 18.

²⁸⁸ Byrne och de Roos (2017).

²⁸⁹ Competition and Markets Authority (2023d) s. 170.

²⁹⁰ E-Control (2022) s. 3.

²⁹¹ Byrne och de Roos (2022).

²⁹² Det ska noteras att FuelWatch vid priskriget hade funnits i 15 år och var känt bland konsumenterna, och att det ändå fanns utrymme att öka användandet vid en kort period av högre prisspridning.

En av riskerna med ett prisjämförelseverktyg är att det kan underlätta för olika drivmedelsföretag att följa varandras priser. En annan studie om prisjämförelseverktyg i den australiska delstaten New South Wales ger stöd för att detta är risk man bör ta hänsyn till.²⁹³ Studien finner att marginalerna på drivmedel ökade, men enbart utanför större städer. Författaren försöker sedan förklara vad som ligger bakom resultatet. Enligt författarens tolkning lyckades marknadsledaren kommunicera till sina konkurrenter, genom sina priser, ett byte till en ny prissättningsjämvikt med fasta priser i stället för priscykler, och att detta resulterade i högre marginaler. Större städer, där marginalerna inte påverkades, hade fortsatt priscykler som innan. Prisjämförelseverktyget kan alltså potentiellt ha möjliggjort en mer återhållsam konkurrens utanför större städer. En studie av en informationsdelningsplattform mellan drivmedelsföretag i Australien drar slutsatsen att delning av högfrekventa prisuppgifter på stationsnivå underlättar prissignalering, och därmed samordning.²⁹⁴ Denna informationsdelningsplattform var inte ett prisjämförelseverktyg, men den möjliggjorde delning av prisinformation mellan drivmedelsföretag på ett liknande sätt som ett prisjämförelseverktyg gör, så effekten kan rimligen generaliseras.

Även om införandet av ett prisjämförelseverktyg påverkar prisnivån betyder det inte nödvändigtvis att denna effekt är bestående. En studie om Västaustralien finner till exempel att priserna sjönk, men bara under de första fyra månaderna.²⁹⁵ Samma studie fann också att de priscykler som tidigare fanns i Västaustralien försvann under dessa fyra månader innan de återvände i viss förändrad skepnad. Författarna resonerar kring att det är möjligt att en tidigare jämvikt i prissättningen mellan företagen tillfälligt bröts av de regleringar som infördes.

Sammantaget är det svårt att säga något definitivt om effekten av ett prisjämförelseverktyg för drivmedel utifrån de utvärderingar som genomförts. Enskilda studier ger empiriskt stöd till förklaringar av de skilda resultaten, såsom graden av användande eller tyst samordning mellan drivmedelsföretag. Men ytterligare resultat skulle behövas för att mer definitivt förstå vad som driver resultaten. Lagstadgad pristransparens har också prövats på andra marknader än drivmedel, såsom cement och dagligvaruhandeln. Resultatet av dessa ger inte heller ett entydigt svar, utan resultaten är blandade även där.²⁹⁶

Prisjämförelseverktyg: övriga aspekter och förslag

Utifrån de blandade resultaten är det inte heller förvånande att inte alla konkurrensmyndigheter förordar ett prisjämförelseverktyg. Nya Zeelands konkurrensmyndighet rekommenderade exempelvis emot införandet av ett prisjämförelseverktyg.²⁹⁷ Den nyzeeländska konkurrensmyndigheten var för det första tveksam till om

²⁹³ Nah (2019).

²⁹⁴ Byrne m.fl. (2023).

²⁹⁵ Wang (2009).

²⁹⁶ Albæk m.fl. (1997), Ater och Rigbi (2023).

²⁹⁷ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 308.

många konsumenter faktiskt skulle använda prisjämförelseverktyget. För det andra konstaterade de att drivmedelsföretagen visserligen redan känner till varandras priser, men att införandet av ett prisjämförelseverktyg skulle möjliggöra för drivmedelsföretag att reagera på varandras prisändringar ännu snabbare. En utredning i den australiska delstaten Victoria föreslog att man skulle främja existerande privata prisjämförelseverktyg framför att införa en offentlig variant baserad på lagkrav.²⁹⁸

Marknadsstudier har också landat i att länder som redan har prisjämförelseverktyg behöver utveckla dem eller öka användningen. Både den portugisiska och den spanska konkurrensmyndigheten har rekommenderat att deras länders prisjämförelseverktyg bör marknadsföras eller främjas mer.²⁹⁹ Den spanska konkurrensmyndigheten har också rekommenderat att det spanska verktyget ska utvecklas med rankinglistor och information om stationers servicenivå.³⁰⁰ I Frankrike har det också föreslagits förändringar av deras prisjämförelseverktyg, såsom att små drivmedelsstationer inte ska vara undantagna från att rapportera in priser.³⁰¹

En annan aspekt som tagits upp av utredningar är värdet av att prisinformationen också sprids genom andra kanaler, såsom media, så att fler än de som faktiskt använder verktyget tar del av informationen. I Frankrike har man föreslagit att tidningar ska få ta in data från prisjämförelseverktyget kostnadsfritt i syfte att sprida informationen bättre.³⁰² Den australiska konkurrensmyndigheten har gjort bedömningen att rapportering i media om var de lägsta priserna finns varit av betydelse för prisjämförelseverktyget i Västaustralien.³⁰³ Enligt en konsumentundersökning använde bara cirka en tiondel av konsumenterna i Perth i Västaustralien hemsidan med FuelWatch.³⁰⁴ Däremot använde en fjärdedel TV-nyheterna för att ta reda på drivmedelspriser, då media ofta rapporterade om prisinformation från FuelWatch.³⁰⁵ Att spridning av prisinformation via media kan vara viktigt bekräftas av en studie om Tyskland.³⁰⁶ När radiostationer i Tyskland gör inslag baserade på prisjämförelser verkar priserna därefter sjunka. Studien menar därtill att detta resultat bör kunna generaliseras till att informationskampanjer i övrigt kring drivmedelspriser kan vara effektivt.

²⁹⁸ Economic, Education, Jobs and Skills Committee, Parliament of Victoria (2018) s. 42.

²⁹⁹ Comisión Nacional de Energía (2012) s.96–97, Autoridade da Concorrência (2018a) s. 72.

³⁰⁰ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s. 78.

³⁰¹ Bolliet m.fl. (2012) Liste des propositions s. 2.

³⁰² Bolliet m.fl. (2012) Liste des propositions s. 2.

³⁰³ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 254.

³⁰⁴ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 299.

³⁰⁵ Ibid.

³⁰⁶ Montag m.fl. (2023).

Oavsett den primära effekten av ett prisjämförelseverktyg behöver den lagstadgade inrapporteringen av priser kunna praktiskt implementeras på ett fungerade sätt som inte är för betungande för vare sig drivmedelsbranschen eller det offentliga. I Tyskland följde man 2018 upp hur deras system fungerade.³⁰⁷ Större företag rapporterade in sina priser antingen genom deras centrala system för prissättning eller direkt från kassasystemet. För små- och medelstora drivmedelsföretag hade det utvecklats en marknad för företag som åtog sig att sköta prisrapporteringen åt drivmedelsföretagen. Men även för mindre företag fanns kostnadseffektiva tekniska lösningar som möjliggjorde automatisk inrapportering från kassasystemet. Den tyska statistikmyndigheten uppskattade den löpande kostnaden för hela branschen till 1,5 miljoner euro per år. Den löpande kostnaden för det offentliga var mindre än en miljon euro årligen när utvärderingen genomfördes. I Australien, i territoriet Australian Capital Territory, var det, i kontrast till övriga exempel, frivilligt för stationer att rapportera in sina priser till deras prisjämförelseverktyg. Ändå valde över 95 procent av stationerna att ansluta sig under de första sex månaderna då systemet prövades.³⁰⁸ Av den anledningen beslutade man att inte heller införa lagkrav på inrapportering av priser, utan att fortsätta med en frivillig lösning.

Stärkt information om fordons bränslekrav

Ett mindre problem som identifierats var att en andel konsumenter troligen tankade högoktanig bensin trots att de hade fordon som klarade bensin med lägre oktantal. En möjlig anledning var att konsumenter inte visste eller förstod vilket oktantal deras fordon klarade av.³⁰⁹ Konkurrensmyndigheterna i Nya Zeeland och Singapore, de som lyft detta problem, har därför också rekommenderat att informationen till konsumenter om bränslekraven för olika fordon bör förbättras.³¹⁰

Olika drivmedel kan också skilja sig genom olika tillsatser. I Portugal infördes 2015 en skyldighet för drivmedelsstationer att erbjuda diesel och 95-oktanig bensin utan tillsatser, vid sidan av eventuella drivmedel med ytterligare tillsatser som vanligtvis också säljs.³¹¹ För drivmedel med tillsatser skulle dessa redovisas tydligt. Syftet var att möjliggöra och uppmuntra köpet av billigare drivmedel utan tillsatser. Innan den här lagen erbjöd de stora drivmedelsbolagen normalt, för både diesel och bensin, ett dyrare premiumdrivmedel med tillsatser och ett billigare drivmedel med något färre tillsatser.³¹² När lagen trätt ikraft ersattes hos de flesta drivmedelsbolagen drivmedlen med färre tillsatser med drivmedel utan tillsatser. Resultatet blev att

³⁰⁷ Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (2018).

³⁰⁸ Chief Minister, Treasury and Economic Development Directorate (2023).

³⁰⁹ Commerce Commission New Zealand (2019), s. 348–351, Competition Commission Singapore (2017) s. 24–25.

³¹⁰ Commerce Commission New Zealand (2019), s. 348–351, Competition Commission Singapore (2017) s. 24–25.

³¹¹ Autoridade da Concorrência (2018a), s. 27.

³¹² Autoridade da Concorrência (2018a), s. 27–28.

försäljningen av premiumbensin med tillsatser minskade åren efter lagens införande.³¹³ För diesel var resultatet dock det motsatta, med en ökande andel premiumdiesel med tillsatser.

7.3.4 Åtgärder mot konkurrensstörande avtal och samarbeten

En kategori av konkurrensproblem som identifierats i flera länder rör avtal och samarbeten mellan drivmedelsbolag som gör dem ömsesidigt beroende av varandra, begränsar deras handlingsutrymme eller medför informationsdelning. Tabell 58 nedan ger en sammanfattning av de åtgärder som föreslagits mot dessa problem.

Tabell 58 Åtgärder mot konkurrensstörande avtal och samarbete

4.i Begränsning i korsägande, informationsdelning och kopplingar mellan företag
<ul style="list-style-type: none">• Ta fram särskilda instruktioner kring bolagsstyrning för banker och fonder som är delägare i mer än ett drivmedelsbolag (10)• Inför ett tak på ägarandelar för de som har ägande i mer än ett drivmedelsbolag (10, 33)• Inför ett förbud för chefer och/eller styrelseledamöter i ett drivmedelsbolag att ha koppling till ett annat drivmedelsbolag (10, 33)• Begränsa möjligheten att dela information som olika privata och offentliga organisationer och samarbeten medfört (10, 18, 19, 25, 35)
4.ii Stärkt ställning för detaljist gentemot grossist
<ul style="list-style-type: none">• Begränsa möjligheten för drivmedelsbolag att påverka priset genom leverantörsavtal för drivmedelsstationer de inte äger (33)• Stärk skyddet för detaljisten i leverantörsavtal, bl.a. genom att införa krav på transparent prisklausul i leverantörsavtal eller krav på skriftliga avtal (6, 7, 8, 19)
4.iii Starkare konkurrenslagstiftning
<ul style="list-style-type: none">• Bredda definitionen av ett avtal när det gäller samordning mellan företag (2)

Not: siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där åtgärden föreslagits.

Begränsningar i kopplingar mellan företag

Olika typer av kopplingar mellan företag utgör den första typen av konkurrensproblem i denna kategori. Åtgärder mot detta handlar i stort om att begränsa möjligheten för korsägande och deltagande i styrningen av mer än ett bolag och att stoppa problematisk informationsdelning.

Den isländska konkurrensmyndigheten har exempelvis lyft fram att man bör överväga ett tak på ägande för de som med betydande ägarandelar i flera drivmedelsbolag.³¹⁴ Likaså lyfter de fram att chefer och styrelseledamöter i ett drivmedelsbolag

³¹³ Autoridade da Concorrência (2018a), s. 30–31.

³¹⁴ Samkeppniseftirlitið (2015) s. 298–299.

inte bör ha kopplingar till ett annat drivmedelsbolag.³¹⁵ Spanien har haft begränsningar av den typen sedan 2000.³¹⁶ En ägarandel över tre procent får till exempel enbart användas för att rösta i ett betydande drivmedelsbolag per år. Begränsningar finns också kring att sitta i styrelsen i mer än ett större drivmedelsbolag. Den spanska konkurrensmyndigheten har dock rekommenderat att dessa regler stärks ytterligare.³¹⁷

Vissa samarbeten eller kontaktytor möjliggör eller medför informationsdelning mellan drivmedelsföretagen. Flera konkurrensmyndigheter som funnit sådan informationsdelning har pekat ut detta som ett konkurrensproblem.³¹⁸ Den exakta formen av informationsdelningen är i varje fall unik, men de rekommenderade åtgärderna handlar alla om att ändra hur organisationer fungerar så att problematisk information inte längre delas mellan företagen. Den rumänska konkurrensmyndigheten har exempelvis uppmanat landets branschorganisation att sluta dela information om antal stationer och såld volym mellan dess medlemmar.³¹⁹

Stärkt ställning för detaljist gentemot grossist

En del rekommendationer och genomförda åtgärder om begränsningar i leverantörsavtal redogjordes för ovan under delavsnitten om åtgärder mot inträdeshinder i grossistledet. Det handlade då exempelvis om maxtider för exklusiva leverantörsavtal, såsom föreslaget och infört i exempelvis Spanien och Nya Zeeland, eller tak på hur stor andel av levererat drivmedel som får vara exklusivt, också föreslaget och infört i Nya Zeeland. Sådana åtgärder är relevanta även här. Därutöver har exempelvis både den nyzeeländska och den grekiska konkurrensmyndigheten lagt fram förslag som handlar om att stärka den enskilda stationens ställning mot grossisten, såsom lagkrav på att det löpande priset i ett leverantörsavtal måste bygga på en transparent kostnadsformel eller att rabatter ska utformas på objektiva och icke-diskriminerande grunder.³²⁰

Den spanska konkurrensmyndigheten har dock gått längre än så i sina förslag att främja enskilda stationers självständighet. De har föreslagit att drivmedelsgrossister som har en betydande närvaro i detaljistledet inte ska få rekommendera priser till drivmedelstationer som de inte äger.³²¹ Efter denna rekommendation förbjuds sedan

³¹⁵ Ibid.

³¹⁶ Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios.

³¹⁷ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s. 78.

³¹⁸ För exempel se Samkeppniseftirlitið (2015) s. 298, Commerce Commission New Zealand (2019) s. 355–356 och Consiliul Concurenței (2019) s. 105–106.

³¹⁹ Consiliul Concurenței (2019) s. 105–106.

³²⁰ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 338–344, Konkurrenskommissionen [öv. från: ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ] (2007) s. 12, Konkurrenskommissionen [öv. från: ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ] (2008) s. 11.

³²¹ Comisión Nacional de la Competencia (2012b) s. 78.

2013 exklusiva leverantörsavtal från att innehålla klausuler som sätter, rekommenderar eller påverkar slutpriset på drivmedel till kund.³²² Ett drivmedelsbolag behöver äga en drivmedelsstation för att få sätta eller påverka dess priser.

Starkare konkurrenslagstiftning

Enbart den australiska konkurrensmyndigheten har efterfrågat förändringar i själva konkurrenslagstiftningen.³²³ De har rekommenderat en breddning av hur man i Australien ser på avtal när det gäller samordning mellan företag, i syfte att mer informella eller underförstådda avtal också ska inkluderas i högre grad än innan.

7.3.5 Åtgärder mot prisföljsamhet

I den mån prisföljsamhet är ett resultat av en återhållsam konkurrens kan det också vara ett symptom på andra konkurrensproblem. Övriga åtgärder är därmed också relevanta för denna kategori av konkurrensproblem. Men prisföljsamhet kan också motarbetas med direkta åtgärder. Tabell 59 nedan listar de typer av åtgärder som rekommenderats med syftet att direkt motverka prisföljsamhet.

Tabell 59 Åtgärder mot prisföljsamhet

5.i Reglering av prisförändringar och rekommenderade priser	
•	Reglera hur ofta priser får ändras (1, 10, 28)
•	Reglera hur ofta priser får höjas (25)
•	Reglera att priser måste bestämmas en minimitid i förväg innan en ändring får genomföras (29)
•	Se över eller begränsa den offentliga publiceringen av rekommenderade priser (16, 18)

Not: siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där åtgärden föreslagits.

