



SEKK

Slutrapporteringen av regerings- uppdrag om konkurrensen i drivmedelssektorn

RAPPORT 2024:7

Konkurrensverket, december 2024

Författare: Karl Lundvall (projektledare) och Fabian Lindborg Lewis

Foto: Scandinav

Innehåll

1	Inledning	4
1.1	Sammanfattande problembeskrivning.....	5
1.2	Bedömning av konkurrensfrämjande åtgärder.....	6
1.3	Genomförandet.....	7
1.4	Utgångspunkter för bedömningen	8
2	Konkurrensverkets tillsynsutredning	9
2.1	Parter och förfarandet.....	9
2.2	Rättslig bedömning och frivilliga åtaganden	10
2.3	Beslut och uppföljning.....	11
3	Vilka åtgärder kan främja konkurrensen?	13
4	Forskning om konkurrens och pristransparens	15
5	Erfarenheter av prisjämförelseverktyg	18
5.1	Storbritannien – Fuel Finder	18
5.2	Tyskland – Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K).....	19
5.3	Österrike – Spritpreisrechner.....	20
5.4	Italien – Osservapezzi Carburanti	21
5.5	Portugal – Preço dos Combustíveis	22
5.6	Prisjämförelseverktyg för drivmedel: sammanställning	22
5.7	Prisjämförelseverktyg i andra branscher i Sverige.....	23
6	Begränsning i antalet tillåtna prishöjningar per dag	26
6.1	Antal prisändringar på stationer per dag i Sverige.....	28
7	Bör konkurrensfrämjande åtgärder införas?	30
	Referenser	32
	Bilaga 1	36
	Bilaga 2: Hearingen den 12 november 2024	37
	Främjandeförslag.....	37
	Frågeställningar	38
	Referat	38

1 Inledning

Regeringen gav i regleringsbrevet¹ för 2023 Konkurrensverket i uppdrag att följa marknadsutvecklingen och analysera konkurrensen på marknaden för drivmedel med särskilt fokus på prisbildningen i konsumentnära led. I uppdraget har även ingått att lämna förslag på konkurrensfrämjande åtgärder för det fall analysen visade på konkurrensproblem.

Den här rapporten, inklusive bilagor, utgör slutrapporteringen av regeringsuppdraget. Samtliga ingående delar i slutrapporteringen listas i bilaga 1.

Den 7 oktober 2024 publicerade vi en delrapport inom ramen för regeringsuppdraget då vi bland annat presenterade en kartläggning av marknadsförhållanden och en analys av konkurrensen på drivmedelsmarknaderna.² I rapporten konstaterade Konkurrensverket att ett utmärkande drag för marknaden är att de ledande bolagen nära följer varandras prissättning. Bättre information till konsumenter om priser och åtgärder som gör det svårare för bolagen att kopiera varandras prissättning skulle kunna stärka konkurrensen.

Regeringsuppdraget har gjort det möjligt för Konkurrensverket att prioritera fler analyser av en komplex marknad med potentiella konkurrensproblem, och resultatet har bidragit till att öka kunskapen och fördjupa analyserna rörande drivmedelsmarknaden. Denna kunskap har även berikat och stärkt konkurrenstillsynen, något som har varit tydligt i arbetet med den tillsynsutredning som har initierats och bedrivits parallellt med regeringsuppdraget.

Tillsynsutredningen rörde en misstanke om att de största bolagen på marknaden agerar på ett sätt som riskerar att strida mot konkurrenslagen genom att löpande publicera rekommenderade priser på bensin och diesel på sina webbplatser på ett sätt som i praktiken möjliggör en samordning av priserna. Tre av drivmedelsbolagen har inkommit med frivilliga åtaganden, vilka Konkurrensverket bedömer kan avhjälpa de konkurrensproblem som har identifierats under utredningen. När åtagandena införts, senast den 2 februari 2025, kommer bolagen att behöva fatta beslut om prisförändringar utan att ha omedelbar information om varandras förändringar av det rekommenderade priset. Detta bedömer Konkurrensverket kommer att ge bättre förutsättningar för en effektiv prisbildning på marknaden.

Tillsynsutredningen har därför nyligen avslutats (dnr 382/2023). Åtagandena som företagen lämnat gäller i tre år och därefter kan Konkurrensverket överväga att på nytt öppna en utredning om det framkommer omständigheter som föranleder det. Resultatet av tillsynsutredningen har påverkat Konkurrensverkets bedömning av

¹ Konkurrensverkets regleringsbrev för 2023, N2022/02410 samt Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2023, KN2023/03500.

² Konkurrensverket (2024c).

behovet av andra åtgärder för att förbättra konkurrensen på drivmedelsmarknaden i nuläget.

Konkurrensverket har även tidigare granskat drivmedelsmarknaden, bland annat i en analys i korthet om konkurrensen på drivmedelsmarknaden som publicerades i januari 2023 som en del av en serie publikationer på temat konkurrens i kristider.³

1.1 Sammanfattande problembeskrivning

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. Detta kan påverka förutsättningarna för en effektiv konkurrens.

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 har varit stabila över tid och det har inte förekommit något inträde på marknaden av betydelse för konkurrensförhållandena. Ett utmärkande drag är att de ledande bolagen följer varandras prissättning nära.

Prisbildningen på drivmedelsmarknaden präglas av prisledarskap och att rekommenderade priser publiceras offentligt. Att företag prissignalerar kan vara problematiskt ur konkurrenssynpunkt. Just prissignalering och sättet som bolagen tillgängliggör relevant prisinformation på har varit i fokus för den tillsynsutredning som Konkurrensverket har bedrivit parallellt med regeringsuppdraget.

I delrapporten drar vi slutsatsen att det råder en relativt begränsad priskonkurrens mellan aktörerna på marknaden, i synnerhet på ett nationellt plan och särskilt för privatpersoner. Konkurrensverket bedömer att detta delvis kan bero på kedjornas prissättningsstrategier som går ut på att nära följa varandras prissättning, vilket underlättas av den öppna publiceringen av rekommenderade priser. Priserna kan pressas med bättre konkurrens.

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

³ Konkurrensverket (2023).

1.2 Bedömning av konkurrensfrämjande åtgärder

Konkurrensverkets bedömning utifrån egna analyser och utredningar, forskningsresultat och internationella jämförelser, är att de mest relevanta konkurrensfrämjande åtgärderna för den svenska marknaden skulle kunna vara:

1. Digitalt prisjämförelseverktyg som visar aktuella stationspriser
2. Prisreglering: endast en prishöjning per dag.

Konkurrensverkets samlade bedömning är dock att ett digitalt prisjämförelseverktyg, eventuellt i kombination med en prisreglering som begränsar antalet tillåtna prishöjningar per dag, för närvarande inte bör införas i Sverige.

Skälen till denna bedömning är i korthet följande. Erfarenheterna av prisjämförelseverktyg i de länder där de har funnits under en längre tid är blandade. Det finns ingen tydlig empiri som talar för att priserna överlag går ned. En tydlig effekt i Tyskland är att antalet prisförändringar stigit kraftigt, från 1–2 när verktyget infördes till uppemot 20 ändringar per dag för närvarande. Nationalekonomisk forskning ger heller inget tydligt stöd för att priserna pressas. Den främsta orsaken är att ökad pristransparens om aktuella stationspriser i konsumentledet ger bättre möjligheter för aktörerna på marknaden att snabbt anpassa sin prissättning till sina konkurrenter, vilket kan minska deras incitament att ta initiativ till prissänkningar. Denna risk kan förstärkas om bolagen i större utsträckning börjar använda prissättning baserad på AI-teknik.

Samtidigt skulle en ökad transparens i konsumentledet ge större möjligheter för privatpersoner att utnyttja lokala prisskillnader, vilket kan stimulera konkurrensen. De prisjämförelseverktyg som i dag finns tillgängliga i Tyskland, Österrike, Italien och Portugal, vilka Konkurrensverket har studerat närmare, utvecklas kontinuerligt och anses av dessa länders konkurrensmyndigheter ge ett positivt bidrag till konkurrensen på marknaden.

Det finns således faktorer som talar både för och emot ett införande av ett digitalt prisjämförelseverktyg. Ytterligare en faktor att beakta är de åtaganden som tre av de största bolagen nyligen lämnat inom ramen för tillsynsutredningen. Åtagandena innebär att de största drivmedelsbolagen kommer att upphöra att offentligt publicera rekommenderade priser avseende drivmedel för privatkunder. Företagen åtar sig även att senarelägga publiceringen av ändringar i listpriser för drivmedel riktade till företagskunder för lätt trafik, till senare på dagen.

Förändringarna förväntas påverka prisdynamiken på marknaden. Det är exempelvis möjligt att dagens begränsade lokala prisspridning kommer att öka.

Vid en sammanvägd bedömning finner Konkurrensverket därför att konkurrensfrämjande åtgärder, utöver godtagande av åtagandena i tillsynsärendet, inte bör införas i Sverige för närvarande.

Konkurrensverket anser att utvecklingen bör följas upp inom 2–3 år. Beroende på den framtida utvecklingen kan det finnas skäl att på nytt överväga om det är motiverat att införa ett prisjämförelseverktyg och en prisreglering.

Vad gäller utformningen av dessa åtgärder framstår den österrikiska modellen, där endast priserna för stationerna med lägst pris är synliga, kombinerat med en regel som endast tillåter en prishöjning per dag, vara den mest ändamålsenliga.

1.3 Genomförandet

Under första halvåret 2023 genomfördes litteraturstudier och förberedelser för datainsamling. Richard Friberg, professor i nationalekonomi vid Handelshögskolan i Stockholm, knöts till projektet.

Under sommarhalvåret 2023 genomfördes en serie möten med de ledande bolagen på drivmedelsmarknaden med syfte att avgränsa och specificera ålägganden om tillhandahållande av detaljerade data. Uppgifterna samlades därefter in under hösten 2023 med stöd av lagen (2010:1350) om uppgiftsskyldighet i fråga om marknads- och konkurrensförhållanden och innefattade i huvudsak dagliga priser för bensen och diesel för i stort sett hela stationsnätet, kostnader, marginaler, rabatter och volymer. Särskilt uppgifterna om historiska stationspriser var betungande för företagen att ta fram och rapportera in, inte minst till följd av det stora antalet observationer som totalt kom att omfatta över 9 miljoner datapunkter för bensen och diesel.

Även företagens kännedom om konsumentbeteenden samt affärsstrategier kartlades, liksom värdekedjan från raffinaderi via grossistled till detaljistled. Förutom en serie ålägganden med stöd av ovan nämnda bestämmelse skedde även ett flertal intervjuer med företrädare för bolagen på marknaden.

Analysen av det omfattande materialet skedde i huvudsak under våren 2024 med särskilt fokus på prisbildningen nationellt och lokalt. Ett flertal hypoteser prövades, varav flera med hjälp av ekonometriska modeller. Resultaten låg till grund för en övergripande bedömning av konkurrenssituationen på marknaden och ingick i den delrapport som offentliggjordes den 7 oktober 2024.

Intressenter inklusive aktörerna på marknaden bjöds därefter in att lämna synpunkter på delrapporten samt att delta på en hearing som hölls den 12 november i Stockholm. Syftet med hearingen var att få marknadens syn på införandet av konkurrensfrämjande åtgärder. Deltagarna tillfrågades om hur de såg på två tänkta förslag, ett digitalt prisjämförelseverktyg och prisreglering, med avseende på effekter på konkurrensen och konsekvenser för deras verksamhet.

