



# Analys av konkurrenseffekter av företagsförvärv på detaljhandels- marknaden för drivmedel i Sverige

Uppdragsforskningsrapport 2014:1

En rapport skriven av  
Mattias Ganslandt och Gunilla Rönholm  
på uppdrag av Konkurrensverket

Konkurrensverkets uppdragsforskningsrapport 2014:1

Utreddare: Mattias Ganslandt och Gunilla Rönnholm, Center for European Law and Economics (CELEC)

ISSN-nr 1652-8069

Konkurrensverket, 2014

Foto: Matton Images

## Förord

I Konkurrensverkets uppdrag ingår att främja forskning på konkurrens- och upphandlingsområdet.

Drivmedelspriser påverkar många företags kostnader såväl som utgifter för många hushåll i landet. Det finns därför ett naturligt intresse i samhället för prisförändringar och för prisskillnader på detaljhandelsmarknaden för drivmedel. Samtidigt har marknaden koncentrerats under 2000-talet och domineras i dag därför av fyra stora aktörer. Mot denna bakgrund valde Konkurrensverket att inom regeringsuppdraget *Konkurrensen i Sverige 2013* (Konkurrensverkets rapport 2013:10) granska konkurrensförhållandena på detaljhandelsmarknaden för drivmedel.

Docent Mattias Ganslandt och ekonomie master Gunilla Rönnholm vid Center for European Law and Economics har, inom ramen för Konkurrensverkets uppdragsforskning, analyserat konkurrens effekterna av företagsförvärv på detaljhandelsmarknaden med drivmedel i Sverige. Resultaten av analysen presenteras i denna rapport. Uppdraget har, tillsammans med rapporten *Retail pricing, vertical control and competition in the Swedish gasoline market* (Konkurrensverkets uppdragsforskningsrapport 2013:5) tjänat som bakgrundsunderlag för myndighetens ovan nämnda regeringsuppdrag.

Till projektet har knutits en referensgrupp bestående av Frode Steen och Øystein Foros (Norges handelshögskola) samt Richard Friberg (Handelshögskolan i Stockholm). Från Konkurrensverket har Johannes Erlandsson, Arvid Fredenberg, Lena Fredriksson och Joakim Wallenklint deltagit. Därutöver har företrädare för Motorvärdens Riksförbund, Svensk Bensinhandel och Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet beretts möjlighet att lämna synpunkter.

Författarna ansvarar själva för slutsatser och bedömningar i rapporten.

Stockholm, april 2014

Dan Sjöblom  
Generaldirektör

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>6</b>
<b>Summary</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>10</b>
1.1 Syfte och genomförande.....	10
1.2 Tidigare studier .....	11
1.3 Disposition .....	12
<b>2 Genomförda förvärv och marknadsstruktur</b> .....	<b>14</b>
2.1 Beskrivning genomförda förvärv.....	15
2.1.1 Svenska Statoil ./ BP .....	18
2.1.2 OK Petroleum ./ Texaco.....	19
2.1.3 OK-föreningarna ./ OK Petroleums bensindivision .....	19
2.1.4 Norsk Hydro ./ Uno-X Holding AB .....	20
2.1.5 OK ./ Kuwait .....	21
2.1.6 Statoil ./ Hydro.....	21
2.1.7 StatoilHydro ./ ConocoPhillips (JET).....	23
2.1.8 St1 ./ Uno-X Svensk AB ./ 40 JET-stationer .....	26
2.1.9 St1 ./ Shell .....	27
2.1.10 Statoil ./ Alimentation Couche-Tard.....	27
2.2 Övriga konkurrensärenden.....	27
2.3 Marknadskoncentration på drivmedelsmarknaden.....	28
2.4 Konsumtionsbeteende .....	32
2.4.1 Färre försäljningsställen .....	32
2.4.2 Påbörjat skifte från bensin till diesel i nya bilar och volym .....	34
2.4.3 Skatteutveckling .....	35
2.4.4 Volatilt världsmarknadspris på råolja.....	37
<b>3 Försäljningspris och bruttomarginal</b> .....	<b>39</b>
3.1 Rekommenderade bruttopriser (dagsbasis) .....	40
3.1.1 Rekommenderat bruttopris bensin.....	40
3.1.2 Rekommenderat bruttopris diesel .....	41
3.2 Försäljningspris och bruttomarginal 1984-2012 (årsbasis) .....	42
3.2.1 Bensin.....	43
3.2.2 Diesel.....	44
3.3 Försäljningspris och bruttomarginal 2001-2012 (månadsbasis).....	45
3.3.1 Bensin.....	46
3.3.2 Diesel.....	48
3.3.1 Koncentration och marginal .....	50

<b>4</b>	<b>Drivmedelsbranschens lönsamhet.....</b>	<b>52</b>
<b>5</b>	<b>Ekonometrisk undersökning av effekter.....</b>	<b>55</b>
5.1	Graden av konkurrens före och efter förvärv .....	60
<b>6</b>	<b>Appendix.....</b>	<b>63</b>
6.1	Företagsstruktur på detaljhandelsmarknaden för drivmedel i Sverige.....	63
6.2	Drivmedelsbranschens lönsamhet.....	67
6.3	Fullständiga specifikationer ekonometrisk undersökning.....	68
<b>7</b>	<b>Referenser .....</b>	<b>72</b>

## Sammanfattning

Denna studie beskriver och analyserar i vilken utsträckning genomförda förvärv på detaljhandelsmarknaden för drivmedel i Sverige har haft en effekt på försäljningspriser och marginaler för bensin och diesel. Det främsta syftet med studien är att undersöka hur konsumentpriser för drivmedel påverkats av ökad marknadskoncentration, särskilt efter Statoils sammanslagning med Hydro år 2007 och Statoil-Hydros efterföljande förvärv av JET-stationer år 2008-2009. Den viktigaste slutsatsen är att det inte finns empiriskt stöd för hypotesen att ökad marknadskoncentration på drivmedelsmarknaden under perioden 2001-2012 medfört att drivmedelsbolagen kunnat ta ut en högre bruttomarginal.

En empirisk analys av den genomsnittliga bruttomarginalen för bensin 95 oktan och diesel under perioden 1985-2012 (årsbasis) och 2001-2012 (månadsbasis) visar inget systematiskt samband mellan en högre bruttomarginal i absoluta eller relativa termer och en ökad marknadskoncentration. Både marknadskoncentrationen och konsumentpriset på bensin och diesel har ökat under den studerade perioden. Prisökningen förklaras emellertid av andra faktorer än att drivmedelsbolagen fått en större marknadsmakt till följd av förvärv och sammanslagningar. Den empiriskt viktigaste förklaringen till prisökningen är ett högre råvarupris; en effekt som förstärks av att mervärdesskatten ökar proportionellt med ökningen av råvarupriset.

En empirisk analys av de största drivmedelsbolagens rekommenderade bruttopriser (rekommenderat nationellt "stolppris") för perioden 2003-2012 visar, dels att bolagen justerar sina priser med mycket liten eller ingen tidsförskjutning i förhållande till varandra, dels att bolagen i princip sätter samma rekommenderade bruttopris. Vidare visar analysen att i genomsnitt har prisskillnaden mellan bemannade stationer och automatstationer minskat vid en jämförelse av perioden 2003-2007 och 2007-2012. För bensin har skillnaden minskat från 20,3 öre/liter till 17,5 öre/liter. För diesel är motsvarande förändring 21,4 öre/liter till 20 öre/liter. Denna förändring är empiriskt intressant eftersom Statoils förvärv av Hydro och JET inneburit att differentieringen mellan de stora nationella kedjorna minskat. I första hand JET men också Hydros varumärke Uno-X var utpräglade automatstationskedjor, vars strategi var att hålla ett systematiskt lägre pris än servicestationerna.

JET hade som fristående bolag en strategi som innebar att alltid erbjuda ett stolppris som var 25 öre/liter lägre än motsvarande servicestationer. Det är rimligt att anta att denna prisskillnad mellan olika stationskoncept inte var optimal för Statoil, vars intresse var och förblir att främja korsförsäljning av andra varor och tjänster på servicestationerna. Den minskade prisskillnaden mellan automatstationer och servicestationer är därför en möjlig effekt av att JET inte längre är en fristående bensinkedja med enbart automatstationer. Samtidigt har den genomsnittliga förändringen inte skett till följd av att prisskillnaden mellan Statoil- och JET-stationerna minskat utan att priset för de andra bolagens automatstationer närmat sig priset på bemannade stationer.

Vid sidan av en ökad marknadskoncentration har det skett förändringar som påverkat bensinbolagens kostnader. Dessa förändringar har fått genomslag på konsumentpriserna. En empirisk analys visar också att dessa förändringar haft större betydelse för slutkundspriserna än de effekter som den ökade marknadskoncentrationen eventuellt har haft.

Konsumentpris för drivmedel består av komponenterna; skatt, produktkostnad, bruttomarginal och moms. Av dessa delar utgör skatt 37 % av försäljningspriset, produktkostnaden 34 %, bruttomarginalen 9 % samt moms 20 % för bensin 95 oktan i december 2012. För diesel utgör komponenterna följande andelar av försäljningspris; skatt 34,5 %, produktkostnad 38,1 %, bruttomarginal 7,4 % samt moms 20 %.

Det har skett en förändring i konsumentbeteende till följd av introduktionen av nya regulatoriska styrmedel samt en pågående teknikutveckling. Majoriteten av nybilsförsäljningen har skiftat från bensin- till dieslbilar. Allt mer bränslesnåla har drivit fram en rationalisering och minskning av antalet drivmedelsstationer i Sverige. Utvecklingen har gått från 4391 försäljningsställen 1984, till 3930 försäljningsställen 2003 och till 2885 försäljningsställen år 2011. Sedan 2003 har 1045 drivmedelsstationer lagts ner i Sverige, motsvarande 26,6 % av hela marknaden, SPBI (2013c). Sedan 2006 är majoriteten av samtliga drivmedelsstationer automatstationer (1720 år 2011), SPBI (2013c).

Rationaliseringen av stationsnäten har medfört kostnader för drivmedelsbolagen, dels i termer av saneringskostnader för stationer som lagts ner, dels en förändring i utbud på stationer både och gällande service såväl som drivmedel som säljs, inklusive de konsekvenser som pumplagen medfört till följd av skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. År 2010 tillhandahöll 1813 av 2937, dvs. ca 63 % av samtliga drivmedelsstationer ett förnybart drivmedel (exempelvis fordonsgas eller etanol), SPBI (2013d).

Under perioden 2005-2012, har energiskatten höjts från 2,84 till 3,13 kr/liter bensin (MK1) och koldioxidskatten från 2,12 till 2,51 kr/liter bensin (MK1) i reala termer, SPBI (2013e). Skatteförändringen motsvarar en ökning på 13,9 %, mellan 2005-2012. Om hänsyn tas till inflationen och skattenivån KPI-justeras till 2012-års nivå, motsvarar skatteökningen en förändring på 1,7 %. För diesel har energiskatten mellan 2005-2012 gått från 1,04 till 1,57 kr/liter diesel (MK1) och koldioxidskatten från 2,61 till 3,10 kr/liter diesel (MK1). Det motsvarar en ökning på 27,9 %, mellan 2005-2012. Analogt, om skattenivån KPI-justeras till 2012-års nivå, motsvarar förändringen en ökning på 14,2 %.

Produktkostnaden utgörs till stor del av kostnaden för råolja, transport och hanteringskostnad samt kostnad för lagerhållning. Under perioden 2003-2012 har priset på råolja, t.ex. Brent spotpris eller WTI spotpris varit mycket volatilt. Medelpriset under perioden var 73,3 USD/fat, medan högsta noteringen var 143,95 USD/fat och lägsta noteringen var 23,23 USD/fat, EIA (2013).