Reglering av prisförändringar och rekommenderade priser

Begränsningar i hur ofta priser kan ändras eller att de måste sättas i förväg har motiverats både med att konsumenter ska få det enklare att jämföra priser och med att försvåra för drivmedelsbolagen att följa varandras prissättning. Den rumänska och den slovenska konkurrensmyndigheten har exempelvis rekommenderat sådana begränsningar med den senare motiveringen.³²⁴ Den isländska konkurrensmyndigheten har inte föreslagit det skarpt, men har lyft fram begränsningar i hur ofta priser får ändras som något som kan övervägas för att försvåra för följsamhet i prissättningen.³²⁵

³²² Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

³²³ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 230.

³²⁴ Consiliul Concurenței (2019) s. 108–109, Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence (2021) s. 17.

³²⁵ Samkeppniseftirlitið (2015) s. 297–298.

Det rumänska förslaget innebär att en utredning skulle ta fram en begränsning kring hur många prishöjningar per vecka som får genomföras samt vilka veckodagar och vilken tid på de dagarna som prishöjningarna får ske.³²⁶ Prissänkningar skulle inte begränsas. Utifrån hur ofta och när prisändringar har skett på den rumänska marknaden föreslogs att en utgångspunkt i utredningen skulle vara en begränsning av prishöjningar till en viss tid på tisdagar och fredagar. Syftet med förslaget var att störa den ordning som då gällde, där det finns en prisledare som de andra bolagen följer efter.

Det slovenska förslaget handlar om att komplettera deras prisjämförelseverktyg med ett krav på att skicka in prisförändringar en viss minimitid innan de börjar gälla.³²⁷ I dag behöver förändringar skickas in en timme innan priset börjar gälla.³²⁸ Minimitidens längd behövde enligt utredningen analyseras vidare men som lägst föreslogs den vara 24 timmar. Syftet var även här att försvåra för drivmedelsbolagen att följa varandras prissättning.

Som tidigare nämnts har både Österrike och Västaustralien kombinerat sina prisjämförelseverktyg med begränsningar i hur priser får ändras. I Västaustralien måste priset för en dag bestämmas och rapporteras in senast klockan 14 dagen innan, varefter det inte får ändras.³²⁹ Denna reglering infördes samtidigt som prisjämförelseverktyget. I Österrike infördes 2009 en begränsning i hur drivmedelsstationer fick ändra sina priser.³³⁰ Efter vissa förändringar av regleringen innebär den nu att priser enbart får höjas mitt på dagen vid klockan 12. Prissänkningar får dock ske utan begränsningar. Möjligheten att ändra priser under vissa långhelger är också begränsad.

Resultaten från två utvärderingar av Österrikes prisändringsreglering tyder på att regleringen har inneburit lägre priser.³³¹ Vad gäller Västaustralien kan inte effekten av prisändringsregleringen separeras från effekten av prisjämförelseverktyget eftersom båda infördes samtidigt. Utvärderingar av deras samlade effekt är dock tvetydiga, med dels resultat som pekar på att effekten är lägre priser och lägre marginaler, dels resultat som tyder på ingen effekt alls.³³² En studie tolkar dock resultaten som att regleringen av prisförändringen åtminstone tillfälligt försvårade för drivmedelsföretag att upprätthålla ett följsamt prissättningsbeteende.³³³

³²⁶ Consiliul Concurenței (2019) s. 108–109.

³²⁷ Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence (2021) s. 17.

³²⁸ Artikel 2, Odredba o podatkih, ki jih distributerji naftnih derivatov in drugi zavezanci zagotavljajo ministrstvu, Uradni list RS, št. 38/22.

³²⁹ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 243.

³³⁰ Becker m.fl. (2021).

³³¹ Dewenter och Heimeshoff (2012), Becker et al. (2021).

³³² Australian Competition and Consumer Commission (2007) appendix S, Dewenter och Heimeshoff (2012), Wang (2009).

³³³ Wang (2009).

Vid sidan av den faktiska prissättningen finns i många fall också rekommenderade priser från drivmedelsföretag. Få utredningar berör dock denna fråga i sina rekommendationer, bortom de förslag som handlade om leverantörsavtal till självständigt ägda drivmedelstationer. I en utredning som gjordes på uppdrag av det nyzeeländska näringsdepartementet rekommenderades att ett av de ledande drivmedelsbolagen, Z Energy, skulle sluta publicera rekommenderade priser. Z Energy gjorde också det efter att rapporten publicerats, vilket välkomnades av den nyzeeländska konkurrensmyndigheten.³³⁴ Den norska konkurrensmyndigheten föreslog 2014 att de rekommenderade prisernas betydelse borde granskas.³³⁵ När förslaget lämnades var de rekommenderade priserna väldigt lika mellan olika företag, utgjorde det pris som de norska priscyklerna nådde sin topp vid och skillnaden mellan företagens inköpspris och rekommenderade pris hade ökat.³³⁶

7.3.6 Åtgärder för att generellt stärka konkurrensen

Vid sidan av de många förslag som möter direkta konkurrensproblem har konkurrensmyndigheter också föreslagit åtgärder som handlar om att stärka konkurrensen på ett mer generellt plan. Dessa förslag handlar främst om att minska koncentrationen på drivmedelsmarknaden på ett mer direkt sätt, snarare än, eller som komplement till, att åtgärda de faktorer som ligger bakom den höga koncentrationen. Därutöver har flera olika konkurrensmyndigheter föreslagit varianter av att mer löpande bevaka och analysera drivmedelsbranschens utveckling.

Tabell 60 Sammanfattning av åtgärder för att generellt stärka konkurrensen

6.i Expansionsförbud för större företag	<ul style="list-style-type: none"> Begränsa möjligheten för större företag att expandera på lokala marknader där de har en hög marknadsandel (11)
6.ii Tvingande avyttringar	<ul style="list-style-type: none"> Överväg att ålägga drivmedelsbolag att avyttra drivmedelsstationer (1, 10)
6.iii Övervakning av branschen	<ul style="list-style-type: none"> Övervaka och analysera branschens utveckling löpande, med krav på återkommande inrapportering av bl.a. priser från drivmedelsbolagen (6, 7, 19, 41) Övervaka kapaciteten i och användning av terminaler lämpliga för drivmedelsimport (2, 17)

Not: Siffrorna i parentes avser vilken marknadsstudie, från bilaga 1 kapitel 6, där åtgärden föreslagits.

³³⁴ Commerce Commission New Zealand (2019) s. 296, 298.

³³⁵ Konkurransutskottet (2014) s. 37.

³³⁶ Ibid.

Expansionsförbud för större företag

Spanien införde 2000 en tillfällig begränsning för de största drivmedelsbolagen att expandera sitt stationsnät under tre eller fem år beroende på storlek.³³⁷ I praktiken begränsades de två största företagen.³³⁸ De två företagens andel av det totala antalet stationer sjönk från cirka 63,5 procent 2001 till cirka 59,5 procent 2005.³³⁹ År 2013 infördes en liknande begränsning på nytt, där drivmedelsföretag som är aktiva på grossistmarknaden och har en andel av stationsnätet överstigande 30 procent under upp till fem år inte fick utöka sitt stationsnät eller ingå nya exklusiva leverantörsavtal.³⁴⁰ Åtgärden är svår att utvärdera då den infördes tillsammans med flera andra reformer som syftade till att stärka konkurrensen på drivmedelsmarknaden, men det största företaget minskade sin andel av stationsnätet och fristående aktörer ökade sin andel mellan 2010 och 2015.³⁴¹ Det finns också rekommendationer om att begränsa större bolags expansion på lokala koncentrerade marknader. Den israeliska konkurrensmyndigheten har exempelvis föreslagit att enbart mindre drivmedelsföretag ska få expandera på lokala marknader där det enbart finns en drivmedelsstation.³⁴²

Tvingande avyttringar

Ingen konkurrensmyndighet har direkt föreslagit tvingande avyttringar av stationer för etablerade drivmedelsföretag för att få in fler aktörer och minska koncentrationen i de marknadsstudier som ligger till grund för denna kartläggning. Den isländska konkurrensmyndigheten lyfte dock förslaget att införa krav på att drivmedelsbolag ska sälja en andel av sina stationer i exempelvis ett auktionsförfarande, utan att föreslå det skarpt.³⁴³ Nederländerna har till och med genomfört en åtgärd som liknar tvingande avyttringar, då avseende drivmedelsstationer efter motorvägar.³⁴⁴ Detta förslag beskrevs ovan under åtgärder mot inträdeshinder i detaljistledet. En utredning från Västaustralien föreslog också att man skulle utreda krav på att drivmedelsföretag skulle behöva avyttra och separera detaljistverksamheten från verksamhet i tidigare led.³⁴⁵

³³⁷ Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios.

³³⁸ Comisión Nacional de la Competencia (2009) s. 54.

³³⁹ Comisión Nacional de la Competencia (2009) s. 55.

³⁴⁰ Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

³⁴¹ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015) s. 106–108.

³⁴² Konkurrensmyndigheten [öv. från: התחרות רשות] (2017) s. 37–38.

³⁴³ Samkeppniseftirlitið (2015) s. 300.

³⁴⁴ Soetevent m.fl. (2014).

³⁴⁵ Select Committee on Pricing of Petroleum Products (2000) s. 59.

Övervakning av branschen

Ett antal konkurrensmyndigheter har föreslagit att drivmedelsbranschen borde kontinuerligt övervakas för att det offentliga bättre ska kunna följa dess utveckling, upptäcka problem tidigt och sprida kunskap om branschen. Denna övervakning skulle då också kunna kopplas till lagstadgade krav på drivmedelsbolagen att återkommande rapportera in uppgifter som krävs för att följa marknads utveckling. Den insamling av prisdata som sker i Tyskland, och som utgör grunden till deras prisjämförelseverktyg, hade från början enbart som syfte att skapa underlag för en kontinuerlig övervakning av branschen.³⁴⁶ Flera länder har också infört sådan kontinuerlig övervakning av branschen, däribland Nya Zeeland och Australien.³⁴⁷ Vid sidan av sådan bred övervakning har vissa konkurrensmyndigheter också föreslagit löpande övervakning med smalare syften. Både den nyzeeländska och den australiska konkurrensmyndigheten har rekommenderat att terminaler lämpliga för drivmedelsimport löpande ska följas vad gäller kapacitet och användning.³⁴⁸

³⁴⁶ Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (2018) s.3.

³⁴⁷ Commerce Commission New Zealand (2023) s. 6, Competition and Markets Authority (2023d) s. 177–179.

³⁴⁸ Australian Competition and Consumer Commission (2007) s. 220, Hale & Twomey (2008) s. 64.

8 Konkurrensrättslig praxis från andra länder

Som komplement till genomgången av studier av drivmedelsmarknader i andra länder har även konkurrensrättslig praxis studerats närmare. Syftet är att få en bild av vilka ärendetyper som är vanligast och om de har likheter med de problem som framkommit i tidigare utredningar och forskning.

I urvalet ingår 27 ärenden från 14 länder samt från EU-kommissionen. Fall från OECD-sfären har prioriterats liksom perioden från och med 2000. Vi bedömer att dessa ärenden utgör en betydande del av relevant rättspraxis, men vi gör inte anspråk på att urvalet är heltäckande. De slutsatser som dras nedan om generella trender ska därför tolkas försiktigt. I tabell 61 finns en sammanställning över dessa ärenden.

Av de 27 fallen har två ännu inte slutligen avgjorts. En översiktlig fördelning på ärendetyp visar att elva fall berör konkurrensbegränsande samarbeten, fyra fall avser missbruk av dominerande ställning och tolv fall gäller företagskoncentrationer.

En första slutsats är således att missbruksärenden inte alls är lika vanliga som ärenden som handlar om otillåtet samarbete mellan konkurrenter. En majoritet av ärendena rör detaljistledet, omkring hälften av dessa i kombination med grossistledet. En mindre andel rör endast grossistledet och endast ett ärende handlar om producentledet. I huvudsak har utredningarna således gällt förfaranden som har haft en möjlig direkt påverkan på slutkunder inklusive konsumenter.

Inom var och en av dessa ärendekategorier kan följande övergripande tendenser skönjas.

När det gäller otillåtna samarbeten mellan företag överväger horisontella överenskommelser. Den senare kategorin handlar till övervägande del om prissamordning, typiskt sett i detaljistledet avseende stationspriser på drivmedel.

Avseende missbruk förekommer utredningar om leveransvägran, marginalklämning och prisstyrning av grossisters prissättning. Detta kan i sig ses som en avspeglning av konkurrensen mellan aktörer som är aktiva inom olika led och med olika grad av integration i värdekedjan. Några drivmedelsbolag är aktiva både i producent-, grossist- och detaljistled. Andra är endast aktiva på någon eller några delar av dessa.

Förvärvsärendena i urvalet berör i mer än hälften av fallen situationer där någon eller båda av parterna är verksamma i såväl grossist- som detaljistled. Detaljhandel med drivmedel på lokala marknader är en ofta förekommen marknadsavgränsning och ett typiskt område där risk för försvagad konkurrens konstateras. Detaljhan-

delsledet har i samtliga studerade fall avgränsats lokalt, i regel med ett upptagningsområden bestämt av en radie om 10 och 20 km eller 5-, 10- och 20-minuters körtider.

Dessa slutsatser utvecklas kortfattat nedan tillsammans med två tabeller som listar samtliga studerade fall.

8.1 Konkurrensbegränsande samarbeten

Av de 27 identifierade fall i urvalet tillhör elva kategorin konkurrensbegränsande samarbeten, varav åtta är horisontella och tre vertikala.

De samarbeten som studerats har vanligen skett genom löpande kommunikation rörande försäljningspriser, ibland med hjälp av pressmeddelanden, eller publicering av vägledande listpriser. Utredningarna har i flera fall kunnat påvisa en stor grad av följsamhet mellan konkurrenters prisjusteringar på lokala marknader.

Exempel på konkurrensbegränsande horisontella samarbeten finns från bland annat Norge och Cypern.³⁴⁹ Företag har i dessa fall inte agerat självständigt utan koordinerat sitt marknadsuppträdande med hjälp av informationsutbyte och prissamordning. Kommunikation om stationspriser har inte ansetts förbättra informationen till konsumenter, vilket ibland hävdats av parter, utan snarare underlättat prisanpassningen och övervakningen av konkurrenters priser.

I ett fall från Australien fann en domstol att det saknades tillräckligt med bevis för att styrka dels att det förelåg ett avtal i konkurrensrättslig mening samt dels att företagen hade agerat i enlighet med det man kommit överens om.³⁵⁰ I Italien avslutades ett fall efter att företaget åtog sig att bland annat upphöra med publicering av listpriser, reservera kapacitet till tredje part och införa lokala rekommenderade priser.³⁵¹

Omkring hälften av ärendena, fyra av åtta, som avser horisontella samarbeten och som ingår i urvalet ledde till böter, varav ett senare ändrades efter överprövning.

Två av de åtta fallen är pågående. Ett av dessa avser utbyte av information mellan drivmedelsbolag genom offentliga publikationer som befarades leda till parallella prisjusteringar i marknaden. I det första fallet har den konkurrensvårdande myndigheten i Italien ännu inte meddelat slutligt beslut och handläggningen pågår fortfarande hos myndigheten. Det andra fallet handlar om ett samarbete där de inblandade företagen kommit överens om att begränsa tillgången på etanol och att

³⁴⁹ Konkurransetilsynet (2020a, 2020b), Kommissionen för skydd av konkurrens [övers. från: Επιτροπή Προστασίας Του Ανταγωνισμού], Cypern (2017).

³⁵⁰ Australian Competition and Consumer Commission (2003), Federal Court of Australia (2007).

³⁵¹ Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2007).

utbyta kommersiellt känsligt information för att förhindra sänkningar av en handelsplats riktmärke för etanolpriser. Det sistnämnda ärendet har överklagats till Tribunalen vilket innebär att beslutet kan komma att ändras.³⁵²

En annan typ av ärenden inom kategorin konkurrensbegränsande samarbeten handlar om prisstyrning där en grossist reglerar återförsäljarens stationspris mot slutkund, exempelvis i Irland och Spanien där överenskommelsen gällde takpriser.³⁵³ Ett av de tre beskrivna ärenden resulterade i böter och i ett annat åtog företaget att upphäva ett samarbetsavtal som reglerade återförsäljares priser efter att ha mottagit en skrivelse från den irländska konkurrensmyndigheten.