1.4 Utgångspunkter för bedömningen

Underlaget för denna bedömning utgörs dels av konkurrensanalysen i delrapporten, dels av kompletterade uppgifter genom möten med konkurrensmyndigheter eller annan relevant myndighet i Storbritannien, Tyskland, Österrike, Italien och Portugal. Dessa länder, med undantag för det förstnämnda, har lång erfarenhet av digitala prisjämförelseverktyg för de vanligaste flytande drivmedlen. Aktuell forskning inom nationalekonomi samt synpunkter från bolagen och övriga intressenter har också vägts in. Ett möte har även genomförts med företaget Informed Sources (International) Pty Ltd, ett företag med säte i Australien som erbjuder tekniska lösningar till företag och myndigheter för att kunna samla in och analysera prisdata på drivmedelsmarknader. Även vad som framkommit av tillsynsutredningen som drivits parallellt med detta uppdrag har beaktas i bedömningen.

Konkurrensverkets bedömning av behovet av konkurrensfrämjande åtgärder delas in i två steg. I det *första* steget identifieras åtgärder som tar sikte på de områden där konkurrensen bedöms kunna förbättras och som är möjliga att genomföra i Sverige. I det *andra* steget bedöms dessa åtgärder närmare utifrån erfarenheter från andra länder och andra branscher, samt nationalekonomisk forskning.

2 Konkurrensverkets tillsynsutredning

Utöver regeringsuppdraget om konkurrensen på drivmedelsmarknaden har Konkurrensverket parallellt bedrivit en tillsynsutredning⁴, vilken har berört de fyra största drivmedelsbolagen på den svenska marknaden. Ärendet inleddes på Konkurrensverkets eget initiativ den 31 maj 2023 och har rört offentlig publicering av prisinformation i form av rekommenderade priser för privatkunder och listpriser för företag. Konkurrensverket beslutade den 2 december 2024 att godta åtaganden från tre av företagen och att avsluta ärendet utan några ytterligare åtgärder gentemot det fjärde företaget.

Eftersom prisbildningen och transparensen avseende de olika bolagens priser är av central betydelse för marknads funktionssätt är det angeläget att bedömningen av konkurrensfrämjande förslag även beaktar de möjliga effekter som beslutet i tillsynsutredningen kan ge upphov till. Ärendet sammanfattas därför nedan.

2.1 Parter och förfarandet

Parterna är de fyra största drivmedelsbolagen i Sverige, Circle K Sverige AB (Circle K), OK-Q8 AB (OKQ8), Preem AB (Preem) och St1 Sverige AB (St1). Utredningen inleddes sommaren 2023 mot bakgrund av ett prismönster som framkommit i en studie⁵ om prissättning av drivmedel som genomförts av Konkurrensverket under 2022 och 2023.

Det utredda förfarandet avser den löpande publiceringen av aktuella drivmedelspriser⁶ på webbplatserna hos Circle K, OKQ8, Preem och St1. Informationen utgörs av rekommenderade priser för privatkunder respektive listpriser för företagskunder, där de senare endast avser drivmedelspriser för lätt trafik.

Det rekommenderade priset för privatkunder är tänkt som en vägledande information om prissättningen på stationerna. Följaktligen motsvarar det rekommenderade priset inte alltid det slutpris som konsumenterna möter på stationen. Listpriset för företagskunder är däremot i regel det pris som företagskunder betalar på stationen, oavsett stationens pumppris, med avdrag för individuellt avtalade rabatter.

Den publicerade prisinformationen är allmänt tillgänglig och skiljer sig något i sin utformning mellan bolagen. Även prishistorik görs tillgänglig, fast i olika utsträckning. Publiceringen sker enligt ett återkommande mönster med ett stort inslag av prislejshet. Circle K är prisledare och övriga aktörer följer efter de prisändringar som Circle K genomför. Preem och OKQ8 anpassar vanligen sina rekommenderade priser inom en timme efter det att Circle K ändrat sitt rekommenderade pris, medan

⁴ Dnr 382/2023.

⁵ Dnr 579/2022.

⁶ Drivmedel avser bensin och diesel, inklusive HVO100, samt etanol E85.

St1 publicerar endast listpriser för företagskunder klockan 00.01 dagen efter det att Circle K har genomfört en prisändring.

Det finns vidare en tydlig koppling mellan listpriset för företagskunder och det rekommenderade priset för privatkunder.

Sambandet mellan de publicerade priserna och stationspriserna har liksom i delrapporten⁷ analyserats ingående. Mönstret som framträder är att stationspriserna i genomsnitt anpassar sig till de rekommenderade priserna när dessa ändrats och därefter sakta sjunker på lokala marknader i olika takt. Prisspridningen ökar därigenom mellan olika stationer. Vid nästa ändring av de rekommenderade priserna anpassas stationspriserna återigen och mönstret upprepas.

Analysen som Konkurrensverket gjort inom ramen för tillsynsutredningen är samstämmig med den analys som gjordes i delrapporten i regeringsuppdraget.

Sammanfattningsvis drar därför Konkurrensverket i tillsynsärendet slutsatsen att prisinformationen som löpande publiceras på bolagens webbplatser har en starkt styrande effekt på lokala stationers pumppris.

2.2 Rättslig bedömning och frivilliga åtaganden

Utredningen har rört huruvida förfarandet kan strida mot förbudet mot konkurrensbegränsande samarbeten i 2 kap. 1 § konkurrenslagen och artikel 101 i EUF-fördraget. Offentliggörande av information som signalerar framtida avsikter om marknadsuppträdande, såsom framtida priser, kan träffas av förbudet.⁸ Farhågan är att sådana offentliggjorda priser kan utgöra en fokuspunkt som konkurrenter anpassar sig till och som ligger högre än vad priserna hade varit i frånvaro av pris-signaleringen. Orsaken till detta är att den strategiska osäkerheten om konkurrenternas marknadsuppträdande och prissättningsbeslut riskerar att minska eller undanröjas.⁹

Publicering av priser kan vara till nytta för kunder och konsumenter genom att deras sökkostnader minskar och valmöjligheterna förbättras, vilket kan väga upp eventuella konkurrensbegränsande effekter. Utredningen har dock visat att konsumenter dels har låg kännedom om den publicerade prisinformationen, dels använder sig av informationen i mycket liten utsträckning samt att de inte har någon tydlig nytta av den offentliga publiceringen. Vad gäller listpriset för företagskunder har utredningen däremot visat att det finns en tydligare kundnytta.

⁷ Konkurrensverket (2024c).

⁸ Se t.ex. kommissionens riktlinjer för tillämpning av artikel 101 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på horisontella samarbetsavtal, 2023/C 259/01 (horisontella riktlinjerna), punkterna 374–375 med hänvisningar.

⁹ Se t.ex. horisontella riktlinjerna, punkt 385 med hänvisningar, punkterna 390, 398 och 416, mål C-298/22, *Banco BPN/BIC Português*, EU:C:2024:638, punkt 54, mål C-74/14, *Eturas m.fl.*, ECLI:EU:C:2016:42, punkt 27, mål C-238/05, *Asnef-Equifax*, ECLI:EU:C:2006:734, punkt 51, och mål C-7/95 P, *John Deere Ltd*, ECLI:EU:C:1998:256, punkt 91.

Konkurrensverkets utredning identifierade därmed en potentiell risk att den offentliga publiceringen av rekommenderade priser hos Circle K, OKQ8 och Preem kan innebära en samordning mellan konkurrenter, samtidigt som det inte är uppenbart att det finns en nytta för konsumenterna med publiceringen som uppväger denna risk. Marknadskoncentrationen och inträdeshindren förstärker risken att konkurrensen försvagas.

Eftersom St1 inte publicerar rekommenderade priser för konsumenter, utan endast listpriser för företagskunder, och det först vid midnatt efter prisledarens ändring, gör Konkurrensverket bedömningen att det inte föreligger en liknande risk till följd av detta företags agerande.

2.3 Beslut och uppföljning

Ett företag som utreds av Konkurrensverket kan inkomma med förslag till frivilliga åtaganden för att undanröja de farhågor som utredningen omfattar. Konkurrensverket kan utifrån sådana åtaganden besluta att avsluta en tillsynsutredning utan att ta slutlig ställning till om förfarandet utgör en överträdelse av konkurrensreglerna eller inte.

De första åtagandeförslagen inkom från OKQ8 och Preem i april 2024, samt från Circle K i juni 2024. Förslagen reviderades under sommaren och hösten. Slutliga versioner från de aktuella bolagen inkom i september 2024. Marknadsaktörer som kan tänkas påverkas av åtagandena inbjöds att lämna synpunkter på dessa under oktober 2024. Det inkom inga synpunkter som förändrade Konkurrensverkets bedömning av förfarandet och av åtagandenas lämplighet.

De frivilliga åtaganden som Circle K¹⁰, OKQ8 och Preem inkommit med innebär i huvudsak att företagen upphör med den offentliga publiceringen av rekommenderade priser avseende drivmedel¹¹ för privatkunder samt senarelägger publicering av gällande listpriser för drivmedel riktade till företagskunder för lätt trafik till klockan 13.00.

Åtagandena ska säkerställa att företagen inte har möjlighet att ta del av varandras strategier avseende aktuella eller framtida ändringar av de rekommenderade priserna annat än genom att, som en del av naturlig konkurrens, följa utvecklingen av och anpassa sig efter konkurrenternas gällande pumppriser som är synliga ute på stationerna. Enligt Konkurrensverkets bedömning stärks därigenom förutsättningarna för att parterna självständigt ska bestämma sitt ekonomiska beteende, vilket främjar konkurrensen på drivmedelsmarknaderna.

Åtagandena gäller i tre år från Konkurrensverkets beslut och de tre företagen har två månader på sig från beslutsdatumet att uppfylla sina förpliktelser enligt

¹⁰ Circle K:s åtagande gäller både för varumärket Circle K och varumärket Ingo.

¹¹ I åtagandena definieras drivmedel som bensin och diesel, inklusive HVO100, samt etanol E85.

åtagandena. Efter att åtagandetiden har löpt ut kan Konkurrensverket överväga att på nytt öppna en utredning för det fall det framkommer omständigheter som föranleder det.

Beslut om att godta Circle K:s, OKQ8:s och Preems frivilliga åtaganden och att avsluta tillsynsutredningen avseende dessa bolag fattades av Konkurrensverket den 2 december 2024. Samtidigt fattades beslut om att avsluta utredningen även i förhållande till St1 utan några ytterligare åtgärder.

Enligt Konkurrensverkets bedömning stärker åtagandena förutsättningarna för att drivmedelsbolagen självständigt ska bestämma sitt ekonomiska beteende, vilket förändrar prisdynamiken och främjar konkurrensen på drivmedelsmarknaden.

3 Vilka åtgärder kan främja konkurrensen?

I det första steget i bedömningen identifieras åtgärder som tar sikte på de områden där konkurrensen bedöms kunna förbättras och som är möjliga att genomföra i Sverige.

I delrapporten¹², kapitel 7, kartlades ett stort antal studier från andra länder om konkurrensen på drivmedelsmarknaderna. Flera av dessa studier innehåller förslag för att förbättra konkurrensen på drivmedelsmarknaden. Dessa förslag består av åtgärder längs hela värdekedjan och är anpassade till de specifika konkurrensproblem som identifierats i de olika länderna. Flera av förslagen är enligt vår bedömning inte relevanta för svensk del.

I tabell 1 återges de sex problemområdena tillsammans med övergripande teman för de konkurrensfrämjande förslag som lagts fram. Av de sex områdena är det framför allt område 3 och 5 som Konkurrensverket bedömer har relevans för den svenska marknaden. I delrapporten konstaterades inga konkurrensproblem i form av inträdeshinder i något led av värdekedjan. De avtal och samarbeten som förekommer rör företrädesvis depåsamarbeten, vilket underlättar och effektiviserar logistiken för bolagen.