## Summary

This study describes and analyzes the extent to which mergers and acquisitions in the retail market for gasoline in Sweden has had a noticeable effect on prices and margins for gasoline and diesel. The main objective of the study is to examine how consumer prices has been affected by the increased market concentration, especially after Statoil's merger with Hydro in 2007 and StatoilHydro's subsequent acquisition of the JET stations in 2008-2009. The main conclusion is that the empirical analysis does not support the hypothesis that increased market concentration in the gasoline market during the period 2001-2012 has led to gasoline companies charging a noticeably higher gross margins.

An empirical analysis of the average gross margin for gasoline 95 octane and diesel during the period 1985 to 2012 (annual basis) and 2001-2012 (monthly basis) shows no systematic relationship between a higher gross margin in absolute or relative terms and increased market concentration. Both the level of market concentration and the consumer prices of gasoline and diesel has increased during the period, but the price increase is explained by other factors than that the gasoline companies exercising greater market power as a consequence of mergers and acquisitions. The empirically most important explanation for the increase in consumer price is a higher commodity price, an effect enhanced by a proportional increase in the VAT with the increase in the commodity price.

An empirical analysis of the recommended gross prices for the major gasoline companies during the period 2003-2012 shows, first, that companies adjust their prices with little or no lag in relation to each other's price changes and that the companies basically set the same recommended gross price. Further analysis shows that on average, the price difference between manned service stations and automatic stations decreased when comparing the years 2003-2007 to 2007-2012. For gasoline, the difference decreased from 20.3 öre/liter to 17.5 öre/liter. For diesel, the corresponding change is 21.4 öre/liter to 20 öre/liter. This change is empirically interesting because Statoil's acquisition of Hydro and JET meant that the differentiation between the large national chains decreased. Primarily JET but also Hydro's brand Uno -X was a pronounced automatic station chain, whose strategy was to keep systematically lower prices than service stations.

JET had as an independent company the strategy of always offering a price which was 25 öre/liter lower than the corresponding price of service stations. It is reasonable to assume that the price difference between different station concepts was not optimal for Statoil, whose interest was and remains to promote cross-sales of other products and services at service stations. The reduction in the price difference between automatic stations and service stations is a possible effect of the fact that JET is no longer a stand-alone gasoline chain with only automatic stations. Meanwhile has no change occurred due to the decreased price difference between the Statoil service stations and the unmanned Jet stations without the price of the other companies' unmanned stations has grown slightly closer to the price of the service stations.

Besides an increased market concentration, there have been other changes that have affected the costs of the gasoline companies. These changes have impacted consumer prices. An empirical analysis also shows that these changes have been more important for retail prices than the effects that increased market concentration may have led to.



Consumer prices for gasoline consists of the following components; tax, product cost, gross margin and VAT. Of these elements tax constitute 37 % of the sales price, product cost 34 %, gross margin 9 % and VAT 20 % of the sales price for gasoline 95 octane in December 2012. For diesel, it is the following shares of the selling price; tax (34.5 %), product cost ( 38.1 %), gross margin (7.4 %) and VAT (20 %).

There has been a change in consumer behavior as a result of the introduction of new regulatory instruments and the ongoing technology development. The majority of new car sales in Sweden have shifted from gasoline to diesel cars. Increasing fuel efficiency has driven a rationalization and reduction of the number of fuel stations in Sweden. The trend has moved from 4391 gasoline stations in 1984, to 3930 in 2003 and 2885 in 2011. Since 2003, 1,045 fuel stations closed down in Sweden, equivalent to 26.6 % of the entire market. Since 2006 the majority of all gasoline stations are unmanned stations (1720 in 2011), SPBI (2013c).

The rationalization of station networks has increased the costs for gasoline companies, both in terms of clean-up costs for stations that had to be undertaken, and a change in the offerings of stations on both the technical support as well as fuels sold, including the impact of the pump law, that it is mandatory for the stations to provide a renewable fuel at each station that is sufficiently large. In 2010, 1813 of 2937 or approximately 63 % of all gasoline stations provided a renewable fuel (e.g. biogas or ethanol), SPBI (2013d).

Both the energy tax and the carbon tax are set by the state. During the period 2005-2012, the energy tax increased from 2.84 to 3.13 SEK/liter gasoline (MK1) and the carbon tax increased from 2.12 to 2.51 SEK/liter petrol (MK1) in real terms, SPBI (2013e). The tax change represents an increase of 13.9 % during 2005-2012. Taking into account inflation and CPI adjusting the tax level, the increase is equivalent to a change of 1.7 %. For diesel, the energy tax during the period 2005-2012 increased from 1.04 to 1.57 SEK/liter diesel (MK1) and the carbon tax increased from 2.61 to 3.10 SEK/liter diesel (MK1). This represents growth of 27.9 % during 2005-2012. Analogously, CPI - adjusting tax level, the increase is equivalent to a change of 14.2 %.

Product cost is made up in large part by the cost of crude oil, transport and handling costs and the cost of storage. During the period 2003-2012, the price of crude oil, for example, Brent spot price or WTI spot price was very volatile. The average price in the period was 73.3 USD/barrel, while the highest price was \$143.95/barrel and the lowest price was 23.23 USD/barrel, EIA (2013).

# 1 Inledning

Uppdraget omfattar uppdragsforskning åt Konkurrensverket bestående i en utredning av konkurrens effekterna av företagsförvärv på detaljhandelsmarknaden med drivmedel i Sverige, särskilt sammanslagningen av Statoil och Hydro samt Statoil-Hydros förvärv av JET.

Undersökningen har utförts under ledning av Docent Mattias Ganslandt, doktor i nationalekonomi. Ekonomie master Gunilla Rönnholm har arbetat med mikroekonomisk analys, datainsamling, databearbetning, statistisk och ekonometrisk analys samt rapportförfattande.

## 1.1 Syfte och genomförande

Detaljhandeln med drivmedel i Sverige präglas av konkurrens mellan ett begränsat antal aktörer. Prissättningen är i hög grad transparent i förhållande till slutkonsumenterna och bolagens förändringar av bruttopriset sker ofta parallellt och med stor följsamhet.

Under senare årtionden har den svenska detaljhandelsmarknaden för drivmedel genomgått ett antal strukturförändringar i form av företagsförvärv och företagsammanslagningar som lett till en ökande koncentration.

Såväl den höga marknadskoncentrationen som den transparens som finns i prissättningen är faktorer som kan bidra till uppkomsten av koordinerat beteende mellan företagen. Samtidigt råder i princip fritt inträde, vilket är en faktor som torde fungera konkurrensfrämjande och motverka pris koordination mellan de etablerade marknadsaktörerna. På en marknad med fritt inträde kommer, enligt mikroekonomisk teori, övervinster och överavkastning att konkurreras bort.

Syftet med denna utredning är att analysera konkurrensen på den svenska detaljhandelsmarknaden med drivmedel. Särskilt kommer utredningen att belysa de empiriska effekterna av Statoils sammanslagning med Hydro och det efterföljande förvärvet av ConocoPhillips lågpriskedja JET.

Utredningen av konkurrens effekter sker med empiriska metoder. Effekterna av företagsförvärv analyseras genom en systematisk jämförelse av priser och lönsamhet före och efter att de aktuella förvärven ägt rum. Så långt det är möjligt och i den omfattning det är nödvändigt kommer variation som beror på andra faktorer än förvärv och sammanslagningar att kontrolleras.

Följande metoder har tillämpats för att analysera konkurrens effekter av de aktuella sammanslagningarna och förvärven;

- Beskrivande analys genom kartläggning av förvärvs- och marknadshändelser utifrån genomgång av myndighetsbeslut, dagspress och årsredovisningar 1984-2012.
- En tidsserieanalys av bruttoprissättningen baserat på marknadsmedelpris per år under perioden 1986-2012 samt per månad under perioden 2001-2012.

- En tidsserieanalys av bruttoprissättningen baserat på bolagens stolppris per dygn under perioden 2003-2012
- En analys av lönsamheten för detaljhandeln med drivmedel baserat på data från årsredovisningar för perioden 2000-2012
- En ekonometrisk analys med skattning av efterfrågan och beräkning av priselasticitet och Lerner index för bensin för perioden 2001-2012

## 1.2 Tidigare studier

En tidigare undersökning på området, Ganslandt och Norbäck (2004) analyserade huruvida företagsförvärv och förändringar i marknadsstruktur under 1990-talet lett till minskad konkurrens i form av koordinerade effekter (i första hand genom tyst samordning av prissättningen) på drivmedelsmarknaden i Sverige. Av denna forskning framkom att, trots att det under perioden 1986-2002 skett betydande marknadsstrukturella förändringar, var förekomsten av koordinerat beteende lågt.

Eckert (2013) har nyligen gjort en omfattande forskningsöversikt över detaljhandeln för drivmedel. Eckert (2013) visar att sedan år 2000, har 79 empiriska studier om marknad för drivmedel publicerats i engelskspråkiga tidskrifter. Därutöver finns ett stort antal *working papers*. Frågor som varit föremål för forskning är exempelvis att identifiera vad som driver priset på drivmedel samt i vilken utsträckning bolagen har marknadsmakt. Eckerts genomgång omfattar studier som undersökt detaljhandel för drivmedel. Forskning som uteslutade inkluderar efterfrågan eller bensinprisets påverkan på andra delar i samhällsekonomin ingår inte.

Generellt visar forskningen att förändringar i priset på insatsvaran är den främsta förklaringen till förändring i nationella drivmedelspriser. Med andra ord kan det redan mot denna bakgrund konstateras att den marknadsmakt som leverantörerna av råolja, i första hand till följd av samarbetet inom ramen för OPEC, utövar på värdekedjan för fossila drivmedel, är väsentligt mer betydelsefull för bensin- och dieselskonsumenter än den marknadskoncentration som råder i detaljhandelsledet.

Det finns ett stort antal studier som undersökt hur en prischock på råolja påverkat grossistpris och konsumentpris på drivmedel, det vill säga hur snabbt och i vilken utsträckning som förändringar i priset på insatsvaran övervältras på slutkonsumenterna (så kallad "pass through"). Frey och Maners (2007) och Meyer och von Cramon-Taubadel (2004) redogör för en bred litteraturoversikt på området. Många studier har kommit fram till att det finns en asymmetri i hur konsumentpris svarar på förändringar på marknaden uppströms. Konsumentpriser svarar snabbare på prisökningar uppströms än prissänkningar.

Flera studier har specifikt undersökt förvärvseffekter på konsumentpriser för drivmedel, bl.a. Coloma (2002), Hastings (2004), Silvia och Taylor (2010), Simpson och Taylor (2008), Taylor och Hosken (2007) och Taylor *et al* (2010). Förvärven som undersökts hade påverkan på både uppströms och nedströmsmarknaden för drivmedel. Även om resultatet av studierna varierat, har majoriteten funnit liten påverkan på drivmedelspris som direkt konsekvens av förändringar i marknadskoncentration. Undantag är Coloma (2002) och Hastings (2004). Taylor *et al* (2010)

analyserar samma förvärv som Hastings (2004), med ett annat dataset och fann då endast en liten effekt.

Andra händelser än förvärv på drivmedelsområdet har också analyserats. Erutky och Hildenbrand (2010) har undersökt huruvida meddelande om en kartellundersökning i Quebec, Kanada medförde att en sänkning i pris. De jämförde beteende i olika städer i Kanada. Slutsatsen var att meddelandet om undersökning resulterade i en prissänkning på 1,75 cent per liter drivmedel.