8.2 Missbruk av dominerande ställning

Gällande missbruk av dominerande ställning avser två av fyra fall leveransvägran riktat mot såväl etablerade aktörer som företag på väg in på marknaden. Tre fall ledde till ekonomiska sanktioner i form av böter.

Det ärende som inte ledde till böter avfärdades av den franska konkurrensmyndigheten eftersom det klagande företaget inte kunde styrka att de uppfyllde villkoren för att få tillträde till infrastrukturen för att ta emot leveranser av raffinerade produkter.³⁵⁴

Den albanska konkurrensmyndigheten kom till motsatt slutsats i ett annat ärende och konstaterade missbruk av dominerande ställning genom leveransvägran i form av oproportionella inträdeskrav och en vägran att ge tillgång till infrastruktur för distribution av drivmedel.³⁵⁵

När det gäller övriga missbruksärenden förekommer exempel på över- och underprissättning, samt marginalklämning. Ett exempel på prisstyrning kombinerat med marginalklämning kommer från Bulgarien där en dominerande producent hade självständigt ändrat rabattsatsen och försäljningspriser gentemot grossister.³⁵⁶ Den bulgariska konkurrensmyndigheten ansåg att beteendet var exkluderande för konkurrenter, vilket begränsade möjligheten att erbjuda konkurrenskraftiga priser på grossistmarknaden. Enligt myndighetens bedömning fanns det risk att konkurrenter kunde uteslutas helt från marknaden på lång sikt och det redan dominerande företaget skulle kunna få en ännu starkare ställning på marknaden.

³⁵² Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2023a), EU-kommissionen (2023).

³⁵³ The Competition and Consumer Protection Commission (2003), Audencial Nacional, Sala de lo Contencioso (2022).

³⁵⁴ Autorité de la concurrence (2019).

³⁵⁵ Autoriteti i Konkurrencës (2018, 2022).

³⁵⁶ Kommissionen för skydd av konkurrens [öv. från: Комисия за защита на конкуренцията], Bulgarien (2021).

8.3 Företagskoncentrationer

I urvalet av företagskoncentrationer ingår företrädesvis ärenden där konkurrensmyndigheterna haft invändningar och där åtaganden presenterats av parterna för att hantera dessa. En förteckning över koncentrationsärenden och dess beskrivningar presenteras nedan i tabell 62. I endast två av de tolv ärendena har koncentrationen godkänts utan sådana åtaganden.

Av resterande tio ärenden har sju godkänts efter strukturella åtaganden som i samtliga fall handlat om avyttring av drivmedelsstationer. Det har bland annat skett i Kanada, i Storbritannien och i två prövningar av EU-kommissionen.³⁵⁷ I några av dessa ärenden har en knäckfråga varit om privatkunder och företagskunder ska anses tillhöra samma relevanta produktmarknad. Olika slutsatser har dragits i olika ärenden. Även om olika typer av drivmedel tillhör samma produktmarknad eller inte har varit en knäckfråga och EU-kommissionen har här kommit fram till olika slutsatser.³⁵⁸

Två förvärvsärenden har godkänts efter beteendemässiga åtaganden, närmare bestämt att ge tillträde till tredje part på transparenta och icke-diskriminerande villkor (Spanien och Italien). Det spanska fallet har resulterat i beslut om bristande efterlevnad av de åtaganden som har lämnats i samband med godkännandet av förvärvet.³⁵⁹

Ett exempel på en företagskoncentration som kategoriseras som beteendemässiga åtaganden i kapitlet gäller ett icke anmälningsskyldigt förvärv genomfört i USA som delvis togs tillbaka på grund av en konkurrensklausul som ansågs utgöra en överträdelse i sig. Konkurrensklausulen utgjorde en del av överlåtelseavtalet och innebar att köparen förband sig att inte konkurrera med försäljning, marknadsföring och leverans av drivmedel på en viss del av stationsnätet. Konkurrensmyndigheten beslutade att delar av förvärvet skulle återgå samt att konkurrensklausulen skulle upphävas.³⁶⁰

En knäckfråga vid avgränsning av relevant geografisk marknad är om stationer belägna längs med, respektive vid sidan av, motorvägar ska särskiljas. Detta har betydelse särskilt för avgiftsbelagda motorvägar som i vissa fall har ansetts utgöra egna relevanta geografiska marknader. Vid sidan av motorvägarna är den typiska geografiska marknadsavgränsningen lokal, vanligen definierad utifrån en körtid i intervallet 5–20 minuter. Företagskoncentrationer i grossist- och producentled har däremot i regel avgränsats nationellt. Företagskoncentrationer som ger det nya

³⁵⁷ Bureau de la concurrence (2016a, 2016b, 2017, 2021), Competition and Markets Authority (2022a, 2023a, 2023b, 2023c), Competition Tribunal (2015, 2021), Couche-Tard (2016), EU-kommissionen (2008, 2016).

³⁵⁸ EU-kommissionen (2008, 2016).

³⁵⁹ Audencial Nacional, Sala de lo Contencioso (2021).

³⁶⁰ Federal Trade Commission (2022a, 2022b).

företaget en koncentration på minst 30–40 procent har i normalfallet som utgångspunkt ansetts problematiska och varit föremål för fördjupade prövningar.

Skadeteorierna som lyfts fram i förvärvsprövningarna har i huvudsak handlat om risken för högre priser på drivmedel, men i viss utsträckning även berört hinder för framtida inträden och tillgång till stationsnätverk för befintliga eller inträdande konkurrerande aktörer på grossistnivå.

Tabell 61 Sammanställning av konkurrensrättsliga ärenden i Sverige och i andra länder

Nr	Land, år	Beskrivning	Referens
1	Albanien, 2022	Missbruk, leveransvägran, grossistledet, böter (ca 2 MSEK).	Autoriteti i Konkurrencës (2018, 2022)
2	Australien, 2003	Horisontellt samarbete, stationspriser, detaljistledet, talan ej styrkt p.g.a. bevisning ej tillräcklig.	ACCC (2003) Federal Court of Australia (2007)
3	Bulgarien, 2023	Missbruk, marginalklämning, grossistledet, böter (ca 395 MSEK).	Kommissionen för skydd av konkurrens [öv. från: Комисия за защита на конкуренцията] (2021)
4	Cypern, 2018	Horisontellt samarbete, stationspriser, detaljistledet, böter (ca 284 MSEK).	Kommissionen för skydd av konkurrens [öv. från: Επιτροπή Προστασίας Του Ανταγωνισμού] (2017)
5	EU-kommissionen, 2007	Företagskoncentration, grossist- och detaljistledet.	EU-kommissionen (2007a)
6	EU-kommissionen, 2007	Företagskoncentration, grossist- och detaljistledet.	EU-kommissionen (2007b)
7	EU-kommissionen, 2008	Företagskoncentration, strukturella åtaganden – avyttring, grossist- och detaljistledet.	EU-kommissionen (2008)
8	EU-kommissionen, 2016	Företagskoncentration, strukturella åtaganden – avyttring, grossist- och detaljistledet.	EU-kommissionen (2016) Couche-Tard (2016)
9	EU-kommissionen, 2023	Horisontellt samarbete, kvantitetssamordning, producentledet, böter (ca 778 MSEK). Beslutet har överklagats av den part som påförts böter. Domstolsprocessen pågår fortfarande.	EU-kommissionen (2023)
10	Frankrike, 2003	Horisontellt samarbete, stationspriser, detaljistledet, böter (ca 471 MSEK). Ingen sanktion efter ändring av överinstans.	Autorité de la concurrence (2003) Cour d'appel de Paris (2003)
11	Frankrike, 2019	Missbruk, leveransvägran, grossistledet, ingen överträdelse.	Autorité de la concurrence (2019)
12	Irland, 2003	Vertikalt samarbete, prisöverenskommelse och exklusiva avtalsvillkor, grossist- och detaljistledet, upphävande av avtal.	The Competition and Consumer Protection Commission (2003)
13	Italien, 2007	Horisontellt samarbete, detaljhandelspriser, detaljistledet, åtaganden utan fastställelse av konkurrensbegränsande samarbete.	Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2007)

Nr	Land, år	Beskrivning	Referens
14	Italien, 2023	Horisontellt samarbete, grossistpriser, grossistledet, pågående utredningsprocess.	Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2023a)
15	Italien, 2023	Företagskoncentration, beteendemässiga åtaganden, grossist- och detaljistledet.	Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2023b)
16	Kanada, 2016	Företagskoncentration, strukturella åtaganden – avyttring, grossist- och detaljistledet.	Bureau de la concurrence (2016a) Competition Tribunal (2015)
17	Kanada, 2016	Företagskoncentration, strukturella åtaganden – avyttring, detaljistledet.	Bureau de la concurrence (2016b)
18	Kanada, 2017	Företagskoncentration, strukturella åtaganden – avyttring, grossist- och detaljistledet.	Bureau de la concurrence (2017)
19	Kanada, 2021	Företagskoncentration, strukturella åtaganden – avyttring, detaljistledet.	Bureau de la concurrence (2021) Competition Tribunal (2021)
20	Norge, 2020	Horisontellt samarbete, stationspriser, detaljistledet.	Konkurransetilsynet (2020a, 2020b)
21	Spanien, 2008	Begäran om förhandsavgörande från EU-domstolen. Vertikalt samarbete, exklusivitetsavtal, grossist- och detaljistledet.	Europeiska unionens domstol (2008)
22	Spanien, 2009	Vertikalt samarbete, restriktivt avtal, grossist- och detaljistledet, böter (ca 122 MSEK).	Audencial Nacional, Sala de lo Contencioso (2022)
23	Spanien, 2021	Företagskoncentration, bristande efterlevnad av åtaganden, grossist- och detaljistledet, vite (ca 11 MSEK).	Audencial Nacional, Sala de lo Contencioso (2021)
24	Storbritannien, 2023	Företagskoncentration, strukturella åtaganden – avyttring, detaljistledet.	Competition and Markets Authority (2022a) Competition and Markets Authority (2023a, 2023b, 2023c)
25	Sverige, 2005	Horisontellt samarbete, rabattsanering, detaljistledet, böter (ca 164 MSEK).	Konkurrensverket (2000) Marknadsdomstolen (2005)
26	Ungern, 2014	Missbruk, överprissättning, grossistledet, böter (ca 7 MSEK).	Gazdasági Versenyhivatal (2014)
27	USA, 2022	Företagskoncentration, konkurrensbegränsande avtalsvillkor, detaljistledet.	Federal Trade Commission (2022a, 2022b)

Not: Missbruk avser missbruk av dominerande ställning. Angivet år avser aktuellt år när beslut från NCA fattades eller när fallet avgjordes i domstol. Med marknadsled menas de led som förfarandet har inriktats på. Fall nr 9 har överklagats till domstol (Tribunalen) och fall nr 14 är, per augusti 2024, ännu inte avslutat utan utreds vidare. Angivna böter är justerade för inflation och visar det värde som sanktionen skulle haft 2023. Beloppen är omvandlade till den genomsnittliga växelkursen för svenska kronor 2023. Notera att fall nr 10 innebär att ekonomiska sanktioner påfördes, som senare upphävdes på grund av ändring av överinstans.

Tabell 62 Sammanställning över genomförda prövningar av företagskoncentrationer

Nr	Land/ institution, år	Marknadsled	Relevant marknad	Geografisk marknad	Utfall
5	EU- kommissionen, 2007	Grossist Detaljst	Lämnat öppet, definitionen hade ingen inverkan på avgörandet.	Nationell	Godkännande av företagskoncentration.
6	EU- kommissionen, 2007	Grossist Detaljst	Lämnat öppet, definitionen hade ingen inverkan på avgörandet.	Nationell	Godkännande av företagskoncentration.
7	EU- kommissionen, 2008	Grossist Detaljst	Detaljhandel med drivmedel.	Nationell marknad med inslag av lokal konkurrens avgränsat till minst tre konkurrenter inom fem minuters köravstånd.	Godkännande efter strukturella åtaganden – avyttra 158 automat- stationer i Sverige, samt hela förvärvade före- tagets norska verksam- het motsvarande 40 automatstationer.
8	EU- kommissionen, 2016	Grossist Detaljst	Försäljning från raffinaderier, försäljning i andra led än detaljhandeln och detaljhandeln.	Nationell marknad med inslag av lokal konkurrens avgränsat till minst tre konkurrenter inom fem minuters köravstånd.	Godkännande efter strukturella åtaganden – avyttra hela kundbasen tillhörande icke- detaljhandeln till en oberoende tredje part.
15	Italien, 2023	Grossist Detaljst	Partihandel med raffinerade produkter utanför nätet, på markna- den för distribution av drivmedel på vanliga vägar samt motorvägar och på lokala grenar av dessa marknader.	Lokal marknad avgränsad till upptagningsområden om 20 km i radie för vanliga vägnät.	Godkännande efter beteendemässiga åtaganden – tillhandahållande av tillräcklig kapacitet.
16	Kanada, 2016	Grossist Detaljst	Detaljhandel med drivmedel.	Lokal marknad	Godkännande efter strukturella åtaganden - avyttra en station på sex lokala marknader, samt förbud mot att öka vinstmarginalen på två lokala marknader.
17	Kanada, 2016	Detaljst	Detaljhandel med drivmedel.	Lokal marknad	Godkännande efter strukturella åtaganden – avyttra en drivmedels- station på två lokala marknader.

Nr	Land/ institution, år	Marknadsled	Relevant marknad	Geografisk marknad	Utfall
18	Kanada, 2017	Grossist Detaljst	Detaljhandel med drivmedel.	Lokal marknad avgränsad till upptagningsområden om 10 km i radie för vanliga vägnät.	Godkännande efter strukturella åtaganden - avyttra 366 bensin- stationer, ett återförsäljaravtal och en bensinanläggning till tredje parter.
19	Kanada, 2021	Detaljst	Detaljhandel med drivmedel.	Lokal marknad avgränsad till 5-, 10- och 20 minuters upptagningsområden.	Godkännande efter strukturella åtaganden - avyttra en drivmedelsstation i Kemptville.
23	Spanien, 2021	Grossist Detaljst		Lokal marknad	Beslut om vite på grund av bristande efterlevnad av åtaganden efter godkänd företagskoncentration.
24	Storbritannien, 2023	Detaljst	Detaljhandel med drivmedel och livsmedel.	Nationell marknad med inslag av lokal konkurrens	Godkännande efter strukturella åtaganden - avyttra ett försäljningsställe inom varje område som skulle drabbas negativt av transaktionen.
27	USA, 2022	Detaljst		Lokal marknad	Icke anmälningspliktigt förvärv. Beslut om konkurrensbegränsande avtalsvillkor, beteendemässiga- och strukturella åtaganden.

Referenser

Litteratur

A2i (2024). *A2i*. <https://www.a2isystems.com/> [Hämtad 2023-11-09].

Advisa (2023). *Månadskostnad för bil – vad kostar en bil i månaden?* Advisa. <https://advisa.se/billan/vad-kostar-en-bil-i-manaden/> [Hämtad 2024-02-23].

Albæk, Svend, Møllgaard, Peter och Overgaard, Per B. (1997). Government-Assisted Oligopoly Coordination? A Concrete Case. *The Journal of Industrial Economics*, 45(4), s. 429–443.

Albalade, Daniel och Perdigueró, Jordi (2012). Entry Regulation Asymmetries and Gasoline Competition in a Mixed Motorway Network. Working Paper 2012/18, Institut de Recerca en Economia Aplicada Regional i Pública, Universitat de Barcelona.

Asane-Otooa, Emmanuel och Dannemann, Bernhard C. (2022). Rockets and Feathers Revisited: Asymmetric Retail Gasoline Pricing in the Era of Market Transparency. *The Energy Journal*, 43(6), 103–122.

Asplund, Marcus, Eriksson, Rickard och Friberg, Richard (2000). Price Adjustments by a Gasoline Retail Chain. *The Scandinavian Journal of Economics*, 102(1), s. 101–121.

Assad, Stephanie, Clark, Robert, Ershov, Daniel och Xu, Lei (2024). Algorithmic Pricing and Competition: Empirical Evidence from the German Retail Gasoline Market. *Journal of Political Economy*, 132(3).

Ater, Itai och Rigbi, Oren (2023). Price Transparency, Media and Informative Advertising. *American Economic Journal: Microeconomics*, 15(1), s. 1–29.

Audencial Nacional, Sala de lo Contencioso (2021). Dom den 3 juni 2021 i mål nr. SAN 2551/2021, ärende SNC/DC/044/19. <https://www.poderjudicial.es/search/documento/AN/9589922/procedimiento%20sancionador/20210702> [Hämtad 2023-07-21].