När det gäller område 3, otillräcklig konsumentinformation, kan vi med stöd av Novus-undersökningen (kapitel 3 i delrapporten samt bilaga 2¹³ till samma rapport) konstatera att kännedomen om exempelvis de rekommenderade priserna var begränsad hos respondenterna. I övrigt identifierades inga exempel på otillräcklig konsumentinformation som skulle kunna leda till en försvagad konkurrens.

Tabell 1 Konkurrensproblem och åtgärder som identifierats i studier från andra länder

Konkurrensproblem	Föreslagna åtgärder i andra länder
1. Inträdeshinder i produktions- och grossistled	Bättre tillgång och utbyggnad av infrastruktur, harmonisering av bränslestandarder, åtgärder för mer rörlig grossistmarknad
2. Inträdeshinder i detaljistled	Förenklade planprocesser, konkurrensutsatt fördelning av stationslägen
3. Otillräcklig konsumentinformation	Prisskyltar, prisjämförelseverktyg, bättre prisinformation
4. Konkurrensstörande avtal och samarbeten	Begränsning i korsägande, informationsdelning och kopplingar mellan företag, stärkt ställning för fristående detaljister
5. Prisföljsamhet	Prisreglering
6. För svagt konkurrenstryck	Strukturell separation, marknadsövervakning, expansionsförbud för större företag

Källa: Delrapporten "Hur påverkar konkurrensen priserna på bensin och diesel?" (rapport 2024:6), kapitel 7.

¹² Konkurrensverket (2024c).

¹³ Konkurrensverket (2024b).

För område 5, prislejlsamhet, identifierades däremot ett mycket kraftigt sådant mönster.

Vi kan därför dra slutsatsen att konkurrensfrämjande åtgärder såsom reglerade villkor för tillträde till kritisk infrastruktur, utbyggnad av infrastruktur, förenklade tillståndsprocesser för uppförande av drivmedelsstationer, begränsningar i korsägende mellan företag, strukturell separation med mera inte är motiverade att införa i Sverige.

De åtgärder som förekommit i andra länder avseende problemområde 3 och 5 är framför allt olika former av insatser för att göra information om priser mer lättillgängliga för kunderna, där inrättandet av digitala prisjämförelseverktyg är det absolut vanligaste. Ett sådant prisjämförelseverktyg ska vara lätt att använda av privatpersoner och företag, typiskt sett med ett gränssnitt som passar en modern mobiltelefon, samt ge information om aktuella drivmedelspriser på de platser som utgör realistiska inköpsalternativ för användarna.

Utöver prisjämförelseverktyg finns även exempel på förslag som innebär en reglering av hur och när ett drivmedelspris får lov att ändras. Sådana regler har införts i Västaustrialien och i Österrike.

Konkurrensverkets bedömning utifrån den internationella jämförelsen är således att de mest relevanta konkurrensfrämjande förslagen för den svenska marknaden utgörs av följande.

1. Digitalt prisjämförelseverktyg som visar aktuella stationspriser
2. Prisreglering: endast en prishöjning per dag.

Resterande del av denna rapport fokuserar närmare på om dessa åtgärder bör införas på den svenska drivmedelsmarknaden.

4 Forskning om konkurrens och pristransparens

Ett digitalt prisjämförelseverktyg i form av en app kommer att öka pristransparensen på marknaden för såväl leverantörer som konsumenter. Vare sig den teoretiska eller den empiriska nationalekonomiska forskningen är emellertid entydig om en ökad pristransparens är positivt för konkurrensen eller inte.

Om pris och kvalitet blir enklare, eller billigare, att observera för kunder och företag på marknaden brukar man säga att transparensen ökar. Det ger större möjligheter för konsumenter att finna de producenter som erbjuder bästa kombinationen av pris och kvalitet. Samtidigt ökar också möjligheterna för producenterna att anpassa sitt marknadsuppträdande till sina konkurrenter med risk för att prisnivån stiger.

För snart 30 år sedan publicerades en numera berömd studie av den danska betongmarknaden.¹⁴ Den visade att en ökad transparens kan leda till högre priser. De danska konkurrensvårdande myndigheterna hade noterat att priserna på betong varierade kraftigt mellan olika producenter och drog slutsatsen att det var ett resultat av svag konkurrens till följd av bristande transparens på marknaden eftersom priserna var hemliga.

Konkurrensmyndigheten började därför samla in och offentliggöra producenternas priser. Effekten blev dock motsatt den förväntade: prisökningar på mellan 15 och 20 procent och mycket mindre variationer i pris över tid. Titeln på artikeln, "Government-assisted oligopoly: A concrete case" fick ett stort genomslag inom tillämpad nationalekonomisk forskning och även på policy-utformning i många länder under lång tid.

I en aktuell forskningsöversikt¹⁵ ifrågasätts emellertid om inte genomslaget av denna artikel överdrivits genom åren och i för hög grad präglat såväl fackekonomers som offentliga beslutsfattares inställning till om ökad transparens kan bidra till en bättre konkurrens eller inte.

Såväl den teoretiska som den empiriska forskningen uppvisar nämligen flera exempel på att båda utfallen kan inträffa. Även i den vidare litteraturen finns exempel på fall då priser ökat som en följd av statligt reglerad transparens¹⁶ och på att de har fallit¹⁷. Några sådana empiriska studier, som beskrivs närmare i avsnitt 6 nedan, har genomförts på drivmedelsmarknader och resultaten är blandade.

De olika utfallen illustrerar svårigheten med att förutsäga effekten av lanseringen av ett nytt digitalt prisjämförelseverktyg. Det är den enskilda marknadens karakteristik som avgör hur prisdynamiken påverkas och om den genomsnittlige kunden

¹⁴ Albæk *et al* (1997).

¹⁵ Foros *et al* (2022).

¹⁶ Luco (2019), en empirisk studie av drivmedelsmarknaden i Chile.

¹⁷ Ater och Rigbi (2023), en empirisk studie av dagligvarumarknaden i Israel.

kommer att betala mer eller mindre för en liter flytande drivmedel. En annan fråga är hur prisspridningen förändras: en ökad prisspridning ökar ju samtidigt möjligheterna för kunderna att göra "klipp", vilket kan leda till att de mer priskänsliga kunderna passar på att handla när priserna är låga.

Det finns emellertid ingen allmänt vedertagen lista på karaktärsdrag för en marknad där en ökad pristransparens skulle vara positiv respektive negativ för konkurrensen. Däremot förefaller forskningen vara någorlunda entydig när det gäller följande förhållanden:

1. Om det finns möjligheter till hemliga rabatter eller förhandlade priser på kundnivå kan ökad pristransparens leda till högre prisnivåer;
2. om det är svårt för kunder i utgångsläget att jämföra priser, och producenter allmänt sett har bättre information om aktuella priser än kunderna, kan ökad pristransparens leda till lägre priser, samt;
3. ju mer lika producenter på marknaden är varandra ifråga om storlek, kostnadsstruktur, inriktning och produktionsteknologi, desto större risk för att ökad pristransparens leder till högre priser.

Det är således inte möjligt att utifrån den aktuella nationalekonomiska forskningen dra några entydiga slutsatser om de mest sannolika effekterna av ett införande av ett digitalt prisjämförelseverktyg på den svenska drivmedelsmarknaden.

Några av de specifikt svenska karaktärsdragen på drivmedelsmarknaden bör dock nämnas i detta sammanhang. Novus-studien (bilaga 2)¹⁸ visar att privatpersonernas kännedom om de rekommenderade priserna är relativt låg. En minoritet, fyra av tio, uppger att de känner till deras existens. Endast en av tjugo tar regelbundet eller vid enstaka tillfällen reda på nivån för det aktuella rekommenderade priset. Det kan möjligen tyda på att en prisjämförelsetjänst har potentialen att väsentligt öka privatpersonernas kunskap om aktuella priser, vilket skulle kunna indikera en positiv effekt enligt punkt 2) ovan, det vill säga lägre priser till följd av en bättre konkurrens.

Mot detta ska noteras att respondenterna i samma studie inte skulle åka vidare till en annan station även om priserna var 50 öre högre än förväntat, samt att det sällan lönar sig att åka vidare till en annan station givet faktiska stationspriser, vilket illustreras i figur 19 och 20 i delrapporten.¹⁹ Prisspridningen är ju också begränsad i Sverige: i endast två av 21 utvalda kommuner uppgår den för bensin till mer än 50 öre på ett avstånd som nås med bil inom 20 minuter (se tabell 27 i delrapporten).²⁰

¹⁸ Konkurrensverket (2024b).

¹⁹ Konkurrensverket (2024c), s. 62–63.

²⁰ Konkurrensverket (2024c), s. 129.

Motsvarande antal för diesel är en av 21 utvalda kommuner (tabell 28 i delrapporten).²¹

Frågan är därför om en prisjämförelsetjänst skulle påverka konsumenternas val av station i någon större utsträckning eftersom det med nuvarande prisskillnader sällan lönar sig att åka en omväg för att tanka på en station med lägre priser: prisskillnaderna i dag är helt enkelt för små. I sammanhanget kan dock noteras att omkring hälften av respondenterna svarar att det är troligt eller mycket troligt att de kommer att använda en gratis, tillförlitlig och lättanvänd jämförelsetjänst i form av en mobilapp med aktuella drivmedelspriser, om den finns tillgänglig.

Det är därför osäkert om en ökad pristransparens med hjälp av ett prisjämförelseverktyg skulle leda till några dramatiska förändringar i sökbeteendet hos konsumenterna givet dagens begränsade lokala prisspridning.

En viktig fråga är emellertid om en prisapp i sig kan leda till en ökad lokal prisspridning, vilket i så fall skulle öka värdet för privatpersoner att faktiskt använda den. Det går inte att med stöd av forskning dra några slutsatser om sannolikheten att så kommer att ske.

Avslutningsvis kan nämnas att ett digitalt prisjämförelseverktyg drastiskt ökar förutsättningarna för bolagen på marknaden att använda prisalgoritmer eftersom det blir mycket enklare att följa konkurrenternas prissättning. I dag lägger kedjorna på den svenska marknaden ner betydande resurser på att bevaka konkurrenternas prissättning, något som ofta sker genom fysiska besök. De risker med sådan prissättning som beskrivs i kapitel 5.5 i delrapporten samt i underlagsrapporten om algoritmisk prissättning²² kan därigenom sannolikt öka. Dessa risker bör beaktas i bedömningen.

²¹ Ibid, s. 130.

²² Konkurrensverket (2024a).

5 Erfarenheter av prisjämförelseverktyg

I detta avsnitt beskrivs närmare utformningen och erfarenheterna av digitala prisjämförelseverktyg på drivmedelsmarknader i några utvalda länder i Europa. I avsnittet berörs även några exempel från den svenska marknaden med liknande verktyg som visar priser på andra marknader.

Prisjämförelseverktyg för drivmedel finns i flera länder. I delrapporten²³ ges 19 exempel från 13 länder som infört sådana verktyg mellan 2000 och 2022. I detta avsnitt ser vi närmare på fyra av dessa länder.

Urvalet består både av prisjämförelseverktyg som tillgängliggörs för konsumenterna genom myndighetswebbsidor, vilket är fallet i Italien, Portugal och Österrike, och där myndigheten tillgängliggör data till privata tredjepartsaktörer som i sin tur gör priserna synliga för konsumenterna, vilket är fallet i Tyskland. Utöver dessa fyra länder inkluderas även Storbritannien som inför ett prisjämförelseverktyg inom kort. Informationen om dessa länders prisjämförelseverktyg har inhämtats både från öppna källor och genom möten och korrespondens med ländernas konkurrensmyndigheter eller annan myndighet som har ansvar för verktyget. I de fall det finns relevant forskning om verktygens effekter presenteras denna.

I Sverige finns det även befintliga prisjämförelsetjänster för andra produkter. Det rör sig om både offentligt framtagna tjänster och tjänster framtagna på privat initiativ. Ett urval av dessa beskrivs sist i detta avsnitt.