Flera studier har undersökt prisvariation på stationsnivå med regressionsanalys vilka försöker förklara pris eller marginal vid en specifik station som funktion av stations- och marknadskarakteristika. Barron et al (2004), van Meebeek (2003), Eckert och West (2004), Clemenz och Gugler (2006) och Shepard (1993) har alla funnit att stationstäthet är negativt eller svagt negativt korrelerat med pris. Hosken *et al* (2008) fann emellertid ingen koppling mellan lokal stationstäthet och pris. Avstånd till närmaste station var positivt signifikant när en kedja som systematiskt höll lägre pris än konkurrenterna utslöts ur analysen.

Sammanfattningsvis visar översikten av Eckert (2013) att forskningen på området funnit att den viktigaste förklaringen till nivå och variation i nationellt pris, dvs. rekommenderat bruttopris, är priset på råoljan. Forskningen visar också att råoljepriser och konsumentpris på drivmedel på kort sikt kan avvika från en långsiktig jämnviktsnivå. Avvikelsen förefaller vara särskilt tydlig vid tidpunkt då råoljepriset faller. Eckert (2013) betonar att det finns ett behov att förstå efterfrågan på stationsnivå bättre och med mycket hög frekvens. Eckert föreslår att egentligen skulle efterfrågan behöva estimeras på individuella stationer på dagsbasis eller med ännu kortare tidsintervall för att bättre förstå Edgeworth cyklar, asymmetri, prisspridning och prisenslighet. Eckert ser det som osäkert huruvida många sådana studier kommer göras inom närtid eftersom de kräver att företag som undersöks både deltar och har möjlighet att leverera stora mängder data.

### 1.3 Disposition

I avsnitt 2 skildras de händelser som ligger till grund för studien, de genomförda förvärv som skett på detaljhandelsmarknaden för drivmedel i Sverige. Utöver att beskriva händelseförloppet rörande Statoils sammanslagning med Hydro och det efterföljande förvärvet av ConocoPhillips lågpriskedja JET, beskrivs de större stationsbyten som ägt rum samt OK Petroleum (sedermera Preem), och OK-föreningarnas upplösning. Slutligen beskrivs St1s inträde på den svenska marknaden samt St1s förvärv av Shell. I avsnittet redogörs även för förändring i konsumtionsbeteende, skiftet från bensin till diesel, skatteförändringar samt nedgången i antalet försäljningsställen för drivmedel i Sverige på grund av låg lönsamhet.

Avsnitt 3 omfattar beskrivning och analys av förändringar i försäljningspris och bruttomarginal, dels under perioden 1985-2012, och dels under perioden 2001-2012, för både bensin och diesel.

I avsnitt 4 presenteras en sammanställning av lönsamheten i den svenska drivmedelsbranschen.

I avsnitt 5 presenteras den ekonometriska analysen av beteendeförändringar på bensenmarknaden. Fullständiga specifikationer för ekonometrisk undersökning återfinns i appendix. I appendix återfinns även en illustration över företagsstrukturen på detaljhandelsmarknaden för drivmedel i Sverige för hur den såg ut 1999 år och dels år 2012.

## 2 Genomförda förvärv och marknadsstruktur

Det har skett en betydande koncentration på den svenska drivmedelsmarknaden under perioden 1985-2012; dels har antalet drivmedelsstationer minskat, dels har ett antal förvärv ägt rum, vilket lett till färre aktörer. Särskilt framträdande är tre händelser på senare tid, nämligen Statoils förvärv av Norsk Hydro 2007 som innebar att olje- och naturgasdelarna slogs samman. StatoilHydros förvärv av ConocoPhillips drivmedelskedja Jet under 2009 samt St1s förvärv av huvuddelens av Shells verksamhet under 2010.

I december 2012 hade Statoil en marknadsandel på 35,8 % för bensin, 35,5 % för diesel samt 39,7 % för E85 i Sverige.<sup>1</sup> Statoils övriga produkter inkluderar eldningsolja, bränsle för marin och flyg, smörjmedel och kemiprodukter. I Europa har Statoil Fuel och Retail 12 huvuddepåer, ca 400 tankbilar och 50 depåer i åtta länder. Svenska Statoil driver drivmedelsstationer under namnen Statoil, Statoil 1-2-3 samt JET.

Näst störst bensinförsäljning hade OKQ8 med en marknadsandel på 27,2 % för bensin, 21,8 % för diesel samt 28,7 % för E85.<sup>2</sup> OKQ8s övriga produkter inkluderar försäljning av smörjolja, eldningsolja, el och försäkringar.

Näst störst dieselförsäljning hade Preem med en marknadsandel på 24,0 % för diesel, 13,9 % för bensin samt 9,0 % för E85.<sup>3</sup> Preem är Sveriges största drivmedels- och oljeföretag. De två raffinaderierna i Göteborg och Lysekil svarar för ca 80 % av den svenska raffinaderikapacitetet och 30 % av den nordiska. Preem driver drivmedelsstationer under namnen Preem, Preem Partners samt Säifa-anläggningar. Preems övriga produkter inkluderar eldningsolja och smörjoljor. Den fjärde stora aktören var St1 med en marknadsandel på 22,7 % för bensin, 13,5 % för diesel samt 19,7 % för E85.<sup>4</sup> St1 driver drivmedelsstationer under namnen St1 samt Shell. St1s övriga produkter inkluderar olje- och energirelaterade produkter och tjänster, inkl. bränsle för marin. St1s raffinaderiverksamhet bedrivs av St1 Refinery AB som är ett helägt dotterbolag till St1 Energy AB.

**Tabell 1 Volymbaserade marknadsandelar för de fyra största drivmedelsbolagen i december 2012 (%). Källa: Data levererad till Konkurrensverket**

	Bensin	Diesel	E85
Statoil	35,8	35,5	39,7
St1	22,7	13,5	19,7
Preem	13,9	24,0	9,0
OKQ8	27,2	21,7	28,7
Övriga	0,5	5,3	2,8
Summa	100	100	100

<sup>1</sup> Källa: SPBI volymdata levererad till Konkurrensverket

<sup>2</sup> Ibid

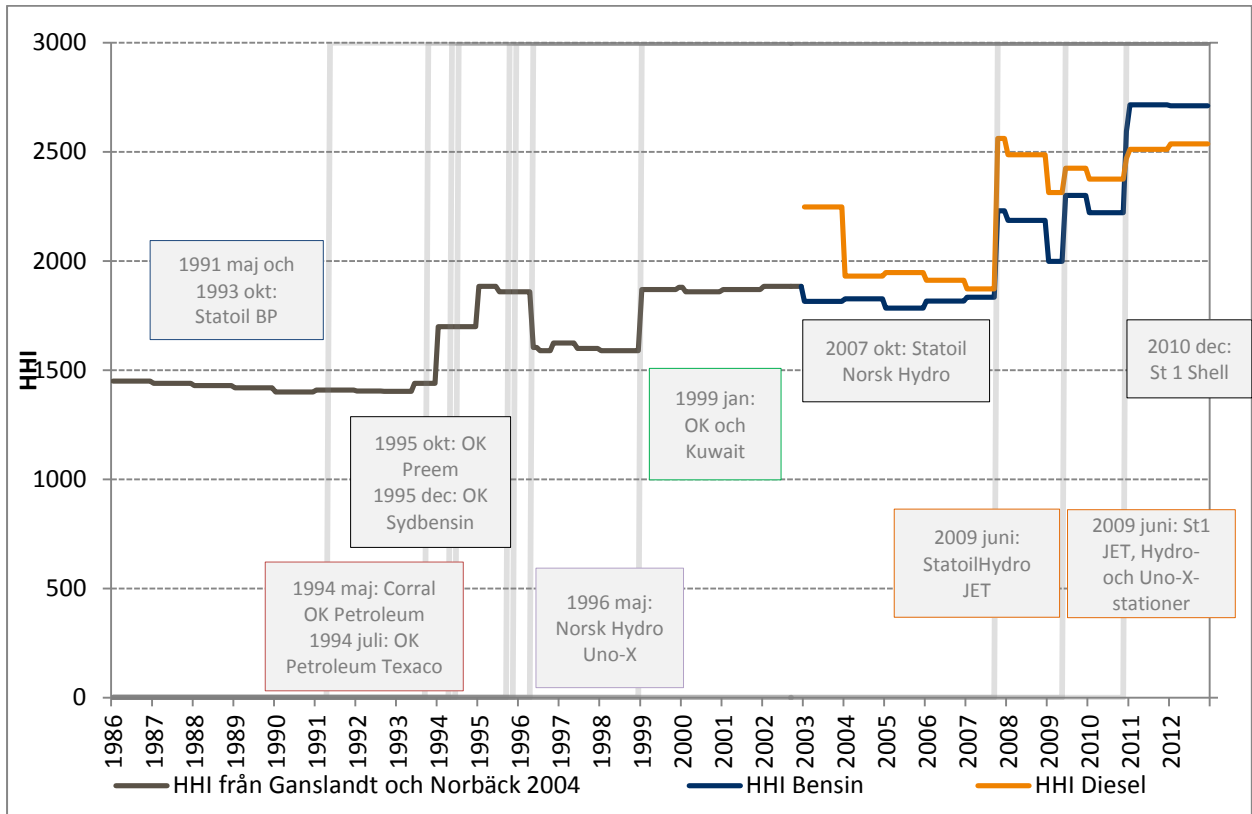
<sup>3</sup> Ibid

<sup>4</sup> Ibid

## 2.1 Beskrivning genomförda förvärv

Under perioden 1985-2012 har ett stort antal strukturella förändringar ägt rum på den svenska drivmedelsmarknaden. I följande figur illustreras när dessa förändringar skett samt variationen i marknadskoncentration (HHI).

**Figur 1** Tidslinje för förvärv och stationsbyten (tidpunkt för genomförande illustreras) samt utveckling av HHI. Beräkning av HHI med beaktandet av förvärvshändelser och ursprungskälla är volym marknadsandelar drivmedel från data levererad till Konkurrensverket för perioden 2003-2012



I följande tabell sammanfattas de huvudsakliga händelserna på drivmedelsmarknaden. Därefter beskrivs de mest betydelsefulla händelserna under senare tid mer ingående.