Audencial Nacional, Sala de lo Contencioso (2022). Dom den 11 oktober 2022 i mål nr. SAN 4873/2022, ärende VS/ 0652/ 07, Repsol/ Cepsa/ BP. https://www.cnmc.es/sites/default/files/4451936_0.pdf [Hämtad 2023-07-21].

Augustsson, Tomas (2024). Långsam elbilsförsäljning får biljättarna att ställa om. *SvD Näringsliv*, 2024-06-07, s. 4–5.

Australian Competition and Consumer Commission (2002). *Terminal gate pricing arrangements in Australia and other fuel pricing arrangements in Western Australia*. <https://www.accc.gov.au/about-us/publications/terminal-gate-pricing->

arrangements-in-australia-and-other-fuel-pricing-arrangements-in-wa [Hämtad 2023-06-07].

Australian Competition and Consumer Commission (2003). Beslut den 11 november 2003 i ärende nr. MR 236/03, ACCC alleges price-fixing petrol Cartel. <https://www.accc.gov.au/media-release/accc-alleges-price-fixing-petrol-cartel> [Hämtad 2023-11-07].

Australian Competition and Consumer Commission (2007). *Petrol Prices and Australian Consumers: Report of the ACCC into the Price of Unleaded Petrol*. <https://www.accc.gov.au/system/files/Petrol%20prices%20and%20Australian%20consumers.pdf> [Hämtad 2023-04-24].

Australian Competition and Consumer Commission (2015). *2015 review of the Oilcode: ACCC submission*. <https://www.accc.gov.au/system/files/Oilcode%20review%202015%20-%20ACCC%20submission%20-%202013%20October%202015.pdf> [Hämtad 2023-05-30].

Autoridade da Concorrência (2004). *Recomendação nº 3/2004*. https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos_e_deciso/es/epr/2004/07_Recomendacao2004_03.pdf [Hämtad 2023-05-04].

Autoridade da Concorrência (2008). *Relatório da Autoridade da Concorrência sobre o Mercado dos Combustíveis em Portugal*. https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos_e_deciso/es/epr/2008/2008%20-%20Relat%c3%b3rio%20da%20Autoridade%20da%20Concorr%c3%aancia%20sobre%20o%20Mercado%20de%20Combust%c3%adveis%20em%20Portugal.pdf [Hämtad 2023-05-04].

Autoridade da Concorrência (2009). *Detailed analysis of the liquid fuel and bottled gas sectors in Portugal: Final Report*. Lisbon: Autoridade da Concorrência

Autoridade da Concorrência (2012). *Análise do impacto da introdução dos painéis de preços dos combustíveis nas auto-estradas*. https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos_e_deciso/es/epr/2012/2012%20-%20An%c3%a1lise%20do%20impacto%20da%20introdu%c3%a7%c3%a3o%20dos%20pain%c3%a9is%20de%20pre%c3%a7os%20dos%20combust%c3%adveis%20nas%20auto-estradas.pdf [Hämtad 2023-05-04].

Autoridade da Concorrência (2018a). *Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal Continental*. https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos_e_deciso/es/epr/2018/2018%20-%20An%c3%a1lise%20ao%20Setor%20dos%20Combust%c3%adveis%20L%c3%adquidos%20Rodovi%c3%a1rios%20em%20Portugal%20Continental.pdf [Hämtad 2023-05-04].

Autoridade da Concorrência (2018b). *Follow-up das recomendações da Autoridade da Concorrência para o Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários*.
<https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/imported-media/Acompanhamento%2520das%2520recomenda%C3%A7%C3%B5es%2520da%2520AdC.PDF> [Hämtad 2023-06-12].

Autorità Garante Della Concorrenza e Del Mercato (2001). *Indagine conoscitiva sulla ristrutturazione della rete di distribuzione dei carburanti*.
[https://www.agcm.it/dotcmsCustom/getDominoAttach?urlStr=192.168.14.10:8080/C12564CE0049D161/0/BED709228AB29A13C12569A000308E92/\\$File/IC21.PDF](https://www.agcm.it/dotcmsCustom/getDominoAttach?urlStr=192.168.14.10:8080/C12564CE0049D161/0/BED709228AB29A13C12569A000308E92/$File/IC21.PDF) [Hämtad 2023-05-04].

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2007). *Beslut den 18 januari 2007 i ärende nr. I681, Prezzi Dei Carburanti In Rete*. Bollettino nr. 48/2007, åtgärd nr. 17754.
<https://www.agcm.it/dettaglio?db=41256297003874BD&uid=D52618E364FF2874C12573D700387FF6&Itemid=54> [Hämtad 2023-08-30].

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2012). *Impianti di distribuzione carburanti indipendenti*.
[https://www.agcm.it/dotcmsCustom/getDominoAttach?urlStr=192.168.14.10:8080/C12564CE0049D161/0/70648CB604F1D844C1257AEC0044DFBA/\\$File/IC44_omi.pdf](https://www.agcm.it/dotcmsCustom/getDominoAttach?urlStr=192.168.14.10:8080/C12564CE0049D161/0/70648CB604F1D844C1257AEC0044DFBA/$File/IC44_omi.pdf) [Hämtad 2023-05-04].

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2023a). *Beslut den 11 juli 2023 i ärende nr. I864, Prezzo Del Biocarburante Per Autotrazione*. Bollettino nr. 28/2023, åtgärd nr. 30705.
<https://www.agcm.it/dettaglio?db=41256297003874BD&uid=8BE01040F164226AC12589F60053E5E9&view=&title=I864-PREZZO%20DEL%20BIOCARBURANTE%20PER%20AUTOTRAZIONE&fs=Intese%20e%20Abuso%20di%20posizione%20dominante> [Hämtad 2023-09-13].

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2023b). *Beslut den 1 augusti 2023 i ärende nr. C12535, IP Italiana Petroli/ESSO Italiana*. Bollettino nr. 24/2023, åtgärd nr. 30745. <https://www.agcm.it/pubblicazioni/bollettino-settimanale/2023/24/Bollettino-24-2023> [Hämtad 2023-10-05].

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2023c). *IC54 - I prezzi dei carburanti per autotrazione: dinamiche concorrenziali dall'estrazione alla distribuzione*.
https://www.agcm.it/dotcmsdoc/bollettini/2023/ES_25-23.pdf [Hämtad 2023-10-05].

Autorité de la concurrence (2003). *Beslut den 31 mars 2003 i ärende nr. Decision n° 03-D-17*. <https://www.autoritedelaconurrence.fr/en/communiqués-de-presse/1st-april-2003-fuel-distribution-motorways-conseil-de-la-concurrence-hands> [Hämtad 2023-09-20].

Autorité de la concurrence (2019). Beslut den 24 juli 2019 i ärende nr. Decision n° 19-D-16. <https://www.autoritedelaconcurrence.fr/fr/decision/relative-des-pratiques-mises-en-oeuvre-dans-le-secteur-du-carburant-la-reunion> [Hämtad 2023-11-13].

Autoriteti i Konkurrencës (2018). Beslut den 20 december 2018 i ärende nr. 578, Vendim nr. 578, datë 20.12.2018. <http://caa.gov.al/decisions/vendim-nr-578-date-20-12-2018/> [Hämtad 2023-07-20].

Autoriteti i Konkurrencës (2022). *Njoftime për shtyp*. Autoriteti i Konkurrencës. <https://caa.gov.al/njoftime-per-shtyp-26/> [Hämtad 2023-07-20].

Bachmeier, Lance J. och Griffin, James M. (2003). New Evidence on Asymmetric Gasoline Price Responses. *The Review of Economics and Statistics*, 85(3), s. 772–776.

Bacon, Robert W. (1991). Rockets and feathers: the asymmetric speed of adjustment of UK retail gasoline prices to cost changes. *Energy Economics*, 13(3), s. 211–218.

Balmaceda, Felipe och Soruco, Paula (2008). Asymmetric Dynamic Pricing in a Local Gasoline Retail Market. *The Journal of Industrial Economics*, 56(3), s. 629–653.

Becker, Maike, Pfeifer, Gregor och Schweikert, Karsten (2021). Price Effects of the Austrian Fuel Price Fixing Act: A Synthetic Control Study, CESifo Working Paper No. 8819.

Bergantino, Angela S., Capozza, Claudia och Intini, Mario (2018). Empirical Investigation of Retail Gasoline Prices. Working papers SIET 2018.

Bernardo, Valeria (2018). The effect of entry restrictions on price: evidence from the retail gasoline market. *Journal of Regulatory Economics*, 53(1), s. 75–99.

Bolliet, Anne, Bellec, Gilles, Meslin, Olivier, Ravignon, Boris och Serres, Henri (2012). *Les Prix, Les Marges et La Consommation des Carburants*. <https://www.economie.gouv.fr/files/rapport-prix-marges-consommation-carburants.pdf> [Hämtad 2023-06-08].

Borenstein, Severin, Cameron, A. Colin och Gilbert, Richard (1997). Do Gasoline Prices Respond Asymmetrically to Crude Oil Price Changes? *The Quarterly Journal of Economics*, 112(1).

Brown, Zach Y. och MacKay, Alexander (2023). Competition in pricing algorithms. *American Economic Journal: Microeconomics*, 15(2), s. 109–156.

Bundeskartellamt (2011). *Sektoruntersuchung Kraftstoffe*. https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchung/en/Sektoruntersuchung%20Kraftstoffe%20-%20Zusammenfassung.pdf?__blob=publicationFile&v=5 [Hämtad 2023-05-04].

Bundeskartellamt och Autorité de la Concurrence (2019). *Algorithms and competition*. Bonn: Bundeskartellamt. Paris: Autorité de la Concurrence. https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/EN/Berichte/Algorithms_and_Competition_Working-Paper.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [Hämtad 2023-11-09].

Bundesministerium Arbeit und Wirtschaft (2024). *Fragen & Antworten*. Spritpreisrechner. <https://www.spritpreisrechner.at/#/fossil/static/faq> [Hämtad 2024-02-01].

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2018). *Bericht über die Ergebnisse der Arbeit der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe und die hieraus gewonnenen Erfahrungen*. Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Berichte/Evaluierungsbericht_MTS-K_.pdf?__blob=publicationFile&v=4 [Hämtad 2023-05-29].

Bundeswettbewerbsbehörde (2008). Untersuchung spezifischer Problemstellungen der Märkte für Mineralölprodukte. https://www.bwb.gv.at/fileadmin/user_upload/PDFs2/Spritpreisuntersuchung_gesamt.pdf [Hämtad 2023-05-04].

Bundeswettbewerbsbehörde (2022). *Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt: Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien*. https://www.bwb.gv.at/fileadmin/user_upload/Abschlussbericht_BU_Kraftstoffe_2022_final_barrierefrei.pdf [Hämtad 2023-05-04].

Bureau de la concurrence (2016a). Parkland's acquisition of Pioneer. Government of Canada. <https://ised-isde.canada.ca/site/competition-bureau-canada/en/how-we-foster-competition/education-and-outreach/position-statements/parklands-acquisition-pioneer> [Hämtad 2024-01-08].

Bureau de la concurrence (2016b). Couche-Tard's proposed acquisition of retail gasoline sites from Imperial Oil. Government of Canada. <https://ised-isde.canada.ca/site/competition-bureau-canada/en/how-we-foster-competition/education-and-outreach/position-statements/couche-tards-proposed-acquisition-retail-gasoline-sites-imperial-oil> [Hämtad 2024-01-08].

Bureau de la concurrence (2017). Couche-Tard's acquisition of CST and divestiture of certain assets to Parkland. Government of Canada. <https://ised-isde.canada.ca/site/competition-bureau-canada/en/how-we-foster-competition/education-and-outreach/position-statements/couche-tards-acquisition-cst-and-divestiture-certain-assets-parkland> [Hämtad 2023-07-20].

Bureau de la concurrence (2021). Competition Bureau reaches agreement with MacEwen Petroleum in acquisition of Quickie convenience stores. Government of Canada. <https://www.canada.ca/en/competition-bureau/news/2021/10/competition->

bureau-reaches-agreement-with-macewen-petroleum-in-acquisition-of-quickie-convenience-stores.html [Hämtad 2023-07-21].

Byrne, David P. (2018). Gasoline Pricing in the Country and the City. *Review of Industrial Organization*, 55, s. 209–235.

Byrne, David P. och de Roos, Nicolas (2017). Consumer Search in Retail Gasoline Markets, *Journal of Industrial Economics*, 65(1), s. 183–193.

Byrne, David P. och de Roos, Nicolas (2022). Start-up Search Costs. *American Economic Journal: Microeconomics*, 14(2), s. 81–112.

Byrne, David P. de Roos, Nicolas Grinberg, A. Racel, Marx, Leslie M. (2023). The Role of Platforms for Facilitating Anticompetitive Communication: Retail Gasoline in Australia. Working Paper.

Calvano, Emilio, Calzolari, Giacomo, Denicolò, Vincenzo och Pastorello, Sergio (2020). Artificial Intelligence, Algorithmic Pricing, and Collusion. *American Economic Review*, 110(10), s. 3267–3297.

Cardoso, Leonardo C. B., Uchôa, Carlos Frederico A., Huamani, Williams, R. Just, David och Gomez, Raúl V. (2021). Price effects of spatial competition in retail fuel markets: the impact of a new rival nearby. *Papers in Regional Science*, 101(1), s. 81–105.

Chesnes, Matthew (2010). Asymmetric Pass-Through in U.S. Gasoline Prices. FTC Bureau of Economics Working Papers No. 302.

Chief Minister, Treasury and Economic Development Directorate (2023). *FuelCheck Post-Implementation Review: Summary Report*. ACT Government.
<https://catalogue.nla.gov.au/catalog/10023233> [Hämtad 2024-03-05].

Circle K (2017). *Årsredovisning 2016/2017*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

Circle K (2018). *Årsredovisning 2017/2018*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-20].

Circle K (2020). *Årsredovisning 2019/2020*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-20].

Circle K (2022). *Årsredovisning 2021/2022*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

Circle K (2023). *Årsredovisning 2022/2023*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

- Circle K (2024). *Drivmedelspriser – bensinpriser & dieselpriiser*. Circle K. <https://www.circlek.se/drivmedel/drivmedelspriser> [Hämtad 2024-06-03].
- Comisión Nacional de Energía (2012). *El Mercado Español de la Distribución de Gasolina y Gasoleo A Través del Canal de Estaciones de Servicio*. https://www.cnmc.es/sites/default/files/1547584_8.pdf [Hämtad 2023-05-04].
- Comisión Nacional de la Competencia (2009). *Report on Competition Within the Automotive Fuel Sector*. https://www.cnmc.es/sites/default/files/1309341_7.pdf [Hämtad 2023-05-04].
- Comisión Nacional de la Competencia (2011). *Follow-Up Report on the CNC's Automotive Fuel Report*. https://www.cnmc.es/sites/default/files/1185952_8.pdf [Hämtad 2023-05-04].
- Comisión Nacional de la Competencia (2012a). *Report Monitoring the Automotive Fuel Distribution Market in Spain*. https://www.cnmc.es/sites/default/files/1296452_7.pdf [Hämtad 2023-05-04].
- Comisión Nacional de la Competencia (2012b). *Report on the Consultation Request Submitted by the Secretary of State for the Economy and Support for Enterprises Regarding the Automotive Fuel Market in Spain*. https://www.cnmc.es/sites/default/files/1186976_7.pdf [Hämtad 2023-05-04].
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015). *Study of the Wholesale Automotive Fuel Market in Spain*. https://www.cnmc.es/sites/default/files/1296392_8.pdf [Hämtad 2023-05-04].
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2016). *Proposal on Regulation of the Automotive Fuel Distribution Market Through Unattended Service Stations*. https://www.cnmc.es/sites/default/files/1653215_8.pdf [Hämtad 2023-05-04].
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2019). *Analysis of the Competitive Impact of the Entry of Unmanned Petrol Stations in the Retail Fuel Market*. https://www.cnmc.es/sites/default/files/2740296_1.pdf [Hämtad 2023-05-04].
- Commerce Commission New Zealand (2019). *Market study into the retail fuel sector*. <https://comcom.govt.nz/about-us/our-role/competition-studies/fuel-market-study> [Hämtad 2023-05-04].
- Competition and Consumer Protection Commission (2003). *Beslut den 4 november 2003 i ärende nr. No. E/03/002*. https://www.ccpic.ie/business/wp-content/uploads/sites/3/2017/02/e_03_002-Statoil-Letterkenny-Price-Support-Agreement.pdf [Hämtad 2023-07-20].
- Competition and Consumer Protection Commission (2022). *Analysis of the Irish Retail Motor Fuel Market*. <https://www.ccpic.ie/business/wp->

content/uploads/sites/3/2022/11/Analysis-of-the-Irish-Retail-Motor-Fuel-Market.pdf [Hämtad 2023-05-02].