5.1 Storbritannien – Fuel Finder

Competition and Markets Authority (CMA) kunde i sin rapport om den brittiska drivmedelsmarknaden från 2023 konstatera att bolagens marginaler för försäljning av drivmedel ökat sedan 2019. Konsumenterna betalade sex pence extra per liter, det vill säga cirka 79 öre, 2023.²⁴ En viktig orsak till detta ansåg CMA vara en försvagad konkurrens.

Därför föreslog CMA två konkurrensfrämjande åtgärder. Det ena är införandet av en övervakningsfunktion av konkurrensen på drivmedelsmarknaden för att följa utvecklingen. Det andra förslaget är införandet av ett prisjämförelseverktyg, *Fuel Finder*, vilket gör stationsinnehavare skyldiga att rapportera in stationspriser i realtid som i sin tur kan synliggöras för konsumenterna.²⁵

²³ Konkurrensverket (2024c), s. 259–260.

²⁴ Competition and Markets Authority (2023), s. 6–7.

²⁵ Ibid, s. 25–30.

Till följd av att nyval utlystes 2024 senarelades godkännandet av den lag som skulle ligga till grund för prisrapporteringen.²⁶ I dagsläget finns därmed inget lagkrav på prisrapportering utan en temporär lösning har tagits fram där drivmedelsbolag kan rapportera priser på frivillig basis. I sin nuvarande form inkluderas cirka 35 procent av stationerna i Storbritannien och cirka 60 procent av den sålda volymen.²⁷ Prisjämförelseverktyget beräknas vara igång mot slutet av 2025.²⁸

Enligt förslaget kommer samtliga stationsinnehavare att vara skyldiga att rapportera prisförändringar inom 30 minuter. Rapporteringen kommer att kunna ske på olika sätt, såsom exempelvis via API-lösningar, webbportal eller SMS. Den data som rapporteras in sammanställs av en extern aktör och tillgängliggörs för omvärlden genom både ett API och som en datafil som skickas två gånger per dag via e-post. API:n förutses främst användas av tredjepartsaktörer som tillhandahåller prisjämförelsesidor via webbsidor eller mobilappar, medan e-postfunktionen främst förutses nyttjas av individer eller i forskningssyfte.²⁹

5.2 Tyskland – Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K)

Sedan 2013 är de som driver drivmedelsstationer eller sätter stationers priser i Tyskland skyldiga att rapportera prisändringar för bensin och diesel.³⁰ Prisändringen ska rapporteras inom fem minuter efter att priset ändrats till enheten *Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K)* tillhörande den tyska konkurrensmyndigheten Bundeskartellamt, som i sin tur delar den med godkända informationsförmedlare som tillgängliggör priserna för konsumenter via appar och webbsidor.³¹ I Tyskland finns det därmed flera olika prisjämförelsetjänster framtagna av tredjepartsaktörer som får prisdata från MTS-K. I dagsläget finns cirka 200 informationsförmedlare som tillhandahåller prisjämförelselösningar.

Prisjämförelseregleringen infördes efter att Bundeskartellamt 2011 publicerade resultaten av en sektorsundersökning av drivmedelsmarknaden där de konstaterade att marknaden är ett oligopol som domineras av fem aktörer. Konkurrenter observerar varandras priser på stationernas elektroniska skyltar som registreras i drivmedelsbolagens prissystem, samtidigt som konsumenter har bristande prisinformation. I sektorsundersökningen välkomnades privata initiativ som kan förse konsumenter med bättre information för att motverka informationsasymmetrin. Därutöver förkastades införandet av prisändringsregleringar likt de i Österrike, där stationer är begränsade till att höja stationspriset en gång per dag (se avsnitt 7)³²,

²⁶ Department for Energy Security and Net Zero (2024).

²⁷ Turnbull (2023).

²⁸ Department for Energy Security and Net Zero (2024).

²⁹ Ibid.

³⁰ Bundeskartellamt (2024a).

³¹ Bundeskartellamt (2024b).

³² Konkurrensverket (2024c).

med hänvisning till att stationspriset i Tyskland vanligtvis bara höjdes en gång per dag.³³

I Tyskland har det genomsnittliga antalet prisändringar som stationer gör per dag ökat kraftigt. I den första årliga rapporten av MTS-K från 2014 framgår att stationer i snitt ändrade priset fyra till fem gånger per dag, varav en höjning och tre till fyra prissänkningar.³⁴ Enligt MTS-K:s rapport från 2021 hade antalet ändringar ökat i snitt till omkring åtta till 21 gånger per dag beroende på plats i landet. Antalet höjningar hade ökat till i snitt cirka tre till sju gånger per dag, medan antalet sänkningar ökat till cirka fem till fjorton gånger per dag.³⁵ Många prisändringar per dag kan i sig vara problematiskt för konsumenter, eftersom risken ökar att priset har hunnit ändras mellan tidpunkten för prisjämförelsen och tidpunkten för själva tankningen.

Forskningsstudier som undersökt effekten av de genomförda åtgärderna i Tyskland är inte entydiga. En studie av Dewenter med flera³⁶ från 2017 visar att den ökade pristransparensen inneburit högre priser, medan en studie av Montag med flera³⁷ från 2023 tyder på lägre priser. Den sistnämnda visar vidare att prissänkningen är lägre för diesel än bensin och hänför det till att användare av diesel är mer välinformerade än konsumenter som använder bensin. En studie av Horvath³⁸ påvisar lägre marginaler till följd av den ökade transparensen i Tyskland.

5.3 Österrike – Spritpreisrechner

Sedan 2011 är drivmedelstationsinnehavare i Österrike skyldiga att rapportera priser för bensin och diesel till myndigheten E-Control som tillgängliggör priserna till konsumenter via webbplatsen *Spritpreisrechner*. Priserna får enligt lag inte vara äldre än 30 minuter och konsumenten kan söka efter stationspriser både utifrån adress, distrikt och förbundsland.³⁹

I prisjämförelseverktyget finns en begränsning av vilka stationers priser som är synliga i en enskild sökning. Exempelvis visar en sökning utifrån adress de tio närmaste stationerna och priset på de fem stationer med lägst pris. Syftet med att endast visa stationerna med lägst pris är att motverka att bolagen samlas i sin prissättning till ett pris som ligger över det ursprungliga genomsnittet.⁴⁰

³³ Bundeskartellamt (2011), s. 19, 29, 36–37 och 51–52.

³⁴ Bundeskartellamt (2014), s. 22–23.

³⁵ Bundeskartellamt (2021), s. 34.

³⁶ Dewenter *et al* (2017).

³⁷ Montag *et al* (2023).

³⁸ Horvath (2019).

³⁹ E-Control (2024).

⁴⁰ *Ibid.*

Få studier har undersökt effekten av pristransparensregleringen i Österrike. I en icke referee-granskad studie⁴¹ analyseras pristransparensregleringar i Österrike, Frankrike och Tyskland. Forskarna finner att priset för bensin kortsiktigt ökade med en eurocent per liter i Österrike. Samtidigt finner de ingen effekt på priserna i Frankrike och en sänkning av priset på två cent per liter i Tyskland.

I en studie av Martin⁴² analyseras hur konsumenters välfärd påverkas av olika grader av pristransparens baserat på den österrikiska modellen. I studien skattas konsumenternas välfärd då andelen stationer som görs synliga varierar genom simuleringar. Resultatet visar att konsumenters välfärd maximeras när den lägsta femtedelen av priserna visas, vilket genererar kostnadsminskningar på 1,5 procent, där full pristransparens är det kontrafaktiska scenariot. Denna studie visar att konkurrensen skulle främjas i större utsträckning om antalet synliga priser i prisjämförelseverktyget minskades.

5.4 Italien – Osservapezzi Carburanti

Italien har haft ett prisjämförelseverktyg sedan 2013, där stationsinnehavare har rapporteringsskyldighet avseende priser för bland annat bensin, diesel och gas till det italienska näringslivsministeriet, *Ministero della Imprese e del Made in Italy*. Stationspriserna publiceras på den offentligt framtagna webbsidan *Osservapezzi Carburanti* där konsumenter har möjlighet att söka efter stationer och deras priser utifrån bland annat adress, region och resrutt.⁴³ Utöver det offentliga prisjämförelseverktyget finns även privata alternativ i Italien.

Prisjämförelseverktyget infördes i samband med att nya aktörer som inte var vertikalt integrerade etablerade sig på den italienska drivmedelsmarknaden, vilket ledde till en ökad priskonkurrens. Den italienska konkurrensmyndigheten, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (AGCM), har framhållit att de observerade konkurrensproblemen inte verkade vara motivet till införandet av prisjämförelseverktyget. Dock kan verktyget stärka de nya inträdande aktörernas konkurrenstryck genom att tillgängliggöra konsumentinformation.

Enligt en konsumentundersökning i Italien använder cirka en femtedel av de tillfrågade bilisterna det offentliga prisjämförelseverktyget när de ska tanka utanför motorvägar och cirka 30 procent när de ska tanka längs en motorväg. Samtidigt används privata specialiserade webbsidor och appar ofta eller väldigt ofta av cirka 40 procent utanför motorvägar och cirka 50 procent längs motorvägar.⁴⁴ De privata jämförelseverktygen är alltså mer använda än det offentliga alternativet enligt undersökningen.

⁴¹ Bernhardt *et al* (2024).

⁴² Martin (2023).

⁴³ Ministero della Imprese e del Made in Italy (2024).

⁴⁴ Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2023), s. 105.

5.5 Portugal – Preço dos Combustíveis

Sedan 2008 tillhandahåller myndigheten för energi och geologi i Portugal, *Direção-Geral de Energia e Geologia*, ett jämförelseverktyg för stationspriser. Drivmedelsaktörer ska enligt lag rapportera prisändringar innan ändringen sker och ange tidpunkt då de nya priserna kommer att gälla på stationen.⁴⁵ Priserna publiceras på webbsidan *Preço dos Combustíveis* där konsumenter har möjlighet att söka efter stationspriser utifrån bland annat distrikt, kommun och varumärke.⁴⁶

Den portugisiska konkurrensmyndigheten, *Authorudade da Concorrência* (AdC), påpekte 2004 att konsumenternas prisinformation bör förbättras. AdC rekommenderade krav på att drivmedelsstationer synliggör priser på skyltar vid vägen och skyltar vid motorvägsinfarter som visar drivmedelspriser för stationer längs vägen.⁴⁷ Rekommendationen om ökad pristransparens för konsumenter betonades även i en rapport av AdC som publicerades i juni 2008.⁴⁸ Prisjämförelseverktyget lanserades i december samma år. Utifrån vår vetenskap saknas empirisk forskning om verktygets effekter.

5.6 Prisjämförelseverktyg för drivmedel: sammanställning

Genomgången av de fem ländernas prisjämförelseverktyg sammanfattas i tabell 2 nedan. Den grundläggande funktionen och inriktningen är likartad, men det finns samtidigt skillnader. I Österrike, Italien och Portugal är gränssnittet gentemot konsumenterna drivet i offentlig regi, medan det är privata aktörer som förmedlar prisinformationen i Tyskland och i det kommande systemet i Storbritannien. I Österrike har två privata alternativ, så kallade "auto-clubs", avtal med myndigheten om att få använda prisinformationen i sina egna kanaler.

När det gäller täckningen är det endast Österrike som sticker ut: bara hälften av stationerna i en viss sökning visas med prisuppgifter, nämligen de med de lägsta priserna. För övriga stationer visas endast läget, men inte priserna. Detta för att undvika koordinering vid en högre prisnivå genom en så kallad tyst överenskommelse. Detta är en i sammanhanget unik skillnad jämfört med övriga länder med prisjämförelseverktyg.

⁴⁵ Direção-Geral de Energia e Geologia (2024a).

⁴⁶ Direção-Geral de Energia e Geologia (2024b).