Tabell 2 Sammanställning förvärv och händelser på drivmedelsmarknaden

År	Anmälan KKV/EU kommissionen	Beslut KKV/EU kommissionen	Genomförande	Händelse	Händelstyp	Marknadsandel av förvärvande (upplösande) företag	Ärendenummer
1982				Shell förvärvar Nynäs			
1984				Q8 förvärvar Gulf			
1984				SP förvärvar Fina			
1985			1985-01	Shell förvärvar Bilisten	Förvärv	NA	
1985			1985-01	Norsk Hydro inträder på marknaden genom förvärv av Mobil	Förvärv	NA	
1985			1985-01	Statoil inträder på marknaden genom förvärv av Esso	Förvärv	NA	
1986			1985-01	OK Petroleum AB bildas efter samgående mellan OK (oljekonsumenternas förbund) och SP (Svenska Petroleum)	Förvärv	0,2	
1989				UNO-X förvärvade 200 stationer från BP	Stationsbyte	+0,02 Uno-X	
1989				OK Petroleum AB köper 50 % av Texaco-kedjan			
1991			1991-05	Statoil och BP byter drivmedelsstationer. Statoil övertog BPs 86 stationer norr om Dalälven och på Gotland. BP fick i gengäld 23 Statoil-stationer i södra och mellersta Sverige.	Stationsbyte	+0,01 Statoil	
1991				OK Petroleum AB köper BP Raffinaderi i Göteborg			
1993	1993-06	1993-10	1993-10	Statoils förvärv av British Petroleum (samtliga 240 stationer och 20 % i ODAB)	Förvärv	0,18 + 0,08 = 0,26	KKV Dnr 459/93
1994	1994-03	1994-04	1994-05	Corral Petroleum Holdings AB förvärvade OK Petroleum	Förvärv		KKV Dnr 421/94
1994	1994-07	1994-07	1994-08	Samgående mellan OK Petroleum och Texaco. OK Petroleum AB förvärvade resterande 50 % Texaco (samtliga 400 stationer)	Förvärv	0,18 + 0,07 = 0,25	KKV Dnr 1046/94
1995			1995-10	OK Petroleums upplösning till OK och Preem	Upplösning	(0,13 och 0,14)	KKV Dnr 1081/95
1995			1995-12	OK ek-förening köper Sydbensin	Förvärv		
1996			1996-01	OK Petroleum byter namn till Preem	Namnbyte		
1996	1996-03	1996-04	1996-05	Norsk Hydros förvärv av Uno-X	Förvärv	0,11	KKV Dnr 366/96
1996				Preem köper Jets eldningsolja			



År	Anmälan KKV/EU kommissionen	Beslut KKV/EU kommissionen	Genomförande	Händelse	Händelstyp	Marknadsandel av förvärvande (upplösande) företag	Ärendenummer
1998-1999		1999-01	1999-01	Samgående mellan OK och Kuwait (Q8) till OKQ8	Förvärv	0,26	
1999			1999-12	Statoil och ICA bildar gemensamt försäljningsbolag			
2003			2003-12	Preem köper Norsk Hydros 25-procentiga andel i Scanraff och blir därmed helägare			
2005			2005-01	Preems båda raffinaderier fusioneras med Preem Petroleum AB och byter samtidigt namn till Preemraff Göteborg och Preemraff Lysekil			
2007	2007-03	2007-05	2007-10	Statoil och Norsk Hydros olje- och naturgasdel slogs samman till Statoil-Hydro.	Förvärv	0,3-0,4 Statoil + 0,1-0,2 Hydro	Case No COMP/M.4545 STATOIL/HYDRO
2008-2009	2008-03	2008-10	2009-06	StatoilHydro förvärvade JETs automatstationer i Sverige, Danmark och Norge av ConocoPhillips	Förvärv		Case No COMP/M.4919 STATOILHYDRO/CONOCOPHILLIPS
2009	2009-04	2009-04	2009-06	40 JET-stationer i Norge samt 40 JET-stationer i Sverige tillsammans med 118 Hydro- och Uno-X-stationer såldes till St1, enligt villkor från EU-kommissionen	Förvärv	0,08 St1	KKV Dnr 253/2009
2010	2010-09	2010-10	2010-12	St 1 köpte huvuddelen av Shells verksamhet i Sverige. Köpet inkluderar ett raffinaderi i Göteborg och 565 bensinstationer.	Förvärv		KKV Dnr 515/2010

### 2.1.1 Svenska Statoil ./ BP

Bakgrunden till Statoils förvärv av BP var att Statoil inträdde på drivmedelsmarknaden i Sverige genom förvärv av Esso 1985. 1989 avyttrade BP ca 200 drivmedelsstationer till Uno-X, vilket vid tidpunkten motsvarade en marknadsandel på ca 2 %. 1991 genomförde Statoil stationsbyte med BP. Statoil övertog BPs stationer norr om Dalälven samt på Gotland, sammanlagt 86 stationer. BP övertog 23 av Statoils stationer i södra och mellersta Sverige.<sup>5</sup> Statoils marknadsandel ökade med ca 1 % som följd av stationsbytet.<sup>6</sup>

1993 förvärvade så Svenska Statoil AB, Svenska BP AB av The British Petroleum Company p.l.c.. Svenska BP AB hade vid tidpunkten för förvärvet 240 bensinstationer samt en andel på 20 % i ODAB (ett lagnings- och distributionsföretag). Svenska Statoil fick efter förvärvet ca 700 bensinstationer samt en marknadsandel på bensin på 26 % (tidigare 18 %).<sup>7</sup> Motivet till förvärvet ansågs vara att BPs stationsnät kompletterade Statoils stationsnät väl.<sup>8</sup> Förvärvet medförde att Statoil blev största aktör för drivmedelsförsäljning i Sverige, istället för Shell som var det dessförinnan.

BPs marknadsandel i Sverige minskade mellan 1988-1992, från 13 % till 8 %. Detta var delvis ett resultat av att ca 200 drivmedelsstationer avyttrades till Uno-X 1989, motsvarande ca 2 % av marknaden. Dessutom medförde det tidigare stationsbytet med Statoil år 1991, att Statoils marknadsandel ökade netto ca 1 %, på bekostnad av BPs marknadsandel.

**Tabell 3 Marknadsandelar för bensin 1988 och 1992 samt diesel 1992<sup>9</sup>**

	1988 Bensin (%)	1992 Bensin (%)	1992 Diesel (%)
Statoil	15	18	13
BP	13	8	2
Shell	20	20	23
OKP	19	18	28
Texaco <sup>10</sup>	8	7	2
Q8	12	12	12
Jet	4	6	7
Hydro	5	7	8
Uno-X	2	4	0
Övriga	1	1	5

<sup>5</sup> TT (1991), "Statoil köper BP-stationer, 1991-03-13

<sup>6</sup> Dagens industri (1991), "Bytesaffär mellan BP och Statoil, koncentrerar sig på halva", 1991-03-14

<sup>7</sup> KKV Dnr 459/93, anmälan

<sup>8</sup> TT (1993), "Statoil köper BP:s bensinstationer och blir störst i Sverige, 1993-06-23

<sup>9</sup> KKV Dnr 459/93, anmälan, svar på fråga 10-11

<sup>10</sup> Texaco ägs till 50 % av OK Petroleum (OKP).

## 2.1.2 OK Petroleum ./ Texaco

1994 förvärvade OK Petroleum, Texacos 400 svenska bensinstationer.<sup>11</sup> Fem år tidigare, 1989, förvärvade OK Petroleum 50 % av Texaco Marketing AB som var Texacos svenska bolag. I pressen beskrevs affären som att OK och Texaco även efter affären skulle drivas som separata kedjor. De flesta av de 650 OK-stationerna i Sverige 1994 ägdes av ekonomiska föreningar. Deras huvudleverantör var OK Petroleum, där KF var största ägare fram till i mars 1994, då bolaget såldes till Corral Petroleum Holdings AB.<sup>12</sup> Konkurrensverket lämnade affären med Corral utan åtgärd i april 1994.<sup>13</sup>

I Sverige fanns det tre raffinaderier 1994, varav OK Petroleum ägde två; Scanraff utanför Lysekil och BPs raffinaderi på Hisingen i Göteborg. De båda anläggningarna levererade inte bara drivmedel till OK, utan också till en del andra kedjor som till exempel Texaco och Hydro. Motivet bakom affären var att genom köpet av Texacos stationer skaffa sig ett eget rikstäckande nät av bensinstationer.<sup>14</sup> På så vis minskade OK Petroleums beroende av OK-rörelsen.

Sedan tidigare hade OK Petroleum ägarintressen i 250 OK-stationer i södra och västra Sverige. När OK Syd och OK Väst kom i ekonomiska svårigheter i slutet av åttiotalet gick OK Petroleum in med resurser och ägde sedan 91 % av OK Syd och 50 % av OK Väst.

Vid tidpunkten för affären ansågs de huvudsakliga konkurrenterna ha följande marknadsandelar på bensinmarknaden (bensin och diesel), Statoil 25 %, AB Svenska Shell 21 %, Kuwait Petroleum 13 %. OK hade en marknadsandel på 18 % och Texaco Marketing AB en marknadsandel på 6,8 %. Således fick parterna en gemensam marknadsandel på ca 25 %.<sup>15</sup>

## 2.1.3 OK-föreningarna ./ OK Petroleums bensindivision

OK-föreningarna förvärvade 1995 OK Petroleums bensindivision. Affären innebar att de bensinstationer som var samägda i södra och västra Sverige delades upp. Motivet till affären var dels att Konkurrensverket hade haft invändningar mot det leveransavtal som OK Petroleum och OK-föreningarna hade och dels att OK-föreningarnas namn "OK" blandas samman med OK Petroleum som ägde konkurrenten Texaco.<sup>16</sup> Leveransavtalets längd var 10 år och gav OK Petroleum rätten att bestämma över bensin- och drivmedelspriser till OKs kunder.<sup>17</sup> I samband med affären tecknades ett nytt fem-årigt leveransavtal.<sup>18</sup> OK-föreningarna tog över 70 av 200 OK-stationer i södra och västra Sverige som tidigare samägts. Dessutom

---

<sup>11</sup> TT (1994) "OK Petroleum köper 400 Texaco-stationer, 1994-07-12

<sup>12</sup> TT (1994) "OK Petroleum säljs ut till Saudiarabien", 1994-03-16

<sup>13</sup> KKV Dnr 421/94, beslut

<sup>14</sup> Göteborgs-Posten (1994) "OK Petroleum köper Texaco, 1994-07-13

<sup>15</sup> Dagens Nyheter (1994) "OK Petroleum får köpa Texaco", 1994-08-12

<sup>16</sup> Dagens industri (1995) "OK vill bryta med OKP; Föreningar trötta på leveransmonopol", 1995-09-18

<sup>17</sup> Göteborgs-Posten (1995) "OK köper Petroleums bensindivision", 1995-10-03

<sup>18</sup> KKV Dnr 1151/95, beslut

övertog OK-föreningarna 11 stationer som motsvarade KFs ägarandel i OK Syd.<sup>19</sup> Konkursverket lämnade affären utan åtgärd i september 1995.<sup>20</sup>

Efter uppdelningen ägde OK-föreningarna 520 stationer, vilket motsvarade en marknadsandel på 14 % medan OK Petroleum ägde ca 500 stationer, vilket motsvarade 11 % av marknaden.

OK Petroleum byggde efter affären en ny bensinkedja som baserades på de övriga OK-stationerna i södra och västra Sverige samt på de tidigare förvärvade Texaco-stationerna. Namnet på den nya kedjan blev Preem Petroleum AB.<sup>21</sup>

Som följd av affären och OK Petroleums namnbyte till Preem, inledde OK-föreningarna ett samarbete med bensinbolaget Q8 för att öka sin synlighet. I februari 1996 dubbelskyldades ett 50-tal Q8-stationer i Syd- och Västsverige.<sup>22</sup>

#### 2.1.4 Norsk Hydro ./ Uno-X Holding AB

Norsk Hydro Olje AB förvärvade 1996 samtliga aktier i Uno-X Holding AB. Affären skedde i flera steg. Inledningsvis ägde Castrol AB samtliga aktier i Uno-X holding AB samt i Svenska Uno-X. Uno-X Holding blev som följd av affären ett helägt dotterbolag till Norsk Hydro Sverige AB.

Efter förvärvet uppgick Hydros marknadsandel till 11,2 % bensin samt 9,3 % diesel.<sup>23</sup> Det nya bolaget fick sammanlagt 580 drivmedelsstationer. Norsk Hydro hade sedan tidigare 220 stationer och Uno-X tillförde 360.<sup>24</sup> En del Uno-X stationer bytte som följd av affären namn till Norsk Hydro.

**Tabell 4 Marknadsandelar bensin samt diesel 1995<sup>25</sup>**

1995	Bensin (%)	Diesel (%)
Statoil inkl. BP	25,2	13,7
Shell	19	26
OKP (senare Preem)	11,2	12
OK Ekonomisk förening	13,3	16
Kuwait Petroleum AB	11,7	10,8
Jet	6,5	
Hydro	7,7	9
Uno-X	3,5	0,3
Övriga	1,9	12,2

<sup>19</sup> Svenska Dagbladet (1995) "OKP och Texaco i ny kedja", 1995-10-03

<sup>20</sup> KKV Dnr 1081/95, beslut

<sup>21</sup> TT (1996), "OK Petroleum byter namn till Preem Petroleum", 1996-01-29

<sup>22</sup> TT (1996), "OK skyltar på Q8-mackar", 1996-02-02

<sup>23</sup> TT (1996), "Ökad koncentration på bensinmarknaden", 1996-02-06

<sup>24</sup> TT (1996) "Norsk Hydro köper Uno-X", 1996-03-25

<sup>25</sup> KKV Dnr 366/96, anmälan. Marknadsandelarna avser 1995 och är uppskattade. I anmälan summerar marknadsandelar diesel endast till 87,8 %, därför har 12,2 % noterats som *Övriga* i tabellen.