Competition and Markets Authority (2021). *Algorithms: How they can reduce competition and harm consumers*. Competition and Markets Authority. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/60085ff4d3bf7f2aa8d9704c/Algorithms_++.pdf [Hämtad 2023-11-09].

Competition and Markets Authority (2022a). *Asda/ Arthur (Co-op) merger inquiry*. Competition and Market Authority. <https://www.gov.uk/cma-cases/asda-slash-arthur-co-op-merger-inquiry> [Hämtad 2023-08-14].

Competition and Markets Authority (2022b). *Road Fuel Review*. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/62c7decce90e077481824268/Road_fuel_review.pdf [Hämtad 2023-04-26].

Competition and Markets Authority (2022c). *Supply of road fuel in the United Kingdom market study: Initial update report*. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/638e169bd3bf7f328063e812/Road_fuel_initial_update_report_For_Publication__1_.pdf [Hämtad 2023-04-26].

Competition and Markets Authority (2023a). Beslut den 14 mars 2023 i ärende nr. ME/7018/22, Completed acquisition by Asda Stores Limited of Arthur Foodstores Limited from Co-operative Group Limited. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64102fdb8fa8f55609b141aa/20230314_-_Asda_Arthur__Co-op_-_Decision_Summary.pdf [Hämtad 2023-08-14].

Competition and Markets Authority (2023b). Beslut den 14 mars 2023 i ärende nr. ME/7018/22, Completed acquisition by Asda Stores Limited of Arthur Foodstores Limited from Co-operative Group Limited. <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64784793b32b9e000ca95fd6/Decision.pdf> [Hämtad 2023-08-14].

Competition and Markets Authority (2023c). *Supermarket petrol station merger could increase prices for motorists and shoppers*. Competition and Markets Authority. <https://www.gov.uk/government/news/supermarket-petrol-station-merger-could-increase-prices-for-motorists-and-shoppers> [Hämtad 2023-08-14].

Competition and Markets Authority (2023d). *Supply of road fuel in the United Kingdom market study: Final Report*. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64a280e845b6a200123d46e7/Supply_of_road_fuel_in_the_United_Kingdom_market_study_Final_Report.pdf [Hämtad 2023-07-31].

Competition and Market Authority (2024). *Road fuel. Interim monitoring update*. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6613d440c4c84d4b31346a4a/Update_report.pdf [Hämtad 2024-12-11].

Competition Commission Singapore (2011). *An Inquiry Into the Retail Petrol Market Study in Singapore*. <https://www.cccs.gov.sg/resources/publications/market-studies/market-inquiry-on-retail-petrol-prices-in-singapore> [Hämtad 2023-05-04].

Competition Commission Singapore (2017). *Market Inquiry on Retail Petrol Prices in Singapore*. <https://www.cccs.gov.sg/resources/publications/market-studies/market-inquiry-on-retail-petrol-prices-in-singapore> [Hämtad 2023-05-04].

Competition Tribunal (2015). Dom den 29 maj 2015 i mål nr. CT-2015-003. <https://decisions.ct-tc.gc.ca/ct-tc/cdo/en/463108/1/document.do> [Hämtad 2024-01-08].

Competition Tribunal (2021). Dom den 29 oktober 2021 i mål CT-2021-004. <https://decisions.ct-tc.gc.ca/ct-tc/cdo/en/item/515190/index.do?q=macewen> [Hämtad 2023-07-21].

Consiglio dei Ministri (2023). *Comunicato stampa del Consiglio dei Ministri n. 15*, <https://www.governo.it/it/articolo/comunicato-stampa-del-consiglio-dei-ministri-n-15/21488> [Hämtad 2023-08-18].

Consiliul Concurenței (2019). *Raport final privind investigația sectorului comercializării cu amănuntul a carburanților auto din România*. https://www.consiliulconcurenței.ro/wp-content/uploads/2020/01/raport_final_site_cc-1.pdf [Hämtad 2023-05-04].

Couche-Tard (2016). *Press Release: Couche-Tard Receives Approval To Acquire Shell's Retail Business In Denmark*. Couche-Tard. <https://corpo.couche-tard.com/wp-content/uploads/2021/04/Shell-in-Denmark.pdf> [Hämtad 2024-01-08].

Cour d'appel de Paris (2003). Dom den 9 december 2003 i mål nr. NOR: ECOC0300003X. https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/dgccrf/boccrf/04_02/a0020037.htm [Hämtad 2023-09-20].

Department of Industry, Innovation and Science (2016). *Oilcode Review: Final Report*. <https://www.energy.gov.au/sites/default/files/oilcode-review-final-report-2016.pdf> [Hämtad 2023-05-30].

Department of Resources, Energy and Tourism (2009). *Oilcode Review: Statutory review of the Trade Practices (Industry Codes – Oilcode) Regulations 2006*. https://www.aip.com.au/sites/default/files/download-files/2017-10/Oilcode_Report_20_May_2009.pdf [Hämtad 2023-06-18].

Dewenter, Ralf och Heimeshoff, Ulrich (2012). *Less Pain at the Pump? The Effects of Regulatory Interventions in Retail Gasoline Markets*, DICE Discussion Paper no. 51.

Dewenter, Ralf, Heimeshoff, Ulrich och Lüth, Hendrik (2017). The impact of the market transparency unit for fuels on gasoline prices in Germany. *Applied Economics Letters*, 24(5), s. 302–305.

din-X (2001). *Årsredovisning 2000*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2003). *Årsredovisning 2002*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2005). *Årsredovisning 2004*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2007). *Årsredovisning 2006*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2009). *Årsredovisning 2008*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2011). *Årsredovisning 2010*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2013). *Årsredovisning 2012*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2015). *Årsredovisning 2014*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2017). *Årsredovisning 2016*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2019). *Årsredovisning 2018*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2021). *Årsredovisning 2020*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

din-X (2023). *Årsredovisning 2022*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

Direção-Geral de Energia e Geologia (2024). *Apresentação*.

<https://precoscombustiveis.dgeg.gov.pt/apresentacao/> [Hämtad 2024-03-01].

Drivkraft Sverige AB (2023). *Diesel*. Drivkraft Sverige AB.

<https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/drivmedel/diesel/> [Hämtad 2024-02-12].

Drivkraft Sverige AB (2024). *Försäljningsställen*. Drivkraft Sverige.

<https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/forsaljningsstallen/> [Hämtad 2024-02-20].

Eckert, Andrew (2011). Empirical Studies of Gasoline Retailing: A Guide to the Literature. *Journal of Economic Surveys*, 27(1), s. 140–166.

Economic, Education, Jobs and Skills Committee, Parliament of Victoria (2018).

Inquiry into fuel prices in regional Victoria.

https://www.parliament.vic.gov.au/49c649/contentassets/d9c565fade134900b347ec125d69127d/eejsc_58-03_text_web.pdf [Hämtad 2023-05-26].

E-Control (2022). *Quartalsberichte zur Preistransparenzdatenbank: Quartalsbericht 1. Quartal 2022*.

https://www.e-control.at/documents/1785851/1811582/Bericht_BMDW_Q1_2022_v01.pdf/a5431690-66e2-d7b3-5c8d-f0c50dffec17?t=1656322949057 [Hämtad 2024-05-15].

Energimyndigheten (2022a). *Kontrollstation för reduktionsplikten 2022: Delrapport 1 av 2*. Bromma: Energimyndigheten, ER 2022:07, Tabell 2, s. 20.

<https://energimyndigheten.a-w2m.se/System/TemplateView.aspx?p=Arkitektkopia&id=ed7b51a47ee04e86bcff6c6f11c71922&q=2022:07&lstqty=1>, [Hämtad 2024-02-12].

Energimyndigheten (2022b). *Drivmedel 2021: Resultat och analys av rapportering enligt regelverken för hållbarhetskriterier, reduktionsplikt och drivmedelslag*. Bromma:

Energimyndigheten, ER 2022:08, s. 9. <https://energimyndigheten.a-w2m.se/System/TemplateView.aspx?p=arkitektkopia&id=32fb0f0d470c48f9a365d0ea987128d2&l=t&cat=%2FDrivmedel&lstqty=1>, [Hämtad 2024-02-12].

Energimyndigheten (2023). *Läget på energimarknaderna: Biodrivmedel, biogas och fasta biobränslen*. Energimyndigheten, s.15.

<https://trk.idrelay.com/res/mail/2930/49553/3d418d0f-badd-4a24-8745-b14b6c4ddfed.pdf> [Hämtad 2024-02-15].

Europaparlamentet (2018). *Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor*. Strasbourg: Europaparlamentet. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj/swe> [Hämtad 2024-02-15].

Europaparlamentet (2019). *Mindre utsläpp av koldioxid: Vad innebär de nya utsläppsmålen för bilar och skåpbilar?* Europaparlamentet.

<https://www.europarl.europa.eu/topics/sv/article/20180920STO14027/utslapp-av-koldioxid-vad-innebar-de-nya-utslappsmalen-for-bilar-och-skapbilar> [Hämtad 2024-02-23].

Europeiska kommissionen (2007a). Beslut den 21 februari 2007 i ärende nr. COMP/M.4532 – Lukoil/ ConocoPhillips.

https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4532_20070221_20310_en.pdf [Hämtad 2024-01-17].

Europeiska kommissionen (2007b). Beslut den 3 maj 2007 i ärende nr. COMP/M.4545 - Statoil/ Hydro.

https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4545_20070503_20310_en.pdf [Hämtad 2024-01-16].

Europeiska kommissionen (2008). Beslut den 21 oktober 2008 i ärende nr. COMP/M.4919 - Statoilhydro/ Conocophillips.

https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919_20081021_20600_en.pdf [Hämtad 2023-08-22].

Europeiska kommissionen (2016). Beslut den 23 mars 2016 i ärende nr. M.7603 - Statoil Fuel And Retail/ Dansk Fuels.

https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m7603_1139_3.pdf [Hämtad 2023-08-22].

Europeiska kommissionen (2023). Beslut 7 december 2023 i ärende nr. AT.40054, Commission fines ethanol producer Lantmännen €47.7 million over ethanol benchmarks. [cartel.https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_6372](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_6372) [Hämtad 2023-12-07].

Europeiska kommissionen (2024). *Weekly oil bulletin*. Europeiska kommissionen. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https://energy.ec.europa.eu/document/download/906e60ca-8b6a-44e7-8589-652854d2fd3f_en?filename%3DWeekly_Oil_Bulletin_Prices_History_maticni_4web.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK [Hämtad 2024-05-14].

Europeiska unionens domstol (2008). Dom den 11 september 2008 i mål nr. C-279/06, CEPSA Estaciones de Servicio SA v LV Tobar e Hijos SL. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:62006CJ0279> [Hämtad 2023-12-14].

Europeiska unionens officiella tidning (2004). Riktlinjer för bedömning av horisontella koncentrationer enligt rådets förordning om kontroll av företagskoncentrationer. *Europeiska unionens officiella tidning*, 2004-02-05. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2004:031:0005:0018:SV:PDF> [Hämtad 2024-12-11].

Ezrachi, Ariel och Stucke, Maurice E. (2023). The Role of Secondary Algorithmic Tacit Collusion in Achieving Market Alignment. Working paper CCLP(L)54. https://ir.law.utk.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1983&context=utklaw_facpubs [Hämtad 2023-11-09].

Faber, Riemer P. (2015). More New Evidence on Asymmetric Gasoline Price Responses. *The Energy Journal*, 36(3), s. 287–307.

Fasoula, Evanthia och Schweikert, Karsten (2020). Price Regulations and Price Adjustment Dynamics. *Journal of Transport Economics and Policy*, 54(1), s. 21–39.

Federal Court of Australia (2007). Dom den 29 maj 2007 i mål nr. FCA 794, Australian Competition & Consumer Commission v Leahy Petroleum Pty Ltd. <https://www.australiancompetitionlaw.org/cases/leahy.html> [Hämtad 2023-11-07].

Federal Trade Commission (2022a). Beslut den 9 augusti 2022 i ärende nr. C-4773, åtgärd nr. 211 0187, ARKO/GPM Investments. <https://www.ftc.gov/legal-library/browse/cases-proceedings/211-0187-arkogpm-investments-matter> [Hämtad 2023-07-20].

Federal Trade Commission (2022b). Beslut den 9 augusti 2022 i ärende nr. C-4773, åtgärd nr. 211 0187, ARKO/GPM Investments. https://www.ftc.gov/system/files/ftc_gov/pdf/2110087GPMOrder.pdf [Hämtad 2023-07-20].

Finansdepartementet (2022). *Regleringsbrev för budgetåret 2023 avseende Konjunkturinstitutet*. Stockholm: Ekonomistyrningsverket, Fi2022/03469 (delvis). <https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?rbid=23163> [Hämtad 2024-02-23].

Foros, Øystein och Steen, Frode (2013). *Retail pricing, vertical control and competition in the Swedish gasoline market*. Stockholm: Konkurrensverket, Uppdragsforskningsrapport 2013:5. https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/informationsmaterial/rapporter-och-broschyror/uppdragsforskning/forsk-rapport_2013-5_retail-pricing-vertical-control-and-competition-in-the-swedish-gasoline-market.pdf [Hämtad 2024-02-23].

Foros, Øystein, Friberg, Richard, Kind, Hans Jarle och Frode Steen (2022). Mer informasjon om rivalenes priser, mindre konkurranse? *Samfunnsøkonomen*, 5. https://www.samfunnsokonomen.no/journal/2022/5/m-590/Mer_informasjon_om_rivalenes_priser,_mindre_konkurranse [Hämtad 2023-11-09].

Frondel, Manuel, Horvath, Marco, Vance, Colin och Kihm, Alexander (2020). Increased Market Transparency in Germany's Gasoline Market: What about Rockets and Feathers? *Journal of Transport Economics and Policy*, 52(2), s. 102–120.

Ganslandt, Mattias och Rönnholm, Gunilla (2014). *Analys av konkurrenseffekter av företagsförvärv på detaljhandelsmarknaden för drivmedel i Sverige*. Stockholm: Konkurrensverket, Uppdragsforskning 2014:1, s. 32–33. <https://www.konkurrensverket.se/informationsmaterial/rapportlista/analys-av-konkurrenseffekter-av-foretagsforvarv-pa-detaljhandelsmarknaden-for-drivmedel-i-sverige/> [Hämtad 2024-02-29].

Gautier, Erwan och Le Saout, Ronan (2015). The Dynamics of Gasoline Prices: Evidence from Daily French Micro Data. *Journal of Money, Credit and Banking*, 47(6), s. 1063–1089.

Gazdasági Versenyhivatal (2014). Beslut den 11 juni 2014 i ärende nr. Vj-50/2010. https://gvh.hu/dontesek/versenyhivatali_dontesek/archiv/dontesek_2010/vj_50_2010_470 [Hämtad 2023-11-21].

Goldfarb, Avi och Tucker, Catherine (2019). Digital Economics. *Journal of Economic Literature*, 57 (1), s. 3–43.

Griffith University (2018a). *The Impact of FuelCheck on Retail ULP Prices in New South Wales*. Nathan: Griffith University.

Griffith University (2018b). *The Impact of MyFuelNT on Retail ULP Prices in the Northern Territory*. Nathan: Griffith University.

Griffith University (2021). *Final Assessment of the Queensland Fuel Price Reporting Trial*. Nathan: Griffith University.