⁴⁷ Authorudade da Concorrência (2004), s. 17.

⁴⁸ Authorudade da Concorrência (2008), s. 78.

Tabell 2 Jämförelse mellan fem olika länders prisjämförelseverktyg

Land (infört år)	Namn	Informationsförmedlare	Pristäckning	Fördröjning
Storbritannien (2025)	Fuel Finder	Privat	Alla stationer	30 min
Tyskland (2013)	ADAC, Clever-Tanken, etc.	Privat	Alla stationer	5 min
Österrike (2011)	Spritpreisrechner	Offentlig (privata alternativ finns)	50 % av stationerna (med lägst pris)	30 min
Italien (2013)	Osservapezzi Carburanti	Offentlig (och privata alternativ)	Samtliga stationspriser	Ingen
Portugal (2008)	Preço dos Combustíveis	Offentlig (och privata alternativ)	Samtliga stationspriser	Före ändring

Källa: Respektive lands konkurrensmyndighet, Konkurrensverket.

Erfarenheterna i länder som infört prisjämförelseverktyget är enligt företrädare för konkurrensmyndigheterna i allmänhet försiktigt positiva, även om det i flera fall saknas systematiska studier som analyserar om konkurrensen främjats eller försvagats. I Tyskland pekar empirin i såväl positiv som negativ riktning. I Österrike visar en studie på negativa effekter. Överlag är emellertid effekterna av prisjämförelseverktyg inte klarlagda.

5.7 Prisjämförelseverktyg i andra branscher i Sverige

I Sverige finns det i dag ett antal prisjämförelsetjänster för andra områden än för drivmedel. Vissa är offentligt drivna, andra utgörs av helt privata alternativ.

Av särskilt intresse är sådana prisjämförelsetjänster som inte bygger på användar-rapporteringar. Här ingår exempelvis myndighetsframtagna tjänster, såsom Tandpriskollen framtagen av Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket (TLV) och Elpriskollen som produceras av Energimarknadsinspektionen (Ei). Dessutom finns det prisjämförelsetjänster framtagna av privata aktörer som exempelvis Pricerunner och Prisjakt inom e-handel och Matpriskollen inom dagligvaruhandeln.

Erfarenheterna från prisjämförelseverktyg skiljer sig mellan marknader. Inom e-handeln har de privat framtagna tjänsterna miljoner besök per månad, medan utvärderingar av Tandpriskollen tyder på begränsat nyttjande och svagt intresse hos patienter. Det finns även fall, som inom dagligvaruhandeln, där prisjämförelseföretag säljer tjänster till utbudssidan som företag kan använda för att få information om sina konkurrenters priser.

TLV lanserade Tandpriskollen i februari 2020 för att bidra till förbättrad prismedvetenhet hos patienter och deras position i förhållande till vårdgivarna.⁴⁹ Tandpriskollen är en webbsida där patienter kan jämföra tandvårdsmottagningars priser för olika typer av behandlingar. Priserna som visas är medianpriser för sexmånadersperioder som bygger på uppgifter från Försäkringskassan.⁵⁰ En efterfrågad effekt var att prisspridningen skulle minska på tandvårdsmarknaden, vilket dock inte skedde mellan åren 2019 och 2022 enligt TLV. Enligt en enkätundersökning jämför endast cirka 10 procent av patienterna priser. TLV menar att en förklaring kan vara att det är ovanligt att patienter byter mottagning och att pris inte förefaller var högst prioriterat, vilket enkäten också visar. Det talar för att prisjämförelser inte är av stort intresse bland patienterna.⁵¹

Elpriskollen lanserades 2008 av Ei där konsumenter och näringsidkare kan jämföra elavtal som är inrapporterade till Ei från elhandelsföretag som har en rapporteringskyldighet enligt ellagen. Antalet unika besökare ökade 2022 till 780 000, vilket sammanföll med de höga elpriserna under året.⁵²

Prisjämförelsewebbsidor inom e-handel, såsom Pricerunner och Prisjakt, har miljon-tals användare per månad.⁵³ Där går det att jämföra priser för en mängd produkter på olika marknader, i regel sällanköpsprodukter och konfektion.

I en forskningsrapport från Handelsrådet visar Rudholm med flera bland annat att sänkta priser på Prisjakt genererar en genomsnittlig ökning av trafiken till företagens webbplatser samt ökad lönsamhet jämfört med företag som inte finns på Prisjakt.⁵⁴

I en uppdragsforskningsrapport på uppdrag av Konkurrensverket genomför Rudholm och Lindgren en litteraturstudie och en analys av data från Prisjakt för att undersöka prisspridningen på e-handelsmarknader med låga sökkostnader. Den visar att lägre sökkostnader leder till lägre priser och mindre prisspridning, även om det finns undantag.

Författarna lyfter fram tre vanliga förklaringar till opåverkad prisspridning, nämligen en stor andel konsumenter som inte använder prisjämförelsetjänster, variationer i e-handlares service och e-handlare som verkar kortsiktigt på marknader och sedan träder ut.⁵⁵

På dagligvarumarknaden finns det också privata aktörer som tillhandahåller prisjämförelsetjänster som gör det möjligt för konsumenter att jämföra priser mellan

⁴⁹ Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket (2023), s. 30.

⁵⁰ Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket (2024).

⁵¹ Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket (2023), s. 30.

⁵² Energimarknadsinspektionen (2023), s. 59.

⁵³ PriceRunner (2024) och Prisjakt (2023).

⁵⁴ Rudholm *et al* (2021), s. 5.

⁵⁵ Rudholm och Lindgren (2019), s. 12, 18–21, 27–31 och 46.

butiker och kedjor. Konsumentverket framhåller att prisjämförelsetjänster också säljer information till marknadsaktörer och möjliggör för butiker att följa konkurrenters priser.⁵⁶

Matpriskollen är en prisjämförelseaktör som samlar in både ordinarie priser genom dagligvarukedjor och kampanjbidandena från butiker. De vänder sig både till konsumenter, men erbjuder även tjänsterna kampanjkollen, priskollen och butikskollen som bidrar till information för butiksinnehavare om konkurrenters priser och kampanjer.⁵⁷

⁵⁶ Konsumentverket (2023), s. 20.

⁵⁷ Matpriskollen (2024a, 2024b).

6 Begränsning i antalet tillåtna prishöjningar per dag

Som ett komplement till prisjämförelseverktyg finns i Österrike och i Västaustralien en reglering av hur ofta drivmedelspriserna får ändras. En sådan reglering kan påverka effekterna av ett prisjämförelseverktyg eftersom bolagen begränsas i sina dynamiska prissättningsstrategier.

Syftet med sådana begränsningar är att reducera prisföljsamheten uppåt till prisledarens nivå. Begränsningen fungerar som ett slags ankare som inte kan flyttas lika lätt och lika ofta som annars hade varit fallet.

I Österrike finns sedan 2009 en prisändringsreglering som ändrades 2011 i samband med införandet av det österrikiska prisjämförelseverktyget. Den tidigare regleringen innebar att stationer som hölls öppna dygnet runt endast fick höja priset vid midnatt, medan stationer med begränsade öppettider endast fick höja priset när de öppnade. Automatstationer fick endast höja priset fram till klockan halv nio på morgonen.

Justeringen av regelverket 2011 innebar att prishöjningar bara får genomföras en gång per dag, nämligen klockan tolv på dagen. Året efter tillkom ytterligare en begränsning som innebar att priset inte får ändras under påsken och inte heller under de två första veckorna på sommarsemestern.⁵⁸ Stationspriserna får alltså bara höjas en gång per dag, och dessutom endast vid en och samma tidpunkt. Antalet prissänkningar är däremot inte reglerat.

I en studie från 2012 undersöker Dewenter och Heimeshoff⁵⁹ hur prisändringsregleringar påverkar prisenivån. Studien analyserar både prisändringsregleringen i Österrike och i Västaustralien. I det österrikiska fallet analyseras hur införandet av regleringen 2009 påverkade prisenivån för bensin och diesel, där kontrollgruppen utgörs av priser i 24 andra europeiska länder. Författarna drar slutsatsen att prisenivån sjönk efter införandet av prisregleringen.

Även Becker med flera⁶⁰ analyserar den österrikiska prisregleringens effekt på bensin- och dieselpriiset i en studie från 2021. De använder en syntetisk kontrollgrupp och visar att både bensin- och dieselpriiset sjönk efter införandet av prisregleringen. Dock var effekten större på bensinpriset än på dieselpriiset.

I den australiska delstaten Västaustralien introducerades *FuelWatch* 2001. Den inkluderar en 24-timmarsregel som innebär att drivmedelsbolag är skyldiga att rapportera morgondagens stationspriser senast klockan 14.00 dagen före. Det inrapporterade priset, som skickas till *Department of Consumer and Employment Protection* (DOCEP), gäller sedan från klockan 06.00 i 24 timmar. Konsumenter kan

⁵⁸ Becker *et al* (2021).

⁵⁹ Dewenter och Heimeshoff (2012).

⁶⁰ Becker *et al* (2021).

ta del av priserna både genom en webbsida och via telefon från klockan 14.30 dagen innan priserna börjar gälla.⁶¹

Motivet bakom 24-timmarsregeln är att försvåra för drivmedelsbolag att ingå i tyst prissamordning genom prissignalering och prisledarskap. Prissättningen sker därmed inte utan risk för förlorad försäljning eftersom priset inte kan ändras under ett dygn. Avskaffandet av prisvariationer under dagen är något som värdesätts av konsumenter enligt en enkätundersökning, där 83 procent av de tillfrågade föredrog ett konstant pris under dagen.⁶²

Den australiska konkurrensmyndigheten *Australian Competition and Consumer Commission* (ACCC) analyserade effekterna av FuelWatch i en rapport från 2007. De undersökte skillnaden i genomsnittlig prismarginal mellan Perth och andra regionhuvudstäder före och efter införandet av jämförelsetjänsten och kommer fram till att drivmedelsmarginalerna och därmed priserna sjönk i Perth efter införandet.⁶³ Eftersom FuelWatch både omfattar ett prisjämförelseverktyg och en reglering av tillåtna prisförändringar går det inte att särskilja effekterna av dessa båda åtgärder. Dewenter och Heimeshoff⁶⁴ kommer dock fram till motsatta resultat när de analyserar hur prisen i Västaustralien påverkades av införandet av FuelWatch 2001, där priser från andra australiska delstater används som kontrollgrupp. De finner ingen signifikant effekt av regleringen på prisen i Västaustralien.

I en studie av Wang⁶⁵ från 2009 observeras att prisledarskapet förändras i Perth efter införandet av 24-timmarsregeln. Innan regleringen när stationer fick ändra priset hur ofta de ville initieras prishöjningar ofta av en ensam prisledare, men under regleringen fördelades initiativet bland de tre största aktörerna. Förändringen förklaras av att kostnaden av att vara prisledare och initiera en prishöjning är högre under 24-timmarsregeln eftersom priset måste vara konstant under ett dygn. Dock observeras Edgeworth-priscykler, alltså snabba större prishöjningar som efterföljs av successiva prissänkningar, både innan och när 24-timmarsregeln gällde.

Sammanfattningsvis förefaller alltså prisregleringen i dessa två länder ha ett samband med lägre priser till följd av en förbättrad konkurrens, även om resultaten får betecknas som osäkra. Det ska också noteras att i båda fallen gällde prisregleringen parallellt med ett offentligt sanktionerat prisjämförelseverktyg. Det går alltså inte att dra slutsatsen att en prisreglering, utan ett prisjämförelseverktyg, skulle ge de effekter som presenterades ovan.

⁶¹ Australian Competition and Consumer Commission (2007), s. 243.

⁶² Ibid, s. 243–244.

⁶³ Ibid, s. 246–247.