### 2.1.5 OK ./ Kuwait

OKQ8 AB bildades år 1999 genom en sammanslagning av bolagen OK och Kuwait som verkade på den svenska marknaden för drivmedel. OKQ8 AB ägs till lika delar av OK ekonomisk förening och Kuwait Petroleum International som ägs av staten Kuwait.

Det gemensamma bolaget OK-Q8 ABs marknadsandel uppgick till 26,2 % efter förvärvet (14,8 % OK, 11,4 % Kuwait 1998).

Bruttoomsättningen för Kuwait Petroleum Svenska AB (numera OKQ8) uppgick till drygt 8,5 miljarder kronor för räkenskapsåret den 1 juli 1998 – den 30 juni 1999, varav drygt 8,2 miljarder kronor avsåg petroleumprodukter. Nettoomsättningen uppgick till drygt 2,7 miljarder kronor. För kalenderåret 1999 uppgick OKQ8s nettoomsättning för bensin till knappt 3,3 miljarder kronor.<sup>26</sup>

### 2.1.6 Statoil ./ Hydro

Statoil och Hydro påbörjade förberedande diskussioner rörande möjligheten att stärka strategisk samverkan under 2004.<sup>27</sup> Den 10 februari 2004 som svar på rykten om att Statoil och Norsk Hydro genomförde strategiska diskussioner, utfärdade respektive företag ett pressmeddelande som meddelade att de två företagen ägnat sig åt preliminära diskussioner om möjligheten till närmare samarbete, men att sådana diskussioner hade avslutats eftersom det blivit allmänt känt.<sup>28</sup> Under perioden maj till november 2006, undersökte Morgan Stanley och Statoil olika strategiska alternativ för verksamheten, inklusive en sammanslagning med olja och gas i Norsk Hydro. Goldman Sachs och Citigroup arbetade under tiden med Norsk Hydro med olika strategiska alternativ för verksamheten.

I augusti och oktober 2006, träffades representanter för Norsk Hydro och Statoil, för att diskutera strategiska alternativ som finns för de två företagen. Under perioden november 2006 till mars 2007 pågick diskussioner mellan Statoil och Hydro som resulterade i att den norska regeringen, 30 mars 2007, i ett White Paper till Stortinget, presenterade förvärvsplanerna.

Förvärvet anmäldes till EU-kommissionen 23 mars 2007.<sup>29</sup> Relevanta marknaderna enligt kommissionen var prospektering av olja och naturgas, gasmarknaderna; utveckling, produktion och grossistförsäljning av gas samt andra gasmarknader, oljemarknader; försäljning av diesel och lätt eldningsolja i partihandel, detaljhandel med drivmedel samt andra olje-

<sup>26</sup> Källa KKV:s yrkande MD i bensinkartellen

<sup>27</sup> Norsk Hydro ASA och Statoil ASA, Merger of Hydro Petroleum with Statoil, US Prospectus, s 31  
[http://www.hydro.com/upload/Documents/Reports/Other%20reports/US\\_Prospectus.pdf](http://www.hydro.com/upload/Documents/Reports/Other%20reports/US_Prospectus.pdf)

<sup>28</sup> TT (2004) "Statoil och Norsk Hydro diskuterade samgående", 2004-02-10

<sup>29</sup> Case No COMP/M.4545 STATOIL/HYDRO, s 1

[http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1383\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1383_en.pdf)

marknader. EU-kommissionen beslutade 3 maj 2007 att inte motsätta sig förvärvet Statoil ./ Hydro.<sup>30</sup>

EU-kommissionen angav i sitt beslut rörande marknaden för detaljhandel med drivmedel, att StatoilHydro skulle i termer av försäljningsvolym, få en gemensam marknadsandel på 30-40 % i Sverige (Statoil 20-30 %, Hydro 10-20 %).

Kommissionen noterade att det vid tidpunkten för affären, fanns fyra huvudsakliga konkurrenter, OKQ8 (20-30 %), Shell (10-20 %), Preem (10-20 %) och JET (5-10 %), samt ett antal mindre konkurrenter. Sett till antalet drivmedelsstationer medförde förvärvet att Statoil-Hydro fick en marknadsandel på 29,2 % (Statoil 15,4 %, Hydro 13,8 %), följt av OKQ8 (24,1 %), Shell (10 %), Preem (13 %) samt minst sju andra detaljhandelsnätverk (vardera representerar mellan 1 % och 6 % av samtliga drivmedelsstationer).<sup>31</sup>

I beslutet noterades att Hydros stationsnätverk inte var bästa substitut till Statoils stationsnätverk, eftersom 80 % av Hydros stationsnätverk utgjordes av obemannade stationer, medan 86 % av Statoils stationsnätverk utgjordes av bemannade full-service stationer. EU-kommissionen konstaterade att förvärvet på grund av marknadsandel samt olika stationstyper inte gav upphov till konkurrensskadliga unilaterala effekter.

I EU-kommissionens beslut rörande StatoilHydro redogjordes även för om förvärvet kunde ge upphov till koordinerade effekter, givet relativ hög koncentrationsgrad och Marknadsdomstolens dom rörande rabattkartell 2005. I beslutet noterade kommissionen att förutom sex nuvarande stationsnätverk i Sverige, så finns det åtminstone sju mindre stationsnätverk som tillsammans står för ca 18,5 % av marknaden. Dessutom hade en av dessa mindre aktörer, Station1 (sedermera St1), nyligen inträtt på den svenska marknaden. Station1 hade vid tidpunkten en marknadsandel på ca 11 %, på den finska detaljhandelsmarknaden för drivmedel. Station1 hade även nyligen expanderat till den polska marknaden och öppnade sin första station i Sverige 2004 och hade 39 stationer i januari 2007.

Drivmedelsbolagen har olika koncept för drivmedelsstationer. Vissa verkar främst inom bemannad servicestation som erbjuder mat (t.ex. Shell Select), eller biltillbehör, snacks eller konfektyr (t.ex. OKQ8), eller som ett snabbköp (t.ex. Statoil). Kommissionen noterade att dessa stationer kanske fokuserar mer på icke-drivmedelsförsäljning, än drivmedelsförsäljning.<sup>32</sup> Andra stationer fokuserar enbart eller till största delen på drivmedelsförsäljning (t.ex. JET, Hydro samt andra obemannade stationer).

Kommissionen konstaterade att analysen som genomförts gör gällande att bruttomarginalen för drivmedel i Sverige har minskat sedan 2001 och att minskad bruttomarginal kan ge upphov till stärkt konkurrens.

---

<sup>30</sup> EU-kommissionen, pressmeddelande 2007-05-03, "Mergers: Commission approves proposed merger between Statoil and Hydro" [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-07-606\\_en.htm#PR\\_metaPressRelease\\_bottom](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-07-606_en.htm#PR_metaPressRelease_bottom)

<sup>31</sup> Case No COMP/M.4545 STATOIL/HYDRO, s 18, B.8. Retail sale of motor fuels in Sweden

<sup>32</sup> Ibid, s 20, B.8. Retail sale of motor fuels in Sweden

Statoils förvärv av Hydro genomfördes 1 oktober 2007.<sup>33</sup>

Under början av 2008 beslutade StatoilHydro om en genomgripande omstrukturering av verksamheten som innebar en tydligare fokusering på drivmedelsaffären.<sup>34</sup> Beslutet innebar att Norsk Hydros verksamhet inom tung trafik, depå och smörjmedel integrerades i Statoils verksamhet. Den strategiska inriktningen innebar att StatoilHydro lämnade verksamheter som inte hade direkt anknytning till drivmedel; pellets och el. Omstruktureringen innebar också en personalreduktion med 63 medarbetare i Svenska Statoil.

### 2.1.7 StatoilHydro ./ ConocoPhillips (JET)

19 september 2007 ingicks en överenskommelse om att StatoilHydro skulle förvärva ConocoPhillips drivmedelsverksamhet som gick under varumärket JET i Sverige, Norge och Danmark.

Förvärvet anmäldes till EU-kommissionen 14 mars 2008.<sup>35</sup>

Förvärvet påverkade i första hand konkurrenssituationen på drivmedelsmarknaden. Affären omfattade 163 automatstationer i Sverige samt ytterligare 111 automatstationer i Danmark och Norge. Förvärvet av JET stärkte StatoilHydros ställning.

JET har historiskt profilerat sig som ett lågprisbolag inriktat på priskonkurrens med snabbt växande marknadsandelar som följd. JET deltog inte i den samverkan kring priser och rabatter som ledde till att fem bensinbolag (Statoil, OKQ8, Shell, Preem och Hydro) fälldes i såväl Stockholms Tingsrätt 2003 som i Marknadsdomstolen 2005.

Anledningen till att kommissionen initierade en fördjupad fas 2-undersökning av affären var att den gav upphov till tvivel beträffande dess förenlighet med den gemensamma marknaden och EES-avtalet.<sup>36</sup> Relevant marknad för förvärvet var detaljhandel med drivmedel i Sverige, Norge och Danmark.

Den 27 juni 2008 lämnade parterna ett förslag till åtaganden i syfte att möjliggöra förvärvet. Den 25 juli 2008 lämnades ett reviderat förslag till åtagande som därefter marknadstestades av kommissionen. Den 1 september 2008 lämnade parterna återigen ett förnyat förslag till åtagande som hade ändrats för att åtgärda vissa brister som identifierats under marknadstestet.

---

<sup>33</sup> Statoil, pressmeddelande 2007-10-01, "StatoilHydro – merger implemented"

<http://www.statoil.com/en/newsandmedia/news/2007/pages/mergerimplemented.aspx>

<sup>34</sup> Svenska Statoil AB, Årsredovisning 2008, s. 2

<sup>35</sup> Official Journal of the European Union, Summary of Commission Decision of 21 October 2008 declaring a concentration compatible with the common market and the functioning of the EEA Agreement

(Case COMP/M.4919 – StatoilHydro/ConocoPhillips)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:201:0005:0008:EN:PDF>

<sup>36</sup> Official Journal of the European Union, Initiation of proceedings (Case COMP/M.4919 – Statoil/ConocoPhillips)(Text with EEA relevance <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:121:0006:0006:EN:PDF>)

Under fas 2-utredningen genomfördes bl.a. konsumentundersökningar i Norge och Sverige dessutom begärde kommissionen in kompletterande information.

StatoilHydro var vid tidpunkten för affären, den största detaljhandelsleverantören av drivmedel i Sverige. StatoilHydro drev fullservice drivmedelsstationer under varumärkena "Statoil" och "Hydro", samt automatstationer under varumärkena "1-2-3", "Hydro" och "Uno-X". Statoils eget nät utgjordes 2007 av 562 bensinstationer (478 fullservicestationer och 84 automatiserade drivmedelsstationer under märkena "Statoil" och "1-2-3").

Efter Statoils samgående med Hydro i oktober 2007 ägde StatoilHydro också Hydros nätverk av drivmedelsstationer i Sverige som bestod av 426 stationer i slutet av 2007 (376 automatiserade bensinstationer under varumärkena "Hydro" eller "Uno-X", 45 fullservicestationer under "Hydro" samt 5 andra stationer ("vita pumpar")). Dessutom levererade Hydro drivmedel till "ICA Tapp" och "ICA Bensin"-märkta drivmedelsstationer som tillhörde ICA supermarket-kedjan. Sammantaget drev StatoilHydro ca 1000-1050 drivmedelsstationer i slutet av 2007.