- Hale & Twomey (2008). *2007 ACCC report into Australian petrol prices Review of applicability to the New Zealand petrol market*.
<https://www.mbie.govt.nz/dmsdocument/138-2007-accr-report-australian-petrol-prices-pdf> [Hämtad 2023-05-04].
- Harrington Jr, Joseph E. (2022). The effect of outsourcing pricing algorithms on market competition. *Management Science*, 68(9), s. 6889–6906.
- Haucap, Justus, Heimeshoff, Ulrich och Siekmann, Manuel (2016). Selling Gasoline as a By-Product: The Impact of Market Structure on Local Prices, DICE Discussion Paper No. 240.
- Hong, Woo-Hyung (2015). Do Smartphones Spur Competition? Evidence from the Korean Retail Gasoline Market. Working Paper.
<http://www.kapf.or.kr/kapf/data/imgfile/1-2-%ED%99%8D%EC%9A%B0%ED%98%95-Do%20Smartphones%20Spur%20Competition%20%20Evidence%20from%20the%20Korean%20Retail%20%20Gasoline%20Market.pdf> [Hämtad 2023-05-26].
- Horvath, Marco (2019). Germany's Market Transparency Unit for Fuels: Fostering Collusion or Competition? *Ruhr Economic Papers* #836.
- Ingo (2024). *Aktuella listpriser*. Ingo. <https://www.ingo.se/v%C3%A5ra-1%C3%A5ga-priser/v%C3%A5ra-1%C3%A5ga-priser/aktuella-listpriser> [Hämtad 2024-06-03].
- International Competition Network (2020). *Sector Fuel*.
https://internationalcompetitionnetwork.org/wp-content/uploads/2021/05/AWG_MktStudies_Fuel2020.pdf [Hämtad 2023-04-24].
- Jang, Youngjun (2015). *Essays in Industrial Organization*. Doktorsavhandling. Massachusetts Institute of Technology, Cambridge.
- Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence (2017). *Raziskava trga pogonskih goriv*. https://www.varstvo-konkurence.si/fileadmin/varstvo-konkurence.si/pageuploads/Raziskave/Porocilo_o_raziskavi_trga_pogonskih_goriv_-_nezaupna__AVK__2017_.pdf [Hämtad 2023-05-04].
- Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence (2021). *Raziskava trga pogonskih goriv II*. https://www.varstvo-konkurence.si/fileadmin/varstvo-konkurence.si/pageuploads/Raziskave/Porocilo_o_sektorski_raziskavi_Pogonska_goriva_II__2021_-_nezaupna.pdf [Hämtad 2023-05-04].
- Jones, Andrew, Department of Transport och Highways England (2016). *First Trial of Fuel Price Signage on the M5 Up and Running*.
<https://www.gov.uk/government/news/first-trial-of-fuel-price-signage-on-the-m5-up-and-running> [Hämtad 2023-08-18].

Kalibrate (2023). *Preem Swedish fuel provider improves profitability*. Kalibrate. <https://kalibrate.com/client-stories/preem/> [Hämtad 2023-08-05].

Kommissionen för skydd av konkurrens [öv. från: Επιτροπή Προστασίας Του Ανταγωνισμού] (2017). Beslut den 30 oktober 2017 i ärende nr. ΕΠΑ: 51/2017. Cypern. <http://www.competition.gov.cy/competition/competition.nsf/All/58B45ED5198457EAC225830B003CA7DE?OpenDocument> [Hämtad 2023-07-21].

Kommissionen för skydd av konkurrens [öv. från: Комисия за защита на конкуренцията] (2021). Beslut den 3 maj 2023 i ärende nr. КЗК-274/22. КЗК-864/21. Bulgarien. <https://reg.cpc.bg/Dossier.aspx?DossID=300057384> [Hämtad 2023-11-07].

Konkurences Padome (2022). *Degvielas mazumtirdzniecības tirgus uzraudzība: Noslēguma ziņojums*. <https://www.kp.gov.lv/lv/media/10458/download?attachment> [Hämtad 2023-05-04].

Konkurransetilsynet (2014). *Drivstoff markedet i Norge - marginøkning og ny pristopp*. https://konkurransetilsynet.no/wp-content/uploads/2018/08/rapport-drivstoffmerkedet-i-norge_2014-1.pdf [Hämtad 2023-04-28].

Konkurransetilsynet (2015). Beslut den 30 juli 2015 i ärende nr. Vedtak 2015-29, V2015-29 – St1 Nordic OY – Smart Fuel – konkurranseloven § 16, jf. § 20 – inngrep mot foretakssammenslutning. <https://konkurransetilsynet.no/decisions/1226-v2015-29/> [Hämtad 2023-11-13].

Konkurransetilsynet (2020a). Beslut den 15 oktober 2020 i ärende nr. Vedtak 2020-26, Vedtak 2020-26 – Circle K Norge AS – konkurranseloven § 12 tredje ledd, jf. § 10 og EØS-avtalen artikkel 53. <https://konkurransetilsynet.no/decisions/vedtak-2020-26-og-vedtak-2020-27-circle-k-norge-as-og-yx-norge-as-konkurranseloven-%C2%A7-12-tredje-ledd-jf-%C2%A7-10-og-eos-avtalen-artikkel-53/> [Hämtad 2023-07-19].

Konkurransetilsynet (2020b). Beslut den 15 oktober 2020 i ärende nr. Vedtak 2020-27, Vedtak 2020-27 – YX Norge AS – konkurranseloven § 12 tredje ledd, jf. § 10 og EØS-avtalen artikkel 53. <https://konkurransetilsynet.no/decisions/vedtak-2020-27-yx-norge-as-konkurranseloven-%c2%a7-12-tredje-ledd-jf-%c2%a7-10-og-eos-avtalen-artikkel-53/> [Hämtad 2023-07-19].

Konkurransetilsynet (2021). *Hvilken effekt kan algoritmer ha på konkurransen?: Konkurransetilsynets markedsundersøkelse om overvåknings- og prisingsalgoritmer*. Bergen: Konkurransetilsynet. https://konkurransetilsynet.no/wp-content/uploads/2021/02/Konkurransetilsynet_algoritmerapport_2021.pdf [Hämtad 2023-11-09].

Konkurransetilsynet (2023). *Drivstoffmarknaden*. Konkurransetilsynet. <https://konkurransetilsynet.no/tema/drivstoff/> [Hämtad 2024-02-24].

Konkurrencestyrelsen, Forbrugerstyrelsen och Skatteministeriet (2000). *Analyse af danske benzin- og oliepriser – analyse*. <https://www.kfst.dk/media/3210/analyse-af-danske-benzin-og-oliepriser-08052000-analyse.pdf> [Hämtad 2023-05-02].

Konkurrenskommissionen [öv. från: ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ] (2007). *Beslut Nr 334/V/2007 [öv. från: ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜ. 334/V/2007]*. <https://www.epant.gr/apofaseis-gnomotiseis/item/326-apofasi-334-2007.html> [Hämtad 2023-05-02].

Konkurrenskommissionen [öv. från: ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ] (2008). *Beslut Nr 418/V/2008 [öv. från: ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘΜ 418/V/2008]*. https://www.epant.gr/files/418_2008.pdf [Hämtad 2023-05-02].

Konkurrenskommissionen [öv. från: ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ] (2012). *Υτtrande Nr 29/VII/2012 [öv. från: ΥΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΑΡΙΘΜ. 29/VII/2012]*. https://www.epant.gr/files/2012/apofaseis/GNOM_29_2012.pdf [Hämtad 2023-05-02].

Konkurrensmyndigheten [öv. från: התחרות רשות] (2017). *Geografisk konkurrens mellan bensinstationer: Sambandet mellan marknadsstruktur och bensinpriser [öv. från: בנויין למחירי שוק מבנה בין הקשר: תדלוק בתחנות גיאוגרפית תחרות]*. https://www.gov.il/BlobFolder/reports/draftmarketres-gasstations/he/marketresearch_%D7%97%D7%A8%D7%95%D7%AA_%D7%92%D7%99%D7%90%D7%95%D7%92%D7%A8%D7%A4%D7%99%D7%AA_%D7%91%D7%AA_%D7%97%D7%A0%D7%95%D7%AA_%D7%AA%D7%93%D7%9C%D7%95%D7%A7_%D7%94%D7%A7%D7%A9%D7%A8_%D7%91%D7%99%D7%9F_%D7%9E%D7%91%D7%A0%D7%94_%D7%A9%D7%95%D7%A7_%D7%9C%D7%9E%D7%97%D7%99%D7%A8%D7%99_%D7%A1%D7%95%D7%9C%D7%A8.pdf [Hämtad 2023-05-02].

Konkurrensverket (2000). *Beslut den 29 juni 2000 i ärende nr. Dnr 608/2000, Bensinkartellen*. <https://www.konkurrensverket.se/konkurrens/tillsyn-arenden-och-beslut/arendelista/norsk-hydro-ab-m.fl/#anchor0> [Hämtad 2023-07-20].

Konkurrensverket (2019). *Beslut den 26 september 2019 i ärende nr. Dnr 274/2019, Påstått konkurrensproblem - marknaden för drivmedel*. <https://www.konkurrensverket.se/diarium/sok-i-Konkurrensverkets-diarium/arendedata/file?pdf=19-0274.pdf> [Hämtad 2024-02-06].

Konkurrensverket (2023a). *Konkurrens och upphandling i kristider*. Stockholm: Konkurrensverket, Rapport 2023:2. https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/informationsmaterial/rapporter-och-broschyror/rapportserie/rapport_2023-2.pdf [Hämtad 2024-02-23].

Konkurrensverket (2023b). *Drivmedelsmarknaden: Konkurrens i kristider*. Stockholm: Konkurrensverket, Analys i korthet 2023:1. https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/informationsmaterial/rapporter-och-broschyror/analys-i-korthet/analys-i-korthet_2023-1.pdf [Hämtad 2024-02-23].

- Lewis, Matt (2004). Asymmetric Price Adjustment and Consumer Search: An Examination of the Retail Gasoline Market. Competition Policy Center Working Paper No. CPC04-47.
- Lewis, Matthew och Noel, Michael (2011). The Speed of Gasoline Price Response in Markets with and without Edgeworth Cycles. *The Review of Economics and Statistics*, 93(2), s. 672–682.
- Luco, Fernando (2019). Who Benefits from Information Disclosure? The Case of Retail Gasoline. *American Economic Journal: Microeconomics*, 11(2), s. 277–305.
- Löfström, Tuwe, Ralsmark, Hilda och Johansson, Ulf (2021). *Collusion in Algorithmic Pricing*. Stockholm: Konkurrensverket, Uppdragsforskningsrapport 2021:3. https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/informationsmaterial/rapporter-och-broschyrer/uppdragsforskning/forsk-rapport_2021-3.pdf [Hämtad 2023-11-09].
- Marknadsdomstolen (2005). Dom den 22 februari 2005 i överklagan i mål T 9902-00 i ärende nr. Dnr A 2/03. http://avgoranden.domstol.se/Files/MD_Public/Avgoranden/Domar/Dom05-07.pdf [Hämtad 2023-07-20].
- Meade, Richard, Moore, Russell och Wilson, Peter (2017). New Zealand fuel market financial performance study. <https://www.mbie.govt.nz/assets/3f4a9b3a0d/new-zealand-fuel-market-financial-performance-study.pdf> [Hämtad 2023-05-04].
- Montag, Felix, Sagimuldina, Alina och Winter, Christoph (2023). Whom to inform about prices? Evidence from the German fuel market. Discussion Paper no. 415, Ludwig-Maximilians-Universität München och Humboldt-Universität Berlin, Collaborative Research Center Transregio 190 - Rationality and Competition.
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2023). *Beredskapslager*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/krisberedskap--civilt-forsvar/forsorjningsberedskap/beredskapslager/> [Hämtad 2024-02-20].
- Møllgaard, Peter och Overgaard, Per Baltzer (2006). *The Pros and Cons of Information Sharing*. Stockholm: Konkurrensverket, s. 101-129. https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/informationsmaterial/rapporter-och-broschyrer/pros-and-cons/rapport_pros-and-cons_2006_information_sharing.pdf [Hämtad 2023-11-09].
- Nah, Jia Sheen (2019). *Empirical Studies of Consumer Search and Market Power*. Doktorsavhandling. University of Melbourne, Melbourne.
- Nationalencyclopaedin (2023). *Oktantal*. Nationalencyclopaedin. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/oktantal> [Hämtad 2024-02-12].

Noel, Michael D. och Qiang, Hongjie (2022). Missing Price Information and Its Impact on Equilibrium Price Dispersion: Evidence From Gasoline Signboards. Working Paper. https://www.noeconomics.com/articles/NOEL_signboards.pdf [Hämtad 2023-06-02].

Novus (2023). *Bilägares syn på inköp av drivmedel*. Konkurrensverket.

Nyberg, Sten, Friberg, Richard, Lundqvist, Björn och Teigland, Robin (2021). *Konjunkturrådet 2021: Digitalisering och konkurrens*. <https://snsse.cdn.triggerfish.cloud/uploads/2021/02/konjunkturradets-rapport-2021-digitalisering-och-konkurrens.pdf> [Hämtad 2023-11-09].

Nynas AB (2024a). *Upptäck NYNAS Historia!*. Nynas AB. <https://www.nynas.com/sv/om/historia/upptack-nynas-historia/> [Hämtad 2024-09-19]

Nynas AB (2024b). *Vår produkter – i korthet*. Nynas AB. <https://www.nynas.com/sv/om/verksamhet/produkter/> [Hämtad 2024-02-06].

Nynas AB (2024c). *Vårt produktions- och leveransnätverk*. Nynas AB. <https://www.nynas.com/sv/om/verksamhet/vart-produktions--och-leveransnatverk/> [Hämtad 2024-09-19]

OECD (2013). *Competition in Road Fuel*. Roundtables on Competition Policy no. 142. <https://www.oecd.org/daf/competition/CompetitionInRoadFuel.pdf> [Hämtad 2023-04-24].

OECD (2021). *Methodologies to measure competition, OECD Committee Issues Paper*. <https://www.oecd.org/daf/competition/methodologies-to-measure-market-competition-2021.pdf> [Hämtad 2024-06-11].

OECD (2023). *Algorithmic competition: OECD Competition Policy Roundtable Background Note*. Paris: OECD. <https://www.oecd.org/daf/competition/algorithmic-competition-2023.pdf> [Hämtad 2023-11-09].

Office of Fair Trading (2013). *UK petrol and diesel sector: An OFT Call for Information*. OFT1475.

OKQ8 (2001). *Årsredovisning 2000/2001*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

OKQ8 (2003). *Årsredovisning 2002/2003*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

OKQ8 (2005). *Årsredovisning 2004/2005*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

- OKQ8 (2006). *Årsredovisning 2005/2006*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2008). *Årsredovisning 2007/2008*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2010). *Årsredovisning 2009/2010*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2012). *Årsredovisning 2011/ 2012*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2014). *Årsredovisning 2013/2014*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2015). *Årsredovisning 2014/2015*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2017). *Årsredovisning 2016/2017*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2019). *Årsredovisning 2018/2019*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2020). *Årsredovisning 2019/2020*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2022). *Årsredovisning 2021/2022*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2023). *Årsredovisning 2022/2023*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- OKQ8 (2024). *Drivmedel*. OKQ8. <https://www.okq8.se/pa-stationen/drivmedel/> [Hämtad 2024-06-03].
- Open Source Routing Machine (2024). *Open Source Routing Machine*. Open Source Routing Machine. <https://project-osrm.org/> [Hämtad 2024-03-01].
- Peltzman, Sam (2000). Prices Rise Faster than They Fall. *Journal of Political Economy*, 108(3), s. 466–502.
- Preem (2002). *Årsredovisning 2001*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2003). *Årsredovisning 2002*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2023-04-28].

- Preem (2004). *Årsredovisning 2003*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2006). *Årsredovisning 2005*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2008). *Årsredovisning 2007*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2009). *Årsredovisning 2008*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2023-04-28].
- Preem (2010). *Årsredovisning 2009*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2012). *Årsredovisning 2011*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2014). *Årsredovisning 2013*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2016). *Årsredovisning 2015*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2018). *Årsredovisning 2017*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2020). *Årsredovisning 2019*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2021). *Information enligt Servesodirektivet Preem raffinaderi i Göteborg*.
<https://www.preem.com/press-och-nyheter/information-allmanheten/raffinaderiet-goteborg/information-sevesodirektivet/> [Hämtad 2024-09-19]
- Preem (2022). *Årsredovisning 2021*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Preem (2023a). *Information enligt Servesodirektivet Preems raffinaderi i Lysekil*.
<https://www.preem.com/press-och-nyheter/information-allmanheten/raffinaderiet-lysekil/information-enligt-sevesodirektivet-preems-raffinaderi-i-lysekil/> [Hämtad 2024-09-19]
- Preem (2023b). *Preem avstår från råvaror, produkter och leverantörer från Ryssland*.
Preem AB. <https://www.preem.com/press-och-nyheter/nyheter-pressmeddelanden/2023/preem-avstar-ravaror-fran-ryssland/> [Hämtad 2024-02-12].
- Preem (2023c). *Årsredovisning 2022*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

- Preem (2024). *Listpriser drivmedel och bränsleprodukter*. Preem. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.preem.se%2Fglobalassets%2Fforetag%2Fdrivmedelspriser-ftg-listpris%2Fprishistorik-listpriser-2008-2024.xls&wdOrigin=BROWSELINK> [Hämtad 2024-06-03].
- Qstar (2002). *Årsredovisning 2001*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2004). *Årsredovisning 2003*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2006). *Årsredovisning 2005*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2008). *Årsredovisning 2007*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2010). *Årsredovisning 2009*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2012). *Årsredovisning 2011*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2014). *Årsredovisning 2013*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2015). *Årsredovisning 2014/2015*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2017). *Årsredovisning 2016/2017*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2019). *Årsredovisning 2018/2019*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2021). *Årsredovisning 2020/2021*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Qstar (2022). *Årsredovisning 2022/2023*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Regeringen (2024). *Sänkt skatt på bensin och diesel och reformerad reduktionsplikt*. Regeringskansliet. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/08/sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel-och-reformerad-reduktionsplikt/> [Hämtad 2024-09-24].
- Remer, Marc (2015). An Empirical Investigation of the Determinants of Asymmetric Pricing. *International Journal of Industrial Organization*, 42, s. 46–56.
- Remer, Marc (2019). Competition and Pricing Strategies: Evidence from Retail Gasoline Stations. Working paper. <https://ssrn.com/abstract=2819138>.
- RepricerExpress (2024). *RepricesExpress*. <https://www.repricerexpress.com/> [Hämtad 2023-11-09].
- Riksdagen (2023). *Lag (2017:1201) om reduction av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel*. Sverige Riksdag. <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och->

lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20171201-om-reduktion-av-vaxthusgasutslapp_sfs-2017-1201/ [Hämtad 2024-09-24].