⁶⁴ Dewenter och Heimeshoff (2012).

⁶⁵ Wang (2009).

6.1 Antal prisändringar på stationer per dag i Sverige

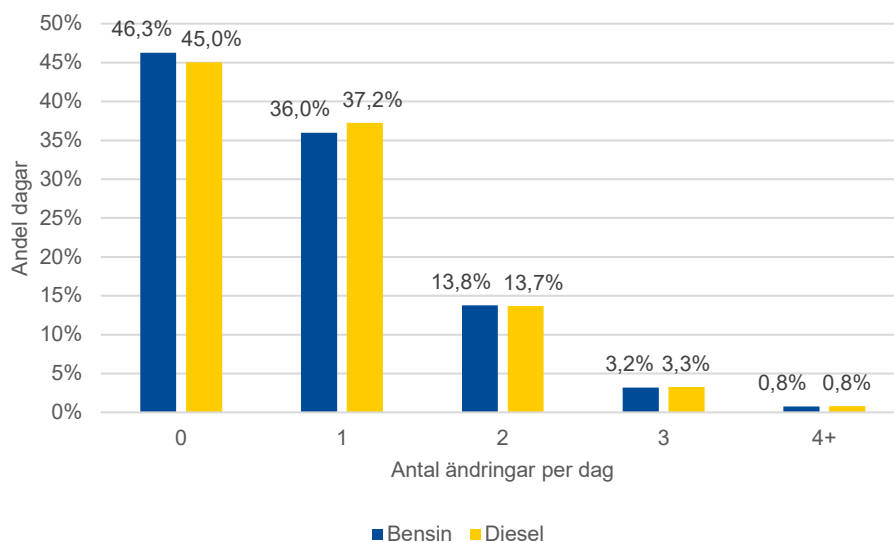
Under den hearing som genomförts inom ramen för uppdraget framförde flera av deltagarna en tveksamhet över denna åtgärd eftersom det enligt deras erfarenheter är mycket sällsynt med fler än en prisändring per dag.

Denna fråga kan studeras närmare med hjälp av den prisstatistik som låg till grund för prisanalysen i delrapporten,⁶⁶ vilket görs nedan.

Den analyserade perioden är avgränsad till 1 januari 2021 till och med 31 augusti 2023 och omfattar endast stationer där prisändringsdata funnits tillgängligt för samtliga dagar. Därmed ingår inte stationer som öppnat eller stängt under perioden.

Figur 1 visar att priserna på en genomsnittlig station inte ändras under knappt hälften av dagarna. För cirka 46 respektive 45 procent av dagarna, för bensin respektive diesel, ändras inte priserna på stationen. För cirka 36 respektive 37 procent av dagarna ändras priserna endast en gång. Omkring 14 procent av dagarna, alltså ungefär en dag i veckan, ändras priset två gånger. För omkring tre procent av dagarna har priset ändrats tre gånger. Det är ytterst ovanligt, mindre än en procent av dagarna, att genomsnittsstationen gör fler än tre ändringar per dag.

Figur 1 Genomsnittlig andel dagar som stationer ändrat pumppriset, 1 januari 2021–31 augusti 2023



Not: Bensin avser bensin 95. Genomsnitten är viktade efter stationernas sålda bensin- respektive dieselvolym till privatkund under perioden januari 2021 till och med augusti 2023.

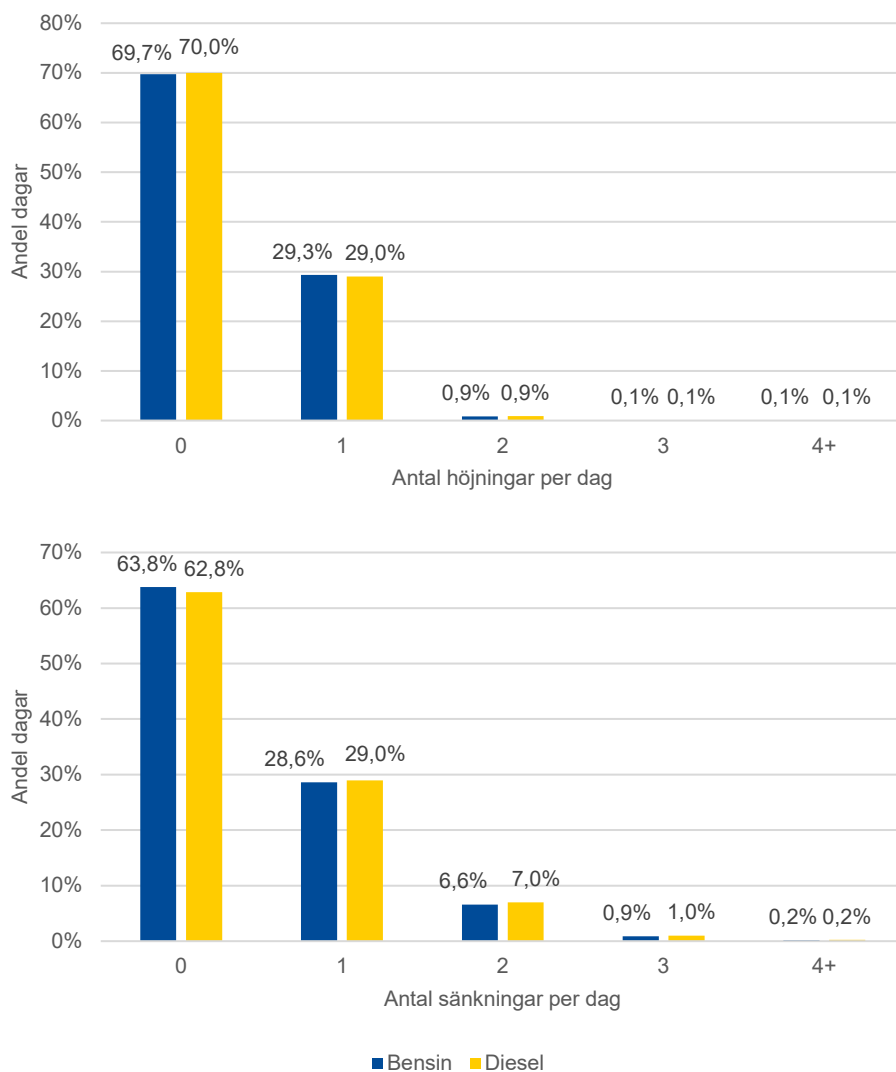
Källa: Uppgifter från svar på äläggande, bearbetning av Konkurrensverket.

Avseende antalet prishöjningar framträder en liknande bild, se övre diagrammet i figur 2. Här är det dock ännu vanligare att priset inte höjs, omkring 70 procent av

⁶⁶ Konkurrensverket (2024c).

dagarna. Om priset höjs sker detta oftast endast en gång under dagen, nämligen omkring 29 procent av dagarna. Det är alltså sällsynt med mer än en prishöjning per dag för närvarande. Vi kan således utifrån nuvarande förhållanden konstatera att en prisreglering som endast tillåter en prishöjning per dag endast skulle träffa omkring en procent av dagarna.

Figur 2 Genomsnittlig andel dagar som stationer höjt respektive sänkt pumppriset, 1 januari 2021–31 augusti 2023



Not: Bensin avser bensin 95. Genomsnittet är viktade efter stationernas sålda bensin- respektive dieselvolym till privatkund under perioden januari 2021 till och med augusti 2023.

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

Avseende antalet prissänkningar, det nedre diagrammet i figur 2, utgör dagar utan sänkningar en majoritet. Under 64 respektive 63 procent av dagarna sänks inte priset för bensin respektive diesel, medan dagar med en sänkning endast utgör omkring 29 procent.

7 Bör konkurrensfrämjande åtgärder införas?

Vid en sammanvägd bedömning finner Konkurrensverket att konkurrensfrämjande åtgärder inte bör införas i Sverige för närvarande.

Skälen utvecklas nedan.

De åtgärder som är mest ändamålsenliga för att främja konkurrensen på den svenska drivmedelsmarknaden är ett digitalt prisjämförelseverktyg, lämpligen i kombination med en begränsning av antalet tillåtna prishöjningar per dag. Dessa åtgärder tar direkt sikte på det huvudsakliga konkurrensproblemet för närvarande, nämligen den homogena prisbilden och den höga graden av prisföljsamhet mellan drivmedelsbolagen i detaljistledet.

Det finns emellertid faktorer som talar såväl för som emot ett införande av ett digitalt prisjämförelseverktyg. Förbättrad information för konsumenter kan vara positivt eftersom det underlättar sökandet efter de drivmedelsstationer som erbjuder de lägsta priserna. Det ger också bättre möjligheter för de konsumenter som är mer priskänsliga att mer aktivt söka efter stationer med lägre priser.

Mot detta ska vägas att även drivmedelsbolagens bevakning av sina konkurrenter underlättas: ett verktyg som visar priser i närmast realtid gör det enklare att snabbt kunna upptäcka och reagera på prissänkningar i marknaden. Därigenom minskar incitamenten hos enskilda bolag att ta initiativ till prissänkningar eftersom man vet att konkurrenterna kommer att upptäcka detta och nästintill omedelbart svara med egna prissänkningar.

Effekten av ökad pristransparens har i nationalekonomisk forskning studerats länge. Det råder ingen generellt etablerad konsensus om effekterna, såväl teoretisk som empirisk forskning visar på både positiva och negativa effekter.

De prisjämförelseverktyg som i dag finns tillgängliga i Tyskland, Österrike, Italien och Portugal, vilka Konkurrensverket har studerat närmare i denna rapport, anses emellertid av dessa länders konkurrensmyndigheter ha gett ett positivt bidrag till konkurrensen på marknaden. De utvecklas dessutom kontinuerligt och det finns inga planer på att avveckla dem.

Det finns däremot ingen entydig empiri i forskningen som talar för att priserna överlag har pressats i dessa länder till följd av prisjämförelseverktygen. I Tyskland har däremot *antalet* prisförändringar stigit kraftigt, från 1–2 när verktyget infördes till uppemot 20 ändringar per dag för närvarande, vilket sannolikt är en följd av ökad användning av algoritmisk prissättning som möjliggjorts av den ökade pristransparensen. Det har i forskning visats att sådan AI-baserad prissättning kan leda till en försvagad konkurrens och ökade priser för konsumenterna.

Det finns således, som nämnts ovan, faktorer som talar såväl för som emot ett införande av digitala prisjämförelseverktyg i Sverige. Vår bedömning, som nämnts ovan, är att det inte i nuläget finns skäl att gå vidare med detta förslag.

I denna bedömning har Konkurrensverket även vägt in de åtaganden som lämnats av de ledande drivmedelsbolagen inom ramen för tillsynsutredningen. De kommer att leda till att de ledande bolagen slutar att publicera rekommenderade priser för drivmedel på sina webbsidor. Det motverkar den form av prisledarskap och prispölsamhet på ett nationellt plan som präglar marknaden i dag. Detta förväntas påverka prisdynamiken på marknaden enligt vår bedömning. En möjlig effekt är att den lokala prisspridningen ökar framöver till följd av denna förändring.

Den framtida utvecklingen är dock svår att förutse. Vi anser därför att utvecklingen bör följas upp inom 2–3 år. Beroende på de framtida förutsättningarna kan det vara motiverat att pröva frågan om konkurrensfrämjande åtgärder på nytt. Möjligheterna att införa ett prisjämförelseverktyg och en prisreglering kommer inte att försämrats om de införs på några års sikt.

Genomgången av de olika ländernas prisjämförelseverktyg har gett en del insikter vad gäller utformningen av dessa åtgärder. Den mest ändamålsenliga utformningen, enligt vår bedömning, är den österrikiska modellen där endast priserna för stationerna med lägst pris är synliga, kombinerat med en regel som endast tillåter en prishöjning per dag. En sådan modell bevarar konsumentnyttan, som består i information om var man finner de lägsta priserna, och försvårar samtidigt för bolagen att samlas kring en prishöjning som ligger över genomsnittet på den lokala marknaden.