JET hade 2007 ett nätverk av 163 automatiserade bensinstationer under varumärket "JET" i Sverige.

EU-kommissionen angav i sitt beslut att StatoilHydro ./ JET i termer av försäljningsvolym skulle få en gemensam marknadsandel på 40-50 % på detaljhandelsmarknaden för drivmedel i Sverige (Statoil 20-30 %, Hydro 5-10 %, JET Sverige 10-20 %). Kommissionen noterade att det vid tidpunkten för affären fanns fyra huvudsakliga konkurrenter, OKQ8 20-30 %, Shell 10-20 %, Preem 10-20 %, Tanka 5-10 % samt ett antal mindre konkurrenter, 0-5 %.<sup>37</sup>

Den största konkurrenten till förvärvet StatoilHydro ./ JET var OKQ8 AB, vars marknadsandel skulle uppgå till mindre än hälften av sammanslagningen StatoilHydro ./ JET, efter genomförandet.

StatoilHydro framförde till kommissionen att en analys av historiska marknadsandelar skulle överskatta förvärvets framtida marknadsandel eftersom StatoilHydro, efter det tidigare förvärvet av Hydro, ämnade påbörja en nedläggning och avyttring av ett antal drivmedelsstationer. StatoilHydro meddelade att det framtida stationsnätverk som StatoilHydro planerades för, skulle omfatta 650-700 stationer i Sverige, vilket skulle innebära en marknadsandel på 20-30 % för StatoilHydro och för StatoilHydro ./ JET 30-40 %. EU-kommissionen bestred inte StatoilHydros argumentation, men konstaterade att en bedömning på ett framtida antagande är förknippad med risk och osäkerhet. Dessutom behöver man i så fall även ta hänsyn till andra framtida parametrar, exempelvis marknadsutveckling och trender. Det var kommissionens motivering till att göra bedömning baserad på historiska data.

I beslutet, redovisade kommissionen en genomgång av konkurrenters marknadspositioner. OKQ8 drev vid tidpunkten 735 bensinstationer (455 fullservicestationer och 280 automat).

---

<sup>37</sup> Case No COMP/M.4919 – STATOILHYDRO/ CONOCOPHILLIPS, s 14, "6,3 Retail sales of motor fuels in Sweden"  
[http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919\\_20081021\\_20600\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919_20081021_20600_en.pdf)



OKQ8 var den enda leverantören av drivmedel till Tanka-nätet. Svenska Shell drev 385 drivmedelsstationer (136 full-servicestationer och 128 automat). Preem Petroleum drev ca 470 drivmedelsstationer (ca hälften är full-service och hälften automat). Tanka AB drev 180 drivmedelsstationer ansluta till Volvoåterförsäljare (alla automat). Bilisten AB hade 240 bensinstationer, Skandinaviska Bensin AB DIN-X (Din-X) hade 150 bränslestationer, Svenska Oljebolaget AB hade ca 130 stationer under märkena Pump och Gulf, Q-Star hade 100 drivmedelsstationer, St1 Sweden AB hade 41 drivmedelsstationer och slutligen ICA-Tapp hade 62 stationer. St1 (tidigare Station1) är den enda aktör som inträtt på den svenska drivmedelsmarknaden i närtid.

Kommissionen gjorde en särskild undersökning för att reda ut JETs roll på marknaden och huruvida JET agerat som prisledande eller prislejande. StatoilHydro framförde till kommissionen att JET är prislejare, dvs. tillämpar samma prisdifferential 25 öre/liter hela tiden, på de priser som tillämpas av de större bolagen. Kommissionen accepterade inte StatoilHydro's argumentation och hävdade att JET spelade en unik roll på drivmedelsmarknaden och att ta bort JET som en oberoende aktör skulle hämma konkurrensen.<sup>38</sup>

JETs andel av samtliga drivmedelsstationer uppgick till ca 4,5 %, men hade en marknadsandel uppgående till 10-20 %. Detta på grund av att de har stationer på förstklassiga lokaliseringar, i tätbefolkade orter, låga kostnader och hög försäljning per station (4000-5000 m<sup>3</sup>/station, jämfört med genomsnittet 1800 m<sup>3</sup>). Kommissionen såg det även som betydelsefullt att JET verkat som motverkande kraft till StatoilHydro's försök till att minska skillnaden i pris mellan automat och fullservicestationer. JETs koncept har, enligt kommissionen, varit så pass framgångsrikt, att andra kedjor följt efter med liknade koncept (Statoil 1-2-3 och Shell Express är motsvarande koncept). JET har också i stor utsträckning tillämpat nettopris, dvs. undvikit komplicerade rabattupplägg som flera andra aktörer använt.

För att förstå hur konsumenterna ser på JETs roll på den svenska marknaden, genomförde kommissionen en kundundersökning med hjälp av SIFO i juni 2008. Undersökningen gjorde gällande att 47 % ansåg att JET tillämpade lägre priser än sina konkurrenter. Om konkurrenters rabatter beaktats är andelen som ansåg att JET tillämpar lägre priser 34 %.

Ekonometrisk analys genomfördes av kommissionen samt även av StatoilHydro. Kommissionens ekonometriska analys av JETs och StatoilHydro's priser påvisade att i stationskluster där JET var närvarande, utövade JET prispress på Statoils priser, detta är särskilt tydligt under det andra priskriget i april 2007.

Kommissionens slutsats rörande unilaterala effekter var, med tanke på JETs marknadsposition som den mest effektiva aktören med starkt varumärke med en historik av lägre priser än konkurrenternas priser samt det faktum att JET närvarar i Statoils kluster medför en viss begränsning på Statoils priser, att avlägsnande av JET som en oberoende konkurrent skulle ge

---

<sup>38</sup> Case No COMP/M.4919 – STATOILHYDRO/ CONOCOPHILLIPS, s. 20, (92)-(101)  
[http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919\\_20081021\\_20600\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919_20081021_20600_en.pdf)

upphov till allvarliga tvivel om huruvida den föreslagna transaktionen stämde överens med den gemensamma marknaden.<sup>39</sup>

### Åtgärder

För att förvärvet trots kommissionens tvivel skulle kunna genomföras, föreslog StatoilHydro ett antal åtaganden för att mildra negativa effekter. Föreslagna åtgärder marknadttestades av kommissionen. I StatoilHydros förslag ingick bl.a. att avyttra 158 automatstationer, inklusive de 118 mest effektiva stationer som drevs under varumärket Norsk Hydro eller Uno-X samt 40 JET-stationer. Om köparen till stationerna ville, kunde Statoil leverera drivmedel till dem på kommersiella villkor under en bestämd period. StatoilHydro erbjöd vidare, att köparen även kunde köpa JETs hälftenägande i Norrköpings Depå AB (som är ett joint venture mellan StatoilHydro och JET Sverige).

Mot bakgrund av åtaganden och resultatet av marknadtestet var kommissionens slutsats att de föreslagna förändringarna avlägsnade tvivel om förvärvets negativa effekter på konkurrensen i Sverige. Efter den fördjupade förvärvsutredningen och åtgärder från StatoilHydros sida, godkändes förvärvet 21 oktober 2008. StatoilHydro övertog 123 av de 163 JET-stationerna i Sverige, efter att stationerna enligt åtgärdsöverenskommelsen sålts till St1. I april 2009 tecknades avtal mellan Statoil och St1 om försäljning av stationerna.

I Statoils årsredovisning för 2009 beskrivs transaktionen som att "kundundersökningar visar att Statoil och JET attraherar olika kundgrupper och det finns ett stort kundvärde och kundlojalitet för båda varumärkena. Köpet innebär att vissa administrativa funktioner, som logistik och inköp, kan utnyttjas för stordriftfördelar och ge en ökad effektivitet."<sup>40</sup>

#### 2.1.8 St1 ./ Uno-X Svensk AB ./ 40 JET-stationer

St1 etablerade sig i Sverige 2004 med etablerandet av 40 automatstationer för drivmedel.

Energibolaget St1 Oy hade genom ett avtal 1 april 2009 överenskommit om förvärv av 198 automatstationer från StatoilHydro ASA i Sverige och Norge, enligt villkor från EU-kommissionen (affären StatoilHydro, JET, ConocoPhillips) (KKV Dnr 253/2009 Uno-X Svenska AB).

St 1 Oy anmälde till Konkurrensverket, förvärv av Uno-X Svensk AB, från Norsk Hydro Olje AB, 7 april 2009. St1 förvärvade 158 bensinstationer i Sverige (118 Hydro/Uno-X och 40 JET-stationer) och 40 JET-stationer i Norge efter att Konkurrensverket lämnade transaktionen utan åtgärd 22 april 2009.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> Direkt (2008), "StatoilHydro: EU godkänner köp av Jet, säljer 198 stationer", 2008-10-21

<sup>40</sup> Svenska Statoil AB, Årsredovisning 2009, s. 6

<sup>41</sup> Konkurrensverket, Dnr 253/2009, beslut

Motivet bakom förvärvet var att för St1, stärka sitt existerande distributionsnät i Sverige. St1s bedömning var att marknadsandelen i Sverige för försäljning av drivmedel i Sverige uppgick ca 8 %, efter affären.<sup>42</sup>

### 2.1.9 St1 ./ Shell

Finska Keele Group, som äger St1, förvärvade huvuddelen av Shells svenska och finska verksamhet 2010. Köpet inkluderade ett raffinaderi i Göteborg och 565 bensinstationer. Det enda som undantogs i den svenska affären var Shell Aviation och Shell Gasolverksamhet samt Shells naturgasprospektering i Skåne.<sup>43</sup> Förvärvet anmäldes till Konkurrensverket 30 september 2010 och verket godkände affären 29 oktober. Drivmedelsstationer ska fortsätta verka under Shells varumärke under licensavtal.<sup>44</sup>

### 2.1.10 Statoil ./ Alimentation Couche-Tard

I april 2012 sålde Statoil alla svenska drivmedelsstationer till det kanadensiska bolaget Alimentation Couche-Tard. Det kanadensiska företaget var inte verksamt på den svenska drivmedelsmarknaden innan.<sup>45</sup> Statoil Fuel & Retail behåller rätten att använda namnet Statoil till och med 30 september 2019.

## 2.2 Övriga konkurrensärenden

Konkurrensverket lämnade i juni 2000 in en ansökan om stämning till Tingsrätten i Stockholm gällande påstådda överträdelser rörande rabatter, vars syfte var att begränsa konkurrensen på drivmedelsmarknaden i Sverige år 1999. Tingsrätten avgav dom i april 2003. Domen överklagades till Marknadsdomstolen. I februari 2005 konstaterade Marknadsdomstolen att de stora drivmedelsbolagen hade gjort sig skyldiga till en allvarlig överträdelse av konkurrenslagen när de gemensamt hade samordnat sig om en s.k. rabattsanering. Marknadsdomstolen dömde bolagen (Statoil, Hydro, OKQ8, Shell och Preem) att betala 112 miljoner kronor i konkurrensskadeavgift.