Riksrevisionen (2023). *Reduktionsplikten – risker för genomförande och effektivitet*. Stockholm: Riksrevisionen, RiR 2023:13.

https://www.riksrevisionen.se/download/18.78b25a52188ae73ecab39b5/1686574651309/RiR_2023_13_rapport.pdf [Hämtad 2024-01-29].

Rossi, Federico och Chintagunta, Pradeep K. (2016). Price Transparency and Retail Prices: Evidence from Fuel Price Signs in the Italian Highway System. *Journal of Marketing Research*, 53(3), s. 407–423.

Rrukaj, Ritvana och Steen, Frode (2024). Asymmetric Cost Transmission and Market Power in Retail Gasoline Markets. NHH Discussion Paper SAM 08/24.

S&P Global Commodity Insights (2024a). *Specifications Guide Europe And Africa Refined Oil Products*. <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/our-methodology/methodology-specifications/oil/europe-and-africa-refined-oil-products> [Hämtad 2024-05-07].

S&P Global Commodity Insights (2024b). *Specifications Guide Global Biofuels*. <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/our-methodology/methodology-specifications/agriculture/biofuels-methodology> [Hämtad 2024-05-07].

Samkeppniseftirlitið (2015). *Markaðsrannsókn Á Eldsneytismarkaðnum: Frummatsskýrsla*. <https://www.samkeppni.is/media/skyrslur-2015/Frummatsskyrsla-leidrett-22.12.15.pdf> [Hämtad 2023-05-04].

Select Committee on Pricing of Petroleum Products (2000). *Getting a Fair Deal for Western Australian Motorists*. Perth: Legislative Assembly, Western Australia.

Shell (2024). *Listpriser Shell-och St1 företagskort*. Shell. <https://www.shell.se/foretagskund/listpriser/listpriser-shell-foretagskort.html> [Hämtad 2024-02-29].

Soetevent, Adriaan R. och Bružikas, Tadas (2018). The Impact of Process Innovation on Prices: Evidence from Automated Fuel Retailing in The Netherlands. *European Economic Review*, 110, s. 191–196.

Soetevent, Adriaan R., Haan, Marco A. och Heijnen, Pim (2014). Do Auctions and Forced Divestitures Increase Competition? Evidence For Retail Gasoline Markets. *Journal of Industrial Economics*, 62(3), s. 467–502.

St1 (2010). *Årsredovisning 2009*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

St1 (2011). *Årsredovisning 2010*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

St1 (2013). *Årsredovisning 2012*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

St1 (2015). *Årsredovisning 2014*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

St1 (2017). *Årsredovisning 2016*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

St1 (2019). *Årsredovisning 2018*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

St1 (2020). *Årsredovisning 2019*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

St1 (2022). *Årsredovisning 2021*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

St1 (2023a). *Diesel MK3*. St1 Sverige AB. <https://content.st1.fi/sites/default/files/2023-04/St1%20Diesel%20MK3%2020230421.pdf> [Hämtad 2024-02-16].

St1 (2023b). *St1 var först med ursprungsmärkning*. St1. <https://www.st1.se/privat/varastationer/bra-att-veta/ursprungsinformation> [Hämtad 2024-02-12].

St1 (2023c). *Årsredovisning 2022*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].

St1 (2024a). *Fakta om St1s raffinaderi*. <https://www.st1.se/raffinaderiet> [Hämtad 2024-09-19].

St1 (2024b). *Information till allmänheten, St1 Refinery AB*. <https://content.st1.fi/sites/default/files/2022-12/Information%20till%20allm%C3%A4nheten%20-%20St1%20Refinery.pdf> [Hämtad 2024-09-19]

Statens inköpscentral (2023). *Drivmedel*. Kammarkollegiet. <https://www.avropa.se/ramavtal/ramavtalsomraden/transport-och-tjanstefordon/Drivmedel/drivmedel/> [Hämtad 2024-02-26].

Statistisk sentralbyrå Norge (2024). *Sales of petroleum products and liquid biofuels*. Statistisk sentralbyrå Norge. <https://www.ssb.no/en/statbank/sq/10098476> [Hämtad 2024-05-17].

Statistiska centralbyrån (2023). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2022 och befolkningsförändringar 2022*. Statistiska centralbyrån. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/folkmangd-och-befolkningsforandringar---helarsstatistik/folkmangd-i-riket-lan-och-kommuner-31-december-2022-och-befolkningsforandringar-2022/> [Hämtad 2023-12-06].

Statistiska centralbyrån (2024a). *Konsumentprisindex (1980=100), fastställda tal*. Statistiska centralbyrån. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/konsumentprisindex-kpi/kpi-faststallda-tal-1980100/> [Hämtad 2024-05-20].

- Statistiska centralbyrån (2024b). *Konsumentprisindex (KPI) efter månad och produktgrupp*. Statistiska centralbyrån.
<https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/150351> [Hämtad 2024-05-20].
- Statistiska centralbyrån (2024c). *KPI, fastställda tal efter månad*.
<https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/149067> [Hämtad 2024-05-06].
- Statistiska centralbyrån (2024d). *KPI, skuggindex efter månad*.
<https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/150416> [Hämtad 2024-06-12].
- Statistiska centralbyrån (2024e). *Öppna geodata för statistik på rutor*.
<https://www.scb.se/vara-tjanster/oppna-data/oppna-geodata/statistik-pa-rutor/>
[Hämtad 2024-02-09].
- Statoil (2001). *Årsredovisning 2000*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-14].
- Statoil (2003). *Årsredovisning 2002*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-20].
- Statoil (2004). *Årsredovisning 2003*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-20].
- Statoil (2006). *Årsredovisning 2005*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-20].
- Statoil (2008). *Årsredovisning 2007*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Statoil (2010). *Årsredovisning 2009*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-20].
- Statoil (2012). *Årsredovisning 2011*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-13].
- Statoil (2013). *Årsredovisning 2012*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2024-06-20].
- Statoil (2015). *Årsredovisning 2014/2015*. Databasen Bisnode InfoTorg [Hämtad 2023-04-28].
- Sveriges Kommuner och Regioner (2023). *Kommungruppsindelning*.
<https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning,2051.html> [Hämtad 2024-01-22].
- Sveriges Riksbank (2024a). *Sök räntor och valutakurser*.
<https://www.riksbank.se/sv/statistik/rantor-och-valutakurser/sok-rantor-och->

valutakurser/?s=g130-SEKGBPPMI&a=Y&from=1987-01-01&to=2024-05-15&fs=3#result-section [Hämtad 2024-05-15].

Sveriges Riksbank (2024b). *Sök räntor och valutakurser*.
<https://www.riksbank.se/sv/statistik/rantor-och-valutakurser/sok-rantor-och-valutakurser/?s=g130-SEKGBPPMI&a=M&from=1987-04-01&to=2024-05-15&fs=3#result-section> [Hämtad 2024-05-15].

Sveriges Riksbank (2024c). *Sök räntor och valutakurser*. Sveriges riksbank.
<https://www.riksbank.se/sv/statistik/rantor-och-valutakurser/sok-rantor-och-valutakurser/?s=g130-SEKNOKPMI&a=M&from=2020-01-02&to=2024-04-30&fs=3#result-section> [Hämtad 2024-05-20].

Swedbank (2022). *Bilens kostnader*. Swedbank.
https://www.swedbank.se/privat/privatlan-och-krediter/lana-till-bil/bilens-kostnader.html%20samt_ [Hämtad 2024-02-23].

Talluri, Kalyan T. och Ryzin, Garrett J. (2004). *The Theory and Practice of Revenue Management*. New York: Springer New York.

Tanka (2024). *Prishistorik*. Tanka.
tanka.se/prishistorik?gad_source=1&gclid=EAIaIQobChMI8_jqv7HThgMVsWWRBR0WsgMrEAAYASAAEgKTQvD_BwE&gclsrc=aw.ds [Hämtad 2024-06-03].

Tillväxtverket (2023). *Pipos*. Tillväxtverket.
https://pipos.tillvaxtverket.se/auth/realm/Pipos/protocol/openid-connect/auth?client_id=serviceanalys&redirect_uri=https%3A%2F%2Fserviceanalys.tillvaxtverket.se%2Fsa%2F&state=7b840a36-71bf-4f7f-89c4-36a31b70ba53&response_mode=fragment&response_type=code&scope=openid&nonce=6bf8a0bd-a6d7-4e3d-8ae3-835cf957ec96 [Hämtad 2023-12-10].

Trafikanalys (2023). *Korttidsprognoser för den svenska vägfordonsflottan*. Trafikanalys.
<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fpm%2Funderlag%2Fkorttidsprognoser-2023.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK> [Hämtad 2024-02-07].

Trafikanalys (2024). *Fordon 2023*. Trafikanalys.
<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fstatistik%2Fvagtrafik%2Ffordon%2F2024%2Ffordon-2023.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK> [Hämtad 2024-02-23].

Trafikverket (2023). *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn*. Borlänge: Trafikverket, ASEK 7.1.

Verlinda, Jeremy A. (2008). Do Rockets Rise Faster and Feathers Fall Slower in an Atmosphere of Local Market Power? Evidence from the Retail Gasoline Market. *The Journal of Industrial Economics*, 56(3), s. 581–612.

Volvo (2024a). *Bränsleförbrukning/elförbrukning och CO₂-utsläpp*. Volvo.
<https://www.volvocars.com/se/support/car/v60/article/8d7b79b0ad7b6a78c0a80151311fedcd> [Hämtad 2024-02-27].

Volvo (2024b). *Bränsleförbrukning/elförbrukning och CO₂-utsläpp*. Volvo.
<https://www.volvocars.com/se/support/car/v90/article/8d7b79b0ad7b6a78c0a80151311fedcd> [Hämtad 2024-02-27].

Wang, Zhongmin (2009). (Mixed) Strategy in Oligopoly Pricing: Evidence from Gasoline Price Cycles before and Under a Timing Regulation. *Journal of Political Economy*, 117(6), s. 987–1030.

Wang, Zhongmin (2015). Supermarkets and Gasoline: An Empirical Study of Bundled Discounts. Resources for the Future Discussion Paper 15–44.

Wikipedia (2024). *Oljeraffinaderi*. Wikipedia.
<https://sv.wikipedia.org/wiki/Oljeraffinaderi> [Hämtad 2024-02-13].

Williams, Kevin R. (2022). The Welfare Effects of Dynamic Pricing: Evidence from Airline Markets. *Econometrica*, 90, s. 831–858.

WSP (2018). *Motorway Fuel Price Trail: Final Report*. Bristol: WSP.

Utländska författningar

Italien

Decreto Legge 24 gennaio 2012, No. 1 recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività.

Nya Zeeland

Fuel Industry Act 2020.

Fuel Industry Regulations 2021.

Portugal

Portaria 362/2005, de 4 de Abril.

Decreto-lei 195/2008, de 6 de Outubro.

Slovenien

Odredba o podatkih, ki jih distributerji naftnih derivatov in drugi zavezanci zagotavljajo ministrstvu, Uradni list RS, št. 38/22.

Spanien

Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios.

Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

Figur- och tabellöversikt

Figurer

Figur 1	Antal nyregistrerade personbilar, el jämfört med övriga, tusental, 2011–2026	9
Figur 2	Dieselprisets kostnadskomponenter, för åren januari 2020–september 2023	11
Figur 3	Rekommenderat pris och genomsnittligt pumppris för bensin för bemannade stationer, 21 november 2022–27 november 2022.....	13
Figur 4	Försörjningskedja för bensin och diesel	26
Figur 5	Raffinaderiprocessen	31
Figur 6	Raffinaderier och bränsledepåer ägda eller hyrda av de fyra största drivmedelsbolagen i Sverige, 2023	40
Figur 7	Antal försäljningsställen för lätta fordon efter kategori, 2000–2023	44
Figur 8	Antal personbilar i trafik, efter typ av drivmedel, miljoner fordon, år 2011–2026.....	49
Figur 9	Antal personbilar i trafik, el jämfört med övriga, miljoner fordon, 2011–2026	50
Figur 10	Antal nyregistrerade bilar, efter typ av drivmedel, tusental, 2011–2026	51
Figur 11	Antal nyregistrerade personbilar, el jämfört med övriga, tusental, 2011–2026	51
Figur 12	Andel nyregistrerade personbilar, el jämfört med övriga, 2011–2026	52
Figur 13	Andel nyregistrerade lätta lastbilar, efter drivmedelstyp, 2011–2026	53
Figur 14	Rabatter i det statliga ramavtalet	56
Figur 15	Hur ofta priset på drivmedel påverkar valet av tankställe.....	58
Figur 16	De viktigaste skälen till privatpersoners val av tankställe.....	58
Figur 17	Kännedom om rekommenderade priser.....	59
Figur 18	Priskänslighet om priset är högre än det förväntade	60
Figur 19	Besparing för privatpersoner vid byte av drivmedelsstation, bensin, 31 augusti 2023.....	62
Figur 20	Besparing för privatpersoner vid byte av drivmedelsstation, diesel, 31 augusti 2023.....	63
Figur 21	KPI per månad för perioden januari 2019–april 2024.....	68
Figur 22	Bensinpriserna i Sverige och våra grannländer, för januari 2020–mars 2024	68
Figur 23	Dieselpriiserna i Sverige och våra grannländer, för januari 2020–mars 2024	69
Figur 24	Bensinprisets kostnadskomponenter, för åren januari 2020–september 2023	70
Figur 25	Dieselprisets kostnadskomponenter, för åren januari 2020–september 2023	70
Figur 26	Schematisk illustration av en impulsresponsfunktion	82
Figur 27	Rekommenderat pris exklusive skatt och kostnad för bensin, januari 2013 års penningvärde, 2013–2023, kronor	84

Figur 28	Rekommenderat pris exklusive skatt och genomsnittlig kostnad per dag för diesel, januari 2013 års penningvärde, 2013–2023, kronor.....	85
Figur 29	Skillnad mellan rekommenderat pris exklusive skatt och kostnad för bensin, januari 2013 års penningvärde, 2013–2023, kronor.....	86
Figur 30	Skillnad mellan rekommenderat pris exklusive skatt och genomsnittlig kostnad per dag för diesel, januari 2013 års penningvärde, 2013–2023, kronor.....	86
Figur 31	Impulsresponsfunktion och asymmetri, 2013–2023, bensin.....	89
Figur 32	Impulsresponsfunktion och asymmetri, 2013–2023, diesel.....	89
Figur 33	Impulsresponsfunktioner och asymmetri, bensin, rullande fyraåriga urval 2013–2023.....	91
Figur 34	Impulsresponsfunktioner och asymmetri, diesel, rullande fyraåriga urval 2013–2023.....	92
Figur 35	Prisets genomsnittliga rörelse över en vecka, 2016–2023, öres skillnad mot måndagar.....	94
Figur 36	Andel stationer med asymmetrisk prissättning per dag efter en kostnadsförändring, bensin.....	96
Figur 37	Andel stationer med asymmetrisk prissättning per dag efter en kostnadsförändring, diesel.....	96
Figur 38	Andel stationer med motsatt asymmetrisk prissättning per dag efter en kostnadsförändring, bensin.....	98
Figur 39	Andel stationer med motsatt asymmetrisk prissättning per dag efter en kostnadsförändring, diesel.....	98
Figur 40	Rekommenderade priser för bensin, per minut, 14 februari 2024–15 februari 2024.....	102
Figur 41	Rekommenderade priser för bensin, per minut, 6 februari 2024–7 februari 2024.....	102
Figur 42	Drivmedelsbolagens avvikelser från Circle K:s prisändringar för bensin.....	103
Figur 43	Rekommenderade priser för bensin, per minut, 8 december 2022–10 december 2022.....	104
Figur 44	Rekommenderade priser för bensin, per minut, 31 december 2023–2 januari 2024.....	105
Figur 45	Rekommenderade priser för diesel, per minut, 14 februari 2024–15 februari 2024.....	107
Figur 46	Rekommenderade priser för diesel, per minut, 6 februari 2024–7 februari 2024.....	108
Figur 47	Drivmedelsbolagens avvikelser från Circle K:s prisändringar för diesel.....	109
Figur 48	Rekommenderade priser för diesel, per minut, 8 december 2022–10 december 2022.....	110
Figur 49	Rekommenderade priser för diesel, per minut, 31 december 2023–2 januari 2024.....	111
Figur 50	Skillnad i genomsnittligt pris (öre/liter) per månad mellan bemanade stationer och automatstationer, januari 2021–augusti 2023.....	118
Figur 51	Avvikelse från nationellt snittpris (öre/liter) för bensin, per kommun, vecka 34 2023.....	119
Figur 52	Avvikelse från nationellt snittpris (öre/liter) för diesel, per kommun, vecka 34 2023.....	120