Denna utformning framstår alltså som en konkret lösning på det problem som konstaterats inom forskningen, det vill säga tyst samordning mellan konkurrenter. Begränsningen i antalet tillåtna prishöjningar per dag verkar i samma riktning eftersom det minskar förutsättningarna att använda AI-baserade prisalgoritmer på ett sätt som leder till höjda priser. Därigenom minskas risken för att antalet prispörsändringar ökar på det sätt som skett i Tyskland.

Referenser

Albæk, Svend, Møllgaard, Peter och Overgaard, Per B. (1997), "Government-Assisted Oligopoly Coordination? A Concrete Case", *Journal of Industrial Economics*, (4), 429–443.

Ater, Itai og Oren Rigbi, (2023) "Price Transparency, Media and Informative Advertising", 'Revise and Resubmit', *American Economic Journal: Microeconomics*.

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].

Autoridade da Concorrência (2004), *Recomendação n° 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].

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2023), *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].

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.

Bernhardt, Lea, Breiderhoff, Xenia och Dewnter, Ralf (2024), *New Evidence on Price Effects of Transparency Regulations in European Fuel Markets*, Research Square.

Bundeskartellamt (2011), *Fuel Sector Inquiry*, https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/EN/SectorInquiries/Fuel%20Sector%20Inquiry%20-%20Final%20Report.pdf?__blob=publicationFile&v=1 [Hämtad 2024-11-19].

Bundeskartellamt (2014), *Ein Jahr Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K): Eine erste Zwischernbilanz*, https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Berichte/Ein_Jahr_MTS-K.pdf?__blob=publicationFile&v=2 [Hämtad 2024-11-22].

Bundeskartellamt (2021), *Ein Jahr Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K)*, [https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Berichte/Jahresbericht MTS-K 2021.pdf? __blob=publicationFile&v=2](https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Berichte/Jahresbericht%20MTS-K%2021.pdf?__blob=publicationFile&v=2) [Hämtad 2024-11-22].

Bundeskartellamt (2024a), *Market Transparency Unit for Fuels*, [https://www.bundeskartellamt.de/EN/Tasks/markettransparencyunit fuels/markettransparencyunit fuels_node.html](https://www.bundeskartellamt.de/EN/Tasks/markettransparencyunit%20fuels/markettransparencyunit%20fuels_node.html) [Hämtad 2024-11-19].

Bundeskartellamt (2024b), *Markttransparenzstelle für Kraftstoffe*, https://www.bundeskartellamt.de/DE/Aufgaben/MarkttransparenzstelleFuerKraftstoffe/MTS-K_Infotext/mts-k_node.html [Hämtad 2024-11-19].

Competition and Markets Authority (2023), *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](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].

Department for Energy Security and Net Zero (2024), *Consultation on open data scheme and ongoing monitoring function for road fuel prices: government response*, Uppdaterad 2024-10-30, <https://www.gov.uk/government/consultations/empowering-drivers-and-boosting-competition-in-the-road-fuel-retail-market/outcome/consultation-on-open-data-scheme-and-ongoing-monitoring-function-for-road-fuel-prices-government-response> [Hämtad 2024-11-19].

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.

Direção-Geral de Energia e Geologia (2024a), *Apresentação*, [https://precoscombustiveis,dgeg.gov.pt/apresentacao/](https://precoscombustiveis.dgeg.gov.pt/apresentacao/) [Hämtad 2024-11-20].

Direção-Geral de Energia e Geologia (2024b), *Prequisa*, [https://precoscombustiveis,dgeg.gov.pt/](https://precoscombustiveis.dgeg.gov.pt/) [Hämtad 2024-11-20].

E-Control (2024), *Der Spritpreisrechner*, <https://www.spritpreisrechner.at/#/fossil/static/faq> [Hämtad 2024-11-22].

Energimarknadsinspektionen (2023), *Konsumenter på elmarknaden. Klagomålsstatistik 2020–2022*, R2023:14, <https://ei.se/download/18.12a803c118b6ae2fa4745c9/1699453090834/Konsument-p%C3%A5-elmarknaden-klagom%C3%A5lsstatistik-2020-2022-Ei-R2023-14.pdf> [Hämtad 2024-11-21].

Foros, Øystein, Friberg, Richard, Kind, Jarle Kind, & Steen, Frode (2022), "Mer informasjon om rivalenes priser, mindre konkurranse?", *Samfunnsøkonomen*, (5).

Horvath, Marco (2019), "Germany's Market Transparency Unit for Fuels: Fostering Collusion or Competition?", *Ruhr Economic Paper* #836.

Konkurrensverket (2023), *Drivmedelsmarknaden – Konkurrens i kristider*, 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 2024-12-01].

Konkurrensverket (2024a), *Algoritmisk prissättning på drivmedelsmarknaden – en litteraturöversikt och analys av svenska förhållanden*, Underlagsrapport till rapport 2024:7.

Konkurrensverket (2024b), *Bilägares syn på inköp av drivmedel: En undersökning genomförd av Novus på uppdrag av Konkurrensverket*, Bilaga 2 till rapport 2024:6, https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/informationsmaterial/rapporter-och-broschyror/rapportserie/rapport_2024-6_bilaga-2.pdf [Hämtad 2024-11-29].

Konkurrensverket (2024c), *Hur påverkar konkurrensen priserna på bensin och diesel? Delrapport av uppdrag från regeringen*, Rapport 2024:6, https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/informationsmaterial/rapporter-och-broschyror/rapportserie/rapport_2024-6.pdf [Hämtad 2024-11-24].

Konsumentverket (2023), *Priset är viktigt, men inte allt: Främja konsumenters prismedvetenhet och rörlighet inom dagligvaruhandeln*, Redovisningsrapport 2023:2, https://stpubshop.blob.core.windows.net/publikationer/redovisningsrapport-2023-2-priset-ar-inte-allt-konsumentverket_f52.pdf [Hämtad 2024-11-24].

Luco, Fernando, (2019), "Who benefits from information disclosure? The case of retail gasoline.", *American Economic Journal: Microeconomics* Vol. 11, No. 2, 277–305.

Martin, Simon (2023), "Market Transparency and Consumer Search - Evidence from the German Retail Gasoline Market", https://drive.google.com/file/d/1TZO-q74-N8qX8QT1HRIP01_DIP5ZksS0/view [Hämtad 2024-11-22].

Matpriskollen (2024a), *Koll på kassen!*, <https://matkassar.matpriskollen.se/> [Hämtad 2024-11-20].

Matpriskollen (2024b), *Bättre analys ger bättre affärer*, <https://b2b.matpriskollen.se/> [Hämtad 2024-11-24].

Ministero delle Imprese e del Made in Italy (2024), *Osservaprezzi Carburanti*, <https://carburanti.mise.gov.it/ospzSearch/home> [Hämtad 2024-11-20].

Montag, Felix och Winter, Christoph (2020), "Price Transparency Against Market Power", SSRN.

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

PriceRunner (2023), *Varför PriceRunner*, <https://www.pricerunner.se/info/why-pricerunner> [Hämtad 2024-11-21].

Prisjakt (2023), *Konsumentkompassen Q3 2023*, <https://nyhetsrum.prisjakt.nu/posts/pressreleases/konsumentkompassen-q3-2023> [Hämtad 2024-11-21].

Rossi, Federico, and Pradeep K. Chintagunta, (2016), "Price transparency and retail prices: Evidence from fuel price signs in the Italian highway system", *Journal of Marketing Research* Vol. 53 No. 3, 407–423.

Rudholm, Niklas och Lindgren, Charlie (2019). *Prisspridning på e-handelsmarknader med låga sökkostnader*, Konkurrensverket, Uppdragsforskningsrapport 2019:1, https://www.konkurrensverket.se/contentassets/5470e3e0bf464ef5ba5fdf2bb143bc37/forsk-rapport_2019-1-prisspridning-e-handelsmarknader.pdf [Hämtad 2024-11-21].

Rudholm, Niklas, Daunfeldt, Sven-Olov, Li, Yujiao, Lindgren, Charlie och Yella, Siril (2021), *Jakten på det lägsta priset – Hur påverkas handeln av prisjämförelsesidor på nätet?*, Handelsrådet, Forskningsrapport 2021:4, https://handelsradet.se/app/uploads/2021/09/Rapport-2021_45.pdf [Hämtad 2024-11-24].

Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket (2023), *Uppföljning av tandvårdsmarknaden mellan 2019 och 2022 – Avser tandvård inom statliga tandvårdsstödet*, https://www.tlv.se/download/18.4dde4fad18affbdfb2978b76/1697183469025/uppfoljning_av_tandvardsmarknaden_mellan_2019_och_2022_dnr_2970-2023.pdf [Hämtad 2024-11-20].

Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket (2024), *Så fungerar Tandpriskollen*, <https://tandpriskollen.se/sa-fungerar-tandpriskollen.html> [Hämtad 2024-11-21].

Turnbull, Daniel (2023), "What we're doing to provide access to road fuel price data. Competition and Markets Authority", 2023-08-31 <https://competitionandmarkets.blog.gov.uk/2023/08/31/what-were-doing-to-provide-access-to-road-fuel-price-data/> [Hämtad 2024-11-25].

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.

Bilaga 1

Tabell 3 Skriftlig rapportering av uppdraget

Avrapportering	Innehåll	Datum
Delrapport, "Hur påverkar konkurrensen priserna på bensin och diesel?" (rapport 2024:6)	Analys av konkurrensen samt genomgång av studier och praxis	7 okt 2024
Bilaga 1 till rapport 2024:6, "Kapitelbilagor"	Kompletterande beskrivning av datafångst och analys	7 okt 2024
Bilaga 2 till rapport 2024:6, "Bilägares syn på inköp av drivmedel"	Konsumentundersökning genomförd av Novus	7 okt 2024
Bilaga 3 till rapport 2024:6, "Summary of Conclusions"	Engelsk översättning av sammanfattande slutsatser	7 nov 2024
Rapport, "Slutrapporteringen av regeringsuppdrag om konkurrensen i drivmedelssektorn" (rapport 2024:7)	Slutrapportering av uppdraget (denna rapport)	2 dec 2024
Underlagsrapport till rapport 2024:7, "Algoritmisk prissättning på drivmedelsmarknader"	Analys av förekomst och effekter av regelstyrd och AI-baserad prissättning	2 dec 2024

Bilaga 2: Hearingen den 12 november 2024

Konkurrensverket anordnade en hearing i Stockholm, tisdagen den 12 november 2024 klockan 9–12. Syftet med hearingen var att ge de inbjudna tillfälle att utveckla sin syn på några möjliga konkurrensfrämjande förslag som närmare beskrivs nedan.

Deltagarna bestod av företrädare från drivmedelföretag, branschorganisationer och regeringskansliet. Vissa av de inbjudna drivmedelsbolagen gavs talartid för att presentera sina svar på de två frågeställningar rörande förslagen som beskrivs nedan. Resterande deltagare inbjöds till att delta i diskussionen.

Främjandeförslag

De två förslag som Konkurrensverket önskade synpunkter på från företagen beskrivs nedan. Förslagen bygger på åtgärder som redan införts i andra länder.

1. *Prisjämförelseverktyg, en så kallad "prisapp"*

Detta förslag innebär att alla aktörer som säljer drivmedel på konsumentmarknader åläggs att i realtid (eller med minimal fördröjning) tillgängliggöra aktuella drivmedelspriser för samtliga stationer enligt ett visst format (exv. JSON). Syftet är att denna information ska kunna användas av apputvecklare för att ta fram prisjämförelseverktyg som kan hjälpa konsumenter att finna drivmedelsstationer med de bästa priserna längs den tänkta färdvägen.