Under hösten 2008 uppmärksammades Konkurrensverket på att samtliga återförsäljare på drivmedelsmarknaden hade höjt konsumentpriserna på E85 vid samma tidpunkt och med samma belopp. Konkurrensverket konkluderade i maj 2009, efter utredning och analys, att

---

<sup>42</sup> Euroinvestor "St1 Oy köper en del av StatoilHydro ASAs automatstationsnät i Sverige och Norge", 2009-04-01 <http://www.euroinvestor.se/nyheter/2009/04/01/st1-oy-koper-en-del-av-statoilhydro-asas-automatstationsnat-i-sverige-och-norge/10249868>

<sup>43</sup> TT (2010) "Shell redo sälja svensk verksamhet", 2010-09-02

<sup>44</sup> KKV Dnr 515/2010, beslut

<sup>45</sup> Statoil Fuel & Retail, pressmeddeande 2012-06-20, "Statoil Fuel & Retail to become part of Couche-Tard" [http://www.statoilfuelretail.com/en/newsandmedia/news/Pages/HuginPressRelease\\_1620985.aspx](http://www.statoilfuelretail.com/en/newsandmedia/news/Pages/HuginPressRelease_1620985.aspx)

det inte hade framkommit att konkurrensreglernas förbud mot konkurrensbegränsade samarbete hade överträtts.<sup>46</sup>

### 2.3 Marknadskoncentration på drivmedelsmarknaden

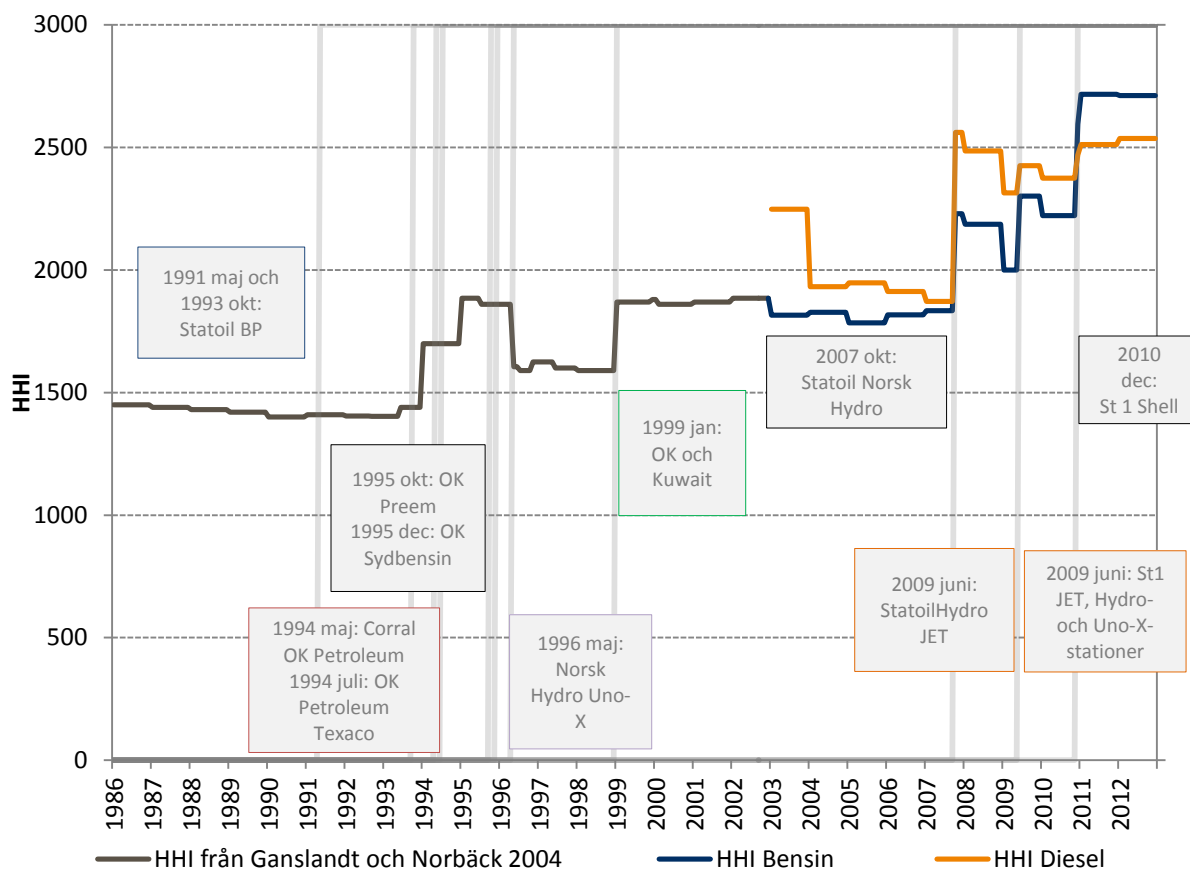
När konkurrenstrycket analyseras i en marknad mäts ofta marknadskoncentrationen. Förutom att mäta koncentrationen i marknadsandelar i en bransch eller på en marknad används olika indikatorer, exempelvis Hirschman-Herfindahl-Index (HHI). Grad av marknadskoncentration kan beräknas med olika metoder, antingen kan den baseras på marknadsandelar, försäljningsvolym eller antal drivmedelsstationer. Viktigt i beräkningen av koncentration är att man har så god kännedom om marknaden som möjligt och har information om alla aktörer. Om information saknas för någon aktör kan koncentrationsgraden bli missvisande och antingen över- eller underskatta marknadsläget. Tolkningen av HHI är att ett samlat värde för hela marknaden under 1000 anses vara en väl konkurrensutsatt marknad. HHI i intervallet 1000-1800 anses vara en måttligt koncentrerad marknad och ett HHI över 1800 anses vara en mycket koncentrerad marknad. Det är troligt att koncentrationer leder till negativa effekter om de leder till ett sammanlagt HHI på minst 2000 eller en ökning av HHI 150 eller mer som följd av ett förvärv.<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> KKV Dnr 144/2009, beslut 2009-05-08

<sup>47</sup> Se Kommissionens riktlinjer för bedömning av horisontella koncentrationer enligt rådets förordning om kontroll av företagskoncentrationer, EUT C 31, 5.2.2004, s. 5.

**Figur 2 HHI för bensin och diesel 1986-2012. Beräkning med beaktandet av förvärvshändelser och ursprungskälla är volym marknadsandelar drivmedel från data levererad till Konkurrensverket för perioden 2003-2012. Grå markeringar indikerar förvärvshändelser**



I figuren har volymdata för marknadsandelar från SPBI räknats om för att ta hänsyn till förvärvshändelser för perioden 2003-2012. För perioden 1986-2002 är källan till HHI Ganslandt och Norbäck's studie från 2004. I den studien beräknades HHI enligt samma metod.<sup>48</sup> Detta innebär att från oktober 2010 ingår Norsk Hydro i Statoils volym. Från juni 2009 ingår dessutom del av JETs volym i Statoils sfär samt en del av JET ingår i St1s sfär. Från december 2010 ingår Shell i St1s sfär.

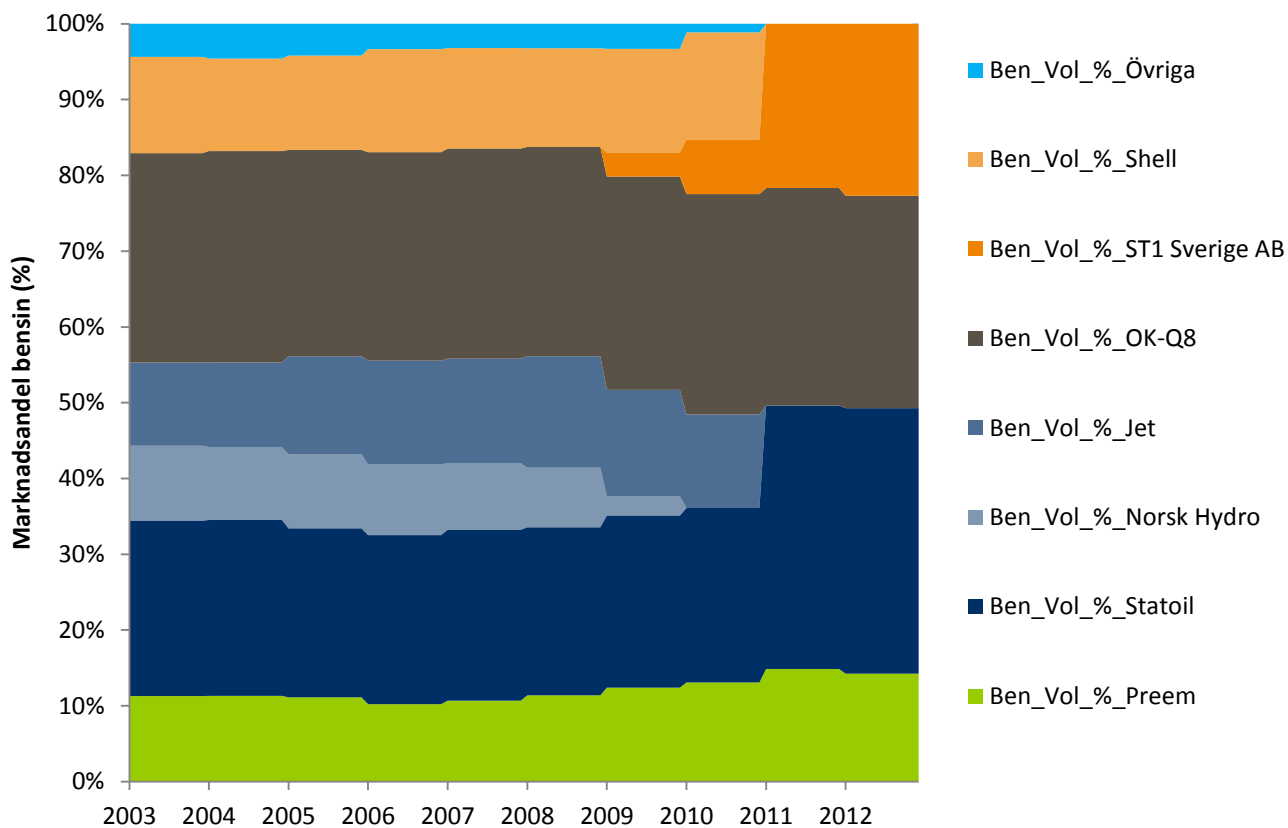
Samgåendet mellan Statoil och Hydro oktober 2007 resulterade i att HHI i oktober 2007 ökade med 395 för bensin och 689 för diesel, i och med att Hydro togs upp i Statoils sfär.

StatoilHydros förvärv av ConocoPhillips lågpriskedja JET samt St1s förvärv av 40 JET samt 118 Hydro och Uno-X-stationer (enligt villkor från EU-kommissionen), i juni 2009 resulterade i att HHI ökade med 306 för bensin och 112 för diesel.