Figur 53	Avvikelse från nationellt snittpris (öre/liter) för bensin och diesel, per län, månadsgenomsnitt för perioden januari 2021–augusti 2023	122
Figur 54	Antal veckor där genomsnittligt pris för bensin varit minst 10 öre lägre än nationellt snittpris, per kommun, vecka 1 2022 till vecka 35 2023 (87 veckor totalt)	124
Figur 55	Antal veckor där genomsnittligt pris för diesel varit minst 10 öre lägre än nationellt snittpris, per kommun, vecka 1 2022 till vecka 35 2023 (87 veckor totalt)	125
Figur 56	Genomsnittlig andel av dag (från och med klockan 08:30) i procent som stationer har pris exakt lika med rekommenderat pris för bensin, per kommun, 1 januari 2022–31 augusti 2023	126
Figur 57	Genomsnittlig andel av dag (från och med klockan 08:30) i procent som stationer har pris exakt lika med rekommenderat pris för diesel, per kommun, 1 januari 2022–31 augusti 2023.....	127
Figur 58	Prisskillnad (öre/liter) mellan dyraste och billigaste försäljningsstället inom 20 minuters körtid, 21 utvalda kommuner, kvartalsgenomsnitt för perioden Q1 2021–Q3 2023	132
Figur 59	Stationer den 1 januari 2023 uppdelat på antal konkurrerande stationer inom 2 och 5 minuters körtid, procent	136
Figur 60	Stationer den 1 januari 2023 uppdelat på antal konkurrerande stationer inom 8 minuter, procent.....	137
Figur 61	Genomsnittlig avvikelse från rekommenderat pris för bensin per station, uppdelat på stationstyp och antal konkurrenter inom fem minuters körtid.....	147
Figur 62	Genomsnittlig avvikelse från rekommenderat pris för diesel per station, uppdelat på stationstyp och antal konkurrenter inom fem minuters körtid.....	147
Figur 63	Antal stationer efter antal konkurrenter och närvaron av en konkurrerande automatstation inom fem minuters körtid.....	155
Figur 64	Genomsnittlig avvikelse i öre från rekommenderat pris för bensin för automatstationer per företag och antal konkurrenter inom fem minuters körtid.....	158
Figur 65	Genomsnittlig avvikelse i öre från rekommenderat pris för diesel för automatstationer per företag och antal konkurrenter inom fem minuter.....	159
Figur 66	Genomsnittlig avvikelse i öre från rekommenderat pris för bensin för bemannade stationer per företag och antal konkurrenter inom fem minuter.....	159
Figur 67	Genomsnittlig avvikelse i öre från rekommenderat pris för diesel för bemannade stationer per företag och antal konkurrenter inom fem minuter.....	160
Figur 68	Samband mellan antalet konkurrenter och pris på bensin, givet minst en konkurrerande automatstation, estimerade koefficienter och 95 % -konfidensintervall per företag	164
Figur 69	Samband mellan antalet konkurrenter och pris på diesel, givet minst en konkurrerande automatstation, estimerade koefficienter och 95 % -konfidensintervall per företag	165
Figur 70	Samband mellan antalet konkurrenter och pris på bensin, givet minst en konkurrerande automatstation, estimerade koefficienter och 95 % -konfidensintervall	168

Figur 71	Samband mellan antalet konkurrenter och pris på diesel, givet minst en konkurrerande automatstation, estimerade koefficienter och 95 % -konfidensintervall	168
Figur 72	Genomsnittlig andel av dag (från och med klockan 08:30) som stationer inte följer det rekommenderade priset (+/- 10 öre) för bensin, per år, 2019–2023.....	173
Figur 73	Genomsnittlig andel av dag (från och med klockan 08:30) som stationer inte följer det rekommenderade priset (+/- 10 öre) för diesel, per år, 2019–2023	174
Figur 74	Rekommenderat pris och genomsnittligt pumppris (kr/liter) för bensin, per minut, 21 november 2022–27 november 2022.....	175
Figur 75	Rekommenderat pris och genomsnittligt pumppris (kr/liter) för diesel, per minut, 21 november 2022–27 november 2022	176
Figur 76	Skillnad mellan genomsnittligt pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för bensin uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023	178
Figur 77	Skillnad mellan genomsnittligt pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för diesel uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023.....	179
Figur 78	Skillnad mellan genomsnittligt pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för bensin uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset och antal konkurrenter inom 5 minuter, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023	181
Figur 79	Skillnad mellan genomsnittligt pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för diesel uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset och antal konkurrenter inom 5 minuter, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023	182
Figur 80	Skillnad mellan percentiler av pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för bensin uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023.....	184
Figur 81	Skillnad mellan percentiler av pumppris och rekommenderat pris (öre/liter) för diesel uppdelat efter höjningar och sänkningar av det rekommenderade priset, per minut, 1 november 2022–31 augusti 2023.....	185
Figur 82	Skillnad i pumppris från dagen då det rekommenderade priset ändrats (öre/liter) för bensin uppdelat efter antal konkurrenter inom 5 minuters körtid, 7 januari 2019–31 augusti 2023.....	187
Figur 83	Skillnad i pumppris från dagen då det rekommenderade priset ändrats (öre/liter) för diesel uppdelat efter antal konkurrenter inom 5 minuters körtid, 7 januari 2019–31 augusti 2023.....	188
Figur 84	Antal priskrig och snittavvikelse från rekommenderat pris per år för bensin, januari 2019–augusti 2023	193
Figur 85	Antal dagar priskrigen i snitt varade respektive år och snittavvikelse från rekommenderat pris per år för bensin, januari 2019–augusti 2023.....	194
Figur 86	Snittkörtid och snittavvikelse från rekommenderat pris per år för bensin, januari 2019–augusti 2023.....	194

Figur 87	Karta över alla priskrig för bensin, januari 2019–augusti 2023	196
Figur 88	Antal dagar priskrigen varade samt avvikelse från rekommenderat pris för bensin, januari 2019–augusti 2023	197
Figur 89	Antal priskrig och snittavvikelsen från rekommenderat pris per år för diesel, januari 2019–augusti 2023.....	199
Figur 90	Antal dagar priskrigen i snitt varade respektive år och snittavvikelse från rekommenderat pris per år för diesel, januari 2019–augusti 2023.....	199
Figur 91	Snittkörtid och snittavvikelse från rekommenderat pris per år för diesel, januari 2019–augusti 2023	200
Figur 92	Karta över alla priskrig för diesel, januari 2019–augusti 2023.....	201
Figur 93	Antal dagar priskrigen varade samt avvikelse från rekommenderat pris för diesel, januari 2019–augusti 2023.....	202
Figur 94	Priser på två stationer före och efter AI infördes, bensin, 27 mars–4 juni 2022.....	209
Figur 95	Priser på två stationer med AI prissättning, bensin 95 oktan, 10–14 maj 2022	210
Figur 96	Priser för två stationer, bensin 95 oktan, 8–15 maj 2023.....	211
Figur 97	Effekten av timmer på dygnet för prisskillnader mellan stationer med respektive utan AI för en kedja, bensin 95 oktan	212
Figur 98	CR-4 (procent) och HHI för bensin, 2020–2023	216
Figur 99	CR-4 (procent) och HHI för diesel, 2020–2023	217
Figur 100	Genomsnittlig bruttovinstmarginal (procent) och rörelsemarginal (procent) avseende hela verksamheten för sex av marknadens största bolag, 2000–2022	220
Figur 101	Genomsnittlig bruttovinst (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för bensin, reala världen med januari 2023 som bas, 2019–2023	221
Figur 102	Genomsnittlig bruttovinst (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för bensin, reala världen med januari 2023 som bas, januari 2019–september 2023	222
Figur 103	Genomsnittligt pris (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för bensin, reala världen med januari 2023 som bas, januari 2019–september 2023.....	223
Figur 104	Genomsnittlig bruttovinst (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för diesel, reala världen med januari 2023 som bas, 2019–2023	224
Figur 105	Genomsnittlig bruttovinst (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för diesel, reala världen med januari 2023 som bas, januari 2019–september 2023	225
Figur 106	Genomsnittligt pris (kr/liter) och bruttovinstmarginal (procent) för sex av marknadens största bolag för diesel, reala världen med januari 2023 som bas, januari 2019–september 2023.....	226
Figur 107	Genomsnittlig mark-up (procent) för sex av marknadens största bolag uppdelat för bensin och diesel, reala världen med januari 2023 som bas, 2019–2023.....	227
Figur 108	Genomsnittlig mark-up (procent) för sex av marknadens största bolag uppdelat för bensin och diesel, reala världen med januari 2023 som bas, januari 2019–september 2023.....	228

Figur 109	Genomsnittlig bruttovinst (kr/liter) Sverige och Storbritannien för bensin och diesel, 2019–2023.....	230
Figur 110	Genomsnittlig bruttovinstmarginal (procent) Sverige och Storbritannien för bensin och diesel, 2019–2023.....	231

Tabeller

Tabell 1	Marknadsandelar privatkund, volym bensin och diesel, 2022.....	8
Tabell 2	Tabell över övriga aktörer på drivmedelsmarknaden.....	28
Tabell 3	Tre raffinaderier framställer bensin och diesel i Sverige.....	30
Tabell 4	Produktion vid svenska raffinaderier och konsumtion i detaljistledet, bensin och diesel, miljoner kubikmeter, 2020–2023.....	35
Tabell 5	Import av bensin, miljoner kubikmeter, 2020–2022.....	35
Tabell 6	Import av diesel, miljoner kubikmeter, 2020–2022.....	36
Tabell 7	Export av bensin, miljoner kubikmeter, 2020–2022.....	36
Tabell 8	Export av diesel, miljoner kubikmeter, 2020–2022.....	36
Tabell 9	Samarbeten mellan producenter och importörer.....	37
Tabell 10	Marknadsandelar (procent) för bensin och diesel på grossistmarknaden, 2022.....	38
Tabell 11	Övriga samarbeten mellan grossister.....	41
Tabell 12	Marknadsandelar (procent) på detaljistmarknaden, volym till slutkund, 2022.....	42
Tabell 13	Stationsnät för de största aktörerna, 2023.....	44
Tabell 14	Stationer med mestadels lokal och regional närvaro, 2023.....	45
Tabell 15	Samarbeten mellan detaljister.....	46
Tabell 16	Urval av tidigare studier av asymmetrisk prissättning på drivmedelsmarknader.....	73
Tabell 17	Variabler.....	75
Tabell 18	Deskriptiv statistik.....	75
Tabell 19	Deskriptiv statistik över bensinpriset från skrapdata.....	101
Tabell 20	Deskriptiv statistik över dieselpriset från skrapdata.....	101
Tabell 21	Antal timmar och minuter det tar för bolagen att justera sina priser efter en prisinitiering från Circle K för bensin, 1 november 2022–21 februari 2024.....	106
Tabell 22	Procentuell turordning för när bolagen justerat sina priser efter en prisinitiering från Circle K för bensin, 29 november 2022–21 februari 2024.....	106
Tabell 23	Antal timmar och minuter det tar för bolagen att justera sina priser efter en prisinitiering från Circle K för diesel, 1 november 2022–20 februari 2024.....	111
Tabell 24	Procentuell turordning för när bolagen justerat sina priser efter en prisinitiering från Circle K för diesel, 29 november 2022–20 februari 2024.....	112
Tabell 25	Genomsnittlig avvikelse i pris (öre/liter) för bensin från nationellt vägt genomsnitt per dag, 2022.....	117
Tabell 26	Genomsnittlig avvikelse i pris (öre/liter) för diesel från nationellt vägt genomsnitt per dag, 2022.....	117
Tabell 27	Antal stationer samt prisskillnad i öre/liter mellan dyraste och billigaste försäljningsstället inom en viss körtid, i 21 utvalda kommuner för bensin, genomsnitt för perioden 21–27 augusti 2023.....	129

Tabell 28	Antal stationer samt prisskillnad i öre/liter mellan dyraste och billigaste försäljningsstället inom en viss körtid, i 21 utvalda kommuner för diesel, genomsnitt för perioden 21–27 augusti 2023.....	130
Tabell 29	Deskriptiv statistik	138
Tabell 30	Variabler	139
Tabell 31	Samband mellan pris och antal konkurrenter efter körtid	143
Tabell 32	Wald-test av likheten av koefficienter för antalet konkurrenter inom olika intervall av körtid, p-värden	145
Tabell 33	Samband mellan pris och antal konkurrenter.....	148
Tabell 34	Wald-test av likheten av koefficienter för antalet konkurrenter, p-värden.....	151
Tabell 35	Samband mellan pris och antalet konkurrenter efter stationstyp	156
Tabell 36	Samband mellan pris och antal konkurrenter, uppdelat per företag, bensin	162
Tabell 37	Samband mellan pris och antal konkurrenter, uppdelat per företag, diesel.....	163
Tabell 38	Samband mellan pris och antal konkurrenter bland företag med differentierad prissättning efter lokal konkurrens, uppdelat på stationstyp	167
Tabell 39	Wald-test av likheten av koefficienterna för antalet konkurrenter för automatstationer, p-värden	169
Tabell 40	Wald-test av likheten av koefficienterna för antalet konkurrenter för bemannade stationer, p-värden.....	170
Tabell 41	Skillnad i pumppris från dagen då det rekommenderade priset ändrats (öre/liter) för bensin uppdelat efter antal konkurrenter inom 5 minuters körtid, 7 januari 2019–31 augusti 2023	189
Tabell 42	Skillnad i pumppris från dagen då det rekommenderade priset ändrats (öre/liter) för diesel uppdelat efter antal konkurrenter inom 5 minuters körtid, 7 januari 2019–31 augusti 2023	190
Tabell 43	Priskrigens varaktighet, kommun, avvikelse och utbredning för bensin, januari 2019–augusti 2023.....	197
Tabell 44	Priskrigens varaktighet, kommun, avvikelse och utbredning för diesel, januari 2019–augusti 2023	202
Tabell 45	Koncentrationsmått	215
Tabell 46	Redovisningsmått och marginalmått	218
Tabell 47	Kartläggning av konkurrensproblem och föreslagna åtgärder i studier från andra länder, 2000–2023	235
Tabell 48	Kategorier med identifierade konkurrensproblem och åtgärdsförslag per land	236
Tabell 49	Problem #1. Inträdeshinder i produktions- och grossistled.....	239
Tabell 50	Problem #2. Inträdeshinder i detaljistled	242
Tabell 51	Problem #3. Otillräcklig konsumentinformation	244
Tabell 52	Problem #4. Konkurrensstörande samarbeten och avtal	246
Tabell 53	Problem #5. Prisföljsamhet	248
Tabell 54	Sammanfattning av åtgärder mot inträdeshinder i produktions- och grossistled	249
Tabell 55	Sammanfattning av åtgärder mot inträdeshinder i detaljistled.....	253
Tabell 56	Sammanfattning av åtgärder mot otillräcklig konsumentinformation	257
Tabell 57	Internationella exempel på prisjämförelseverktyg	259

Tabell 58	Åtgärder mot konkurrensstörande avtal och samarbete.....	269
Tabell 59	Åtgärder mot prispölsamhet.....	271
Tabell 60	Sammanfattning av åtgärder för att generellt stärka konkurrensen	273
Tabell 61	Sammanställning av konkurrensrättsliga ärenden i Sverige och i andra länder	280
Tabell 62	Sammanställning över genomförda prövningar av företagskoncentrationer.....	282



Ringvägen 100
118 60 Stockholm
08-700 16 00
konkurrensverket@kkv.se

www.konkurrensverket.se