Ett liknande förslag har nyligen lämnats i Storbritannien. Prisjämförelseverktyg finns för närvarande i Tyskland, Österrike, Italien och Portugal, bland andra. Dessa skiljer sig i viss utsträckning, men det som förenar dem är motivet att öka pristransparensen och underlätta för konsumenter att kunna hitta drivmedelsstationer med de lägsta priserna.

2. *Priset på drivmedel får endast höjas en gång per dag*

Detta förslag innebär att en särskild prisreglering införs som begränsar antalet gånger som priset för drivmedel på enskilda stationer får höjas per dag till en gång. Inga begränsningar föreslås avseende prissänkningar. Höjningarna behöver inte aviseras i förväg.

Detta förslag bygger på den reglering som finns i Österrike och i Västaustralien. I Österrike får priset på station endast höjas en gång per dag och endast klockan 12.00. I Västaustralien måste priset på station rapporteras in senast klockan 14.00 dagen innan och gäller sedan från och med klockan 06.00 i minst 24 timmar. Notera dock att förslaget som lämnas i denna del är något mindre ingripande än de regleringar som gäller i dessa länder.

Frågeställningar

Konkurrensverket önskade att företagen utvecklade sin syn på dessa två främjandeförslag var för sig utifrån två frågeställningar:

1. Hur bedömer ni att införandet av respektive förslag kommer att påverka konkurrensen på marknaden? Kommer den att främjas? Ser ni några risker för att effekterna blir de motsatta?
2. Vilka konsekvenser bedömer ni att respektive förslag kan få för er verksamhet? De kan exempelvis utgöras av kostnader av teknisk natur för att dela stationspriser, eller andra konsekvenser.

Avseende fråga 1 var det viktigt att företagen utgick från sin kunskap och sina erfarenheter av konkurrensen på marknaden och grundade sina svar på det mest sannolika utfallet på marknaden som helhet enligt deras bedömning. Vi förväntade oss inte, och ansåg det heller inte lämpligt, att de närmare redogjorde för hur de som enskilda företag skulle förändra sina strategier och sitt sätt att konkurrera på marknaden för det fall förslagen skulle genomföras.

Referat

Närvarande aktörer var, förutom Konkurrensverket, företrädare från drivmedelsbolag, branschorganisationer och regeringskansliet. Aktörerna är anonymiserade i detta referat.

I huvudsak framkom följande.

Deltagare 1 såg att införande av ett prisjämförelseverktyg potentiellt skulle innebära ökad konkurrens på ställen där flera drivmedelsaktörer har stationer. Det skulle kunna driva ner priserna på dessa ställen. Men där konkurrensen i dag är begränsad skulle ett sådant verktyg få liten eller ingen effekt alls. Deltagare 1 lyfte även fram att ett prisjämförelseverktyg potentiellt skulle leda till osäkerhet och missförstånd, då priset som visades i verktyget kanske inte gäller när kunden anländer till station.

Deltagare 1 sa att ett prisjämförelseverktyg potentiellt skulle innebära att marginalerna kan minska på områden där de i dag är mer konkurrensutsatta. Det kommer även innebära it-relaterade kostnader i och med att deras prissystem måste integreras med plattformen. De lyfte även fram att staten bör stå för kostnaden för verktyget och att statligt ekonomiskt stöd skulle behövas för att täcka kostnaderna som prisjämförelseverktyget skulle innebära.

Angående förslaget om ett begränsat antal prishöjningar till en gång per dag, var deltagare 1:s bild att det i dag sällan förekommer fler än en prishöjning per dag.

Därav skulle effekten bli liten. Men det kan inte uteslutas att de prishöjningar som kommer ske kan bli högre än vad det hade varit utan regleringen.

Deltagare 1 sa att regleringen inte skulle innebära några affärsmässiga konsekvenser för dem. Dock kan tid behöva läggas på att anpassa prissystemet utifrån regleringen.

Deltagare 2 frågade deltagare 1 om de funderat kring om ett prisjämförelseverktyg skulle slå olika mot bolag med många automatstationer jämfört med bemannade stationer där merförsäljningen är viktigare. Deltagare 1 sa att det är en faktor som bör vägas in.

Deltagare 3 inledde med att lyfta fram att den homogena prisbilden i Sverige tyder på en fungerande konkurrens också med tanke på en liten marginal. De ansåg att nyttan av ett prisjämförelseverktyg inte kommer vara så stor för konsumenter jämfört med kostnaden för drivmedelsbolagen. Med tanke på de små prisskillnaderna som är i dag så kommer prisjämförelsen inte spela någon roll för konsumentens val av station. De har talat med drivmedelsbolag i Tyskland som pekar på att antalet prisändringar blivit fler sedan införandet av prisjämförelseverktyg där, vilket skapat osäkerhet för konsumenterna. Kostnaden är också större för mindre aktörer vilket kan innebära att de mindre aktörerna måste lägga ner stationer vilket försämrar konkurrensen.

Angående förslaget om ett begränsat antal prishöjningar till en gång per dag, sa deltagare 3 att de i dagsläget i regel inte höjer priset mer än en gång per dag. De tror därmed att påverkan blir väldigt liten och även att konsekvensen för dem blir mycket liten.

Deltagare 4 tror inte att ett prisjämförelseverktyg skulle innebära ökad konkurrens. Det skulle endast innebära att de får tillgång till fler priser. Dock skulle det för dem innebära ökade kostnader och det finns en risk att stationer behöver läggas ner. De lyfte även fram att det är viktigt att alla bolag rapporterar in priser. Inte bara de största bolagen.

Angående förslaget om ett begränsat antal prishöjningar till en gång per dag, sa deltagare 4 att de i dag gör ungefär en höjning per dag. Om det blir lagkrav så skulle de behöva implementera i deras system så att priset inte höjs mer än en gång per dag, vilket innebär en kostnad.

Deltagare 5 återgav först ett urval av slutsatserna i Konkurrensverkets delrapport. Deltagare 5 sa att det inte finns ett raket- eller fjäderbeteende, alltså asymmetrisk följsamhet till förändrade råvarupriser, att bruttovinsten är ungefär en krona per liter och att kundundersökningen visat att gällande val av station har stationens läge ungefär dubbelt så stor betydelse som priset och att cirka 50 procent uppger att priser påverkar deras val. Deltagare 5 sa att slutsatserna visar på att konkurrensen på marknaden fungerar. Vidare lyfte deltagare 5 fram förhållandet mellan prissänkning och behovet av volymtillväxt och menade att med en marginalnivå på en krona

per liter och en sänkning på 50 öre så krävs en fördubblad volym för att behålla lönsamheten. En prissänkning på 90 öre kräver 10 gånger högre volym. De menade att stora volymskiften är ovanliga vilket skapar en tröghet gällande prissänkningar och dess nivå. Det blir därmed större fokus på erbjudanden inom andra områden än enbart pris.

Angående införande av ett prisjämförelseverktyg, sa deltagare 5 att i dagsläget så innebär prisbevakningen som sker av stationspriser fördröjningar tidsmässigt gällande prisbeslut på lokala marknader. Ett prisjämförelseverktyg skulle i stället möjliggöra en momentan reaktion. De menade att eftersom alla aktörer kan reagera direkt på varandras priskorrigeringar så försvinner möjligheterna till tidsbaserad prisdifferentiering. Incitamenten för att fokusera på lokala prisaktiviteter försvinner, vilket leder till att prisrörelser stannar av. Detta innebär att införandet av en prisapp kan leda till försämrad konkurrens. Deltagare 5 sa att för dem så skulle ett prisjämförelseverktyg innebära investeringar i it-lösningar och ökat resursbehov på kort och lång sikt.

Angående förslaget om ett begränsat antal prishöjningar till en gång per dag, sa deltagare 5 att i dagsläget så korrigeras det rekommenderade priset baserat på kostnadsförändringar och därefter anpassas priser efter lokala förutsättningar, vilket innebär att en prishöjning per dag är vanligt. Införandet av prisregleringen skulle därmed inte ändra något utan enbart innebära ökad administration för dem. Det skulle innebära ökad manuell hantering vilket kan betyda att antalet prissänkningar blir färre än i dag.

Deltagare 6 frågade deltagare 5 om de tror att utvecklingen i Tyskland med flera prisändringar per dag skulle kunna ske i Sverige. Deltagare 5 sa att de inte tror det utan att en prisapp hade gjort att prisändringarna hade avstannat. Konkurrensen kommer upphöra om alla har information om varandras priser eftersom incitamentet att sänka priset försvinner. I dag finns det en naturlig prisskillnad vilket innebär att det finns en poäng att sänka priset. Om alla har informationen samtidigt så har ingen en fördel i tid.

Deltagare 2 sa att eftersom rabattkort är så pass vanligt så borde de göra effekten av ett prisjämförelseverktyg sämre då priset som kunden med rabatt betalar inte ingår i jämförelsen. Deltagare 7 menade dock att skickliga apputvecklare borde kunna implementera en funktion så att användaren kan föra in sina rabatter i systemet.

Deltagare 8 lyfte fram att deras bild är att det råder hård och fri konkurrens på drivmedelsmarknaden. De är tveksamma till ett prisjämförelseverktyg eftersom konsumenterna inte verkar vara så intresserade av att leta efter stationer med lägre pris. Deltagare 8 sa att de tror att ett prisjämförelseverktyg kommer innebära att prisharmoniseringen blir starkare. Även kostnaden som ett prisjämförelseverktyg skulle innebära för mindre aktörer talar emot dess införande. Deltagare 8 sa att eftersom konkurrensen enligt Konkurrensverkets delrapport verkar fungera och att marginalen utgörs av en krona är de frågande till att införa ett prisjämförelseverktyg då effekterna är osäkra.

Deltagare 2 sa att det för elbilar finns applikationer som ger information om ledstolpar och var de finns och frågar varför det inte ska finnas för flytande drivmedel. Deltagare 8 sa att när en bilist väljer att göra ett aktivt val så sker det utifrån tid, pengar och energi. Man gör blixtnabba beslut och som Konkurrensverkets delrapport visar så är läge den viktigaste faktorn.

Deltagare 9 lyfte fram säkerhetsperspektivet av att det inte är tillåtet att använda mobiltelefonen i bilen och hur det skulle fungera med ett prisjämförelseverktyg.

Deltagare 10 framhöll att utifrån förutsättningen att drivmedel är en lågintresseprodukt och att konsumenter i dag tycker läget är viktigare, så undrar de om nyttan av ett prisjämförelseverktyg väger upp mot kostnaden för drivmedelsbolagen. Deltagare 10 lyfte även att branschen redan i dag är väldigt reglerad och exemplifierar det med direktiv om rörbyten som enligt dem tårt hårt på branschen. Av den anledningen tycker de att det är viktigt att prisjämförelseverktyget får en effekt om det ska införas.

Deltagare 11 sa att även om den administrativa kostnaden för ett prisjämförelseverktyg är låg, så är det för dem manuella rutiner som ska till för att rapporteringen ska fungera.

Deltagare 12 framhöll att ett prisjämförelseverktyg skulle vara användbart för deras medlemmar då även de små prisskillnaderna som kan sparas är väldigt viktiga för deras verksamhet. Deltagare 12 sa även att de flesta av deras medlemmar är egenföretagare med en F-skattsedel som inte har tillgång till stora rabatter.

Deltagare 2 konstaterade att under åren 2008 och 2013, när flera av länderna lanserade prisjämförelseverktyg, skedde mycket i ekonomin. Deltagare 2 undrade om exempelvis finanskrisen 2008 innebar att politikerna fick ett tryck på sig att införa verktygen.



Ringvägen 100
118 60 Stockholm
08-700 16 00
konkurrensverket@kkv.se

www.konkurrensverket.se