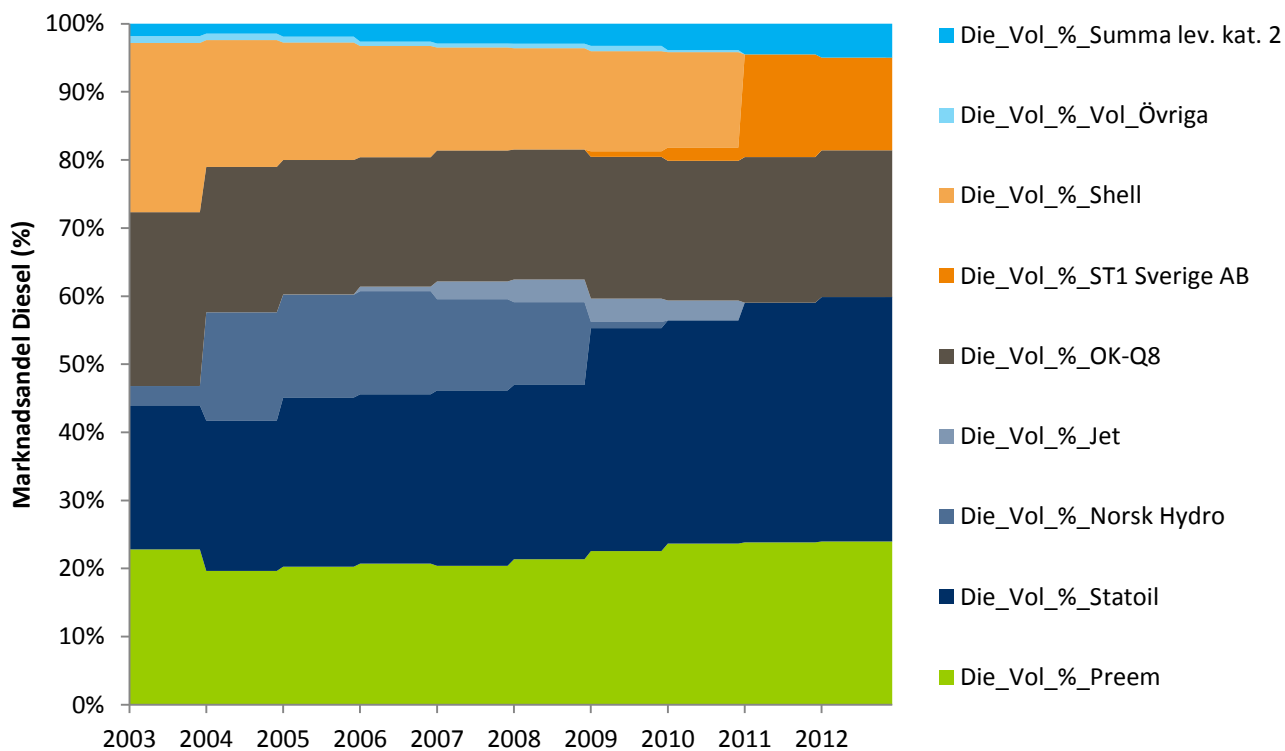
St1s köp av huvuddelen av Shells verksamhet resulterade i att HHI ökade med 373 för bensin och 95 för diesel. Under 2012 var HHI 2712 för bensinmarknaden i Sverige samtidigt som det var 2537 för dieselmarknaden.

<sup>48</sup> Ganslandt, Mattias och Norbäck, Pehr-Johan (2004), "Do Mergers Result in Collusion?", Tillgänglig på SSRN: <http://ssrn.com/abstract=967814>

**Figur 3 Utvecklingen av marknadsandelar utifrån volym för bensin under perioden 2003-2013 i Sverige, på årsbasis. Källa: Data levererad till Konkurrensverket**



**Figur 4 Utvecklingen av marknadsandelar utifrån volym för diesel under perioden 2003-2013 i Sverige, på årsbasis. Källa: Data levererad till Konkurrensverket**



I följande tabell framgår att sett till gällande bolagsstruktur 2012, har OKQ8 flest drivmedelsstationer (692), följt av Preem (614), Statoil, inklusive JET (607) samt St1 inklusive Shell (503). Både Jet och Shell är egna varumärken men ingår i Statoil, respektive St1s sfär. Därutöver hade Q-Star, Pump/Gulf, Din-X, Bilisten, Bilia samt Dalvik-Oil drivmedelsstationer 2012 på den svenska marknaden.

**Tabell 5 Antal drivmedelsstationer för de största bolagen i Sverige.<sup>49</sup> Källa: Data levererad till Konkurrensverket**

	2003	2008	2012
Preem	774	697	614
OKQ8	1076	1003	692
Jet	151	163	-
Statoil	572	569	-
Statoil/Jet	-	-	607
Shell	430	371	-
St1	0	41	-
St1/Shell	-	-	503
Summa	3003	2844	2416

Beräkning av HHI för drivmedel i Sverige har även gjorts utifrån antalet drivmedelsstationer vid tre tidpunkter, december 2003, 2008 samt år 2012.

Data visar att koncentrationsgraden ökade marginellt mellan 2003 och 2008, medan mellan 2008 och 2012 var ökningen i koncentrationsgrad desto större, baserat på antalet stationer i drift. År 2012 baserat på antalet drivmedelsstationer uppgick HHI till 1737. Notera att HHI är utifrån företagsnivå och inte märkesspecifikt. Detta innebär att JET inkluderats i Statoils sfär och Shell i St1s sfär år 2012.

**Tabell 6 HHI beräknad utifrån antal drivmedelsstationer vid tre tidpunkter. Källa: Data levererad till Konkurrensverket**

År	2003	2008	2012
Bilia	1,0	1,7	2,0
Bilisten	27,3	24,0	6,9
Dalvik Oil	0,0	0,0	0,9
Din-X	10,7	11,6	18,0
ICA/Tapp	12,9	1,9	0,0
Pump	6,5	0,0	0,0
Pump/Gulf	0,0	9,7	2,3
Q-Star	7,3	6,1	84,3
Statoil	179,7	215,0	0,0
Hydro	150,1	122,3	0,0
Statoil/Hydro/Jet	0,0	0,0	404,8
Jet	12,1	17,1	0,0
Shell	98,1	88,6	0,0

<sup>49</sup> Under 2012 har Jet inkluderats i Statoils sfär och Shell i St1s sfär.

År	2003	2008	2012
ST1	0,0	1,1	0,0
ST1/Shell	0,0	0,0	278,0
Preem	317,8	312,6	414,2
OK-Q8	614,1	647,4	526,1
Summa HHI	1437,6	1459,0	1737,4

Den större graden av koncentration baserat på marknadsandelar för volym visar att de oberoende och små bolagen har stationer med i genomsnitt lägre volym per station, vilket medför att koncentrationen är något mindre när marknadsandelar beräknas baserat på antal stationer.

## 2.4 Konsumtionsbeteende

Konsumtionsbeteendet har ändrats i flera avseenden under den studerade tidsperioden. Politiska styrmedel i form av skatter (energi- och koldioxidskatt främst), miljöbilspremie och lagstiftning rörande skyldighet att tillhandahålla förnyelsebara bränslen enligt pumplagen, har påverkat vad för drivmedel som förbrukats och i vilken utsträckning.

Under perioden har det skett ett skifte från bensin till dieslbilar gällande nyregistrerade personbilar. Förbrukningen av diesel har ökat under perioden medan förbrukningen av bensin minskat. Antalet drivmedelsstationer har minskat på grund av låg lönsamhet för stationerna. En anledning till detta är minskade totalvolymen för drivmedelsförsäljning. Fordon förbrukar generellt mindre bränsle nu än tidigare som följd av bättre bränsleekonomi.

### 2.4.1 Färre försäljningsställen

Antalet försäljningsställen för drivmedel har successivt minskats i Sverige. Utvecklingen har gått från 4391 försäljningsställen 1984, till 3930 försäljningsställen år 2003 och till 2885 försäljningsställen år 2011, enligt statistik från SPBI (2013c). Sedan 2003 har 1045 drivmedelsstationer lagts ner i Sverige, motsvarande 26,6 % av hela marknaden.

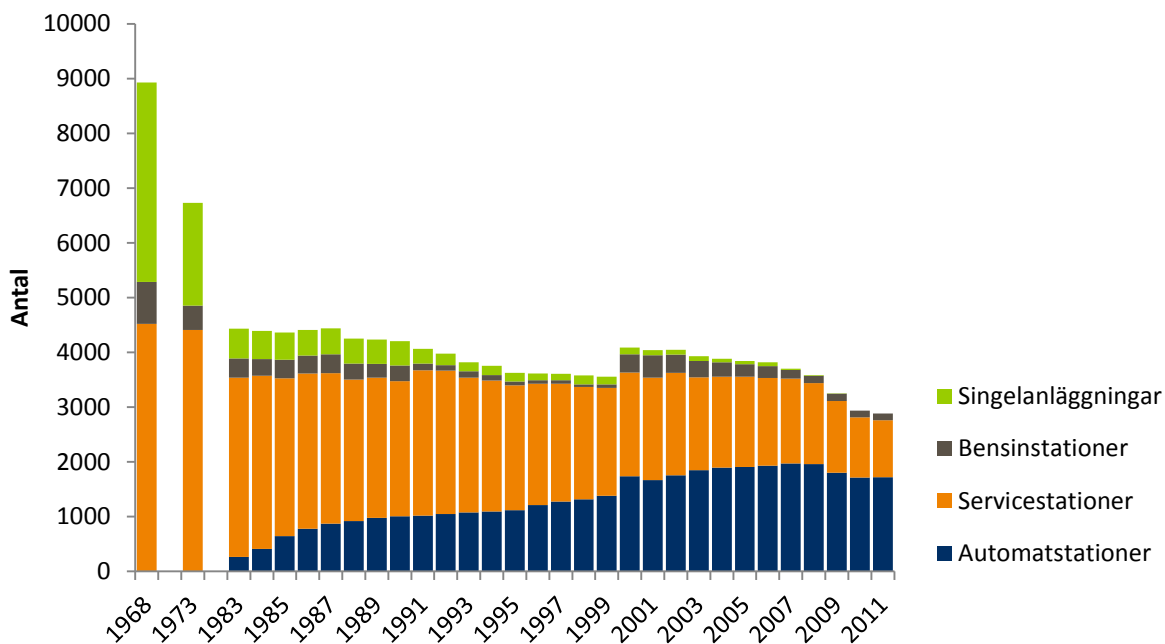
Många drivmedelsstationer har lagt ner på grund av låg lönsamhet, minskad drivmedelsförbrukning per bil samt att drivmedelstankar blivit större vilket medfört att tankning sker mer sällan.

I tillägg till en förändring i antalet försäljningsställen, har typ av försäljningsställe förändrats över tid. Sedan 2006 är majoriteten av samtliga drivmedelsstationer, automatstationer (1720 st. år 2011).

Följande figur illustrerar antalet försäljningsställen för drivmedel 1968, 1973 och för perioden 1983-2012



**Figur 5** Antal försäljningsställen för drivmedel i Sverige 1968, 1973, 1983-2012.  
Källa: SPBI (2013c)<sup>50</sup>



De senaste årens minskning av försäljningsställen för drivmedel kan ses som en följd av en strukturomvandling i drivmedelsbranschen som föranletts av en låg lönsamhet. Ökande kostnader med sjunkande volymer, längre körsträckor per tankning har påverkat lönsamheten och därmed antalet drivmedelsstationer negativt. Även högre krav rörande tvingande investeringar i förnybara pumpar för att erbjuda ett bränsle som inte är bensin eller diesel, har haft stor påverkan på ekonomin för framförallt mindre stationer, enligt SPBI.<sup>51</sup>

Vid ingången av 2010 tillhandahöll 56 % av drivmedelsstationer i Sverige ett förnybart drivmedel, SPBI (2013d). Under 2009 trädde det sista steget i pumplagen (SFS 2005:1248) ikraft och samtliga försäljningsställen med volym överstigande 1000 m<sup>3</sup> per kalenderår har skyldighet att tillhandahålla ett förnybart drivmedel. Möjlighet fanns att få dispens gällande tidpunkten för att uppfylla kraven enligt lagen. Vid utgången av 2010 tillhandahöll ca 63 % av drivmedelsstationerna ett förnybart drivmedel, SPBI (2013d).<sup>52</sup>

Minskningstakten i antal drivmedelsstationer avtog under 2010 och vid utgången av året fanns 2880 stationer. Till denna siffra tillkommer ett antal försäljningsställen som inte tillhör någon etablerad kedja.

<sup>50</sup> SPBI <http://spbi.se/statistik/forsaljningsstallen> "Servicestation" avser större försäljningsställe för motorbränsle med butik och bilrelaterad service. "Bensinstation" avser försäljningsställe med flera pumpar och butikslokal. "Automatstationer" avser obemannat försäljningsställe, betalning genom automat. Ej butikslokal eller i anslutning till butik, garage, motsvarande. "Singleanläggningar" avser enstaka pumpar i anslutning till annan verksamhet, butik, garage eller motsvarande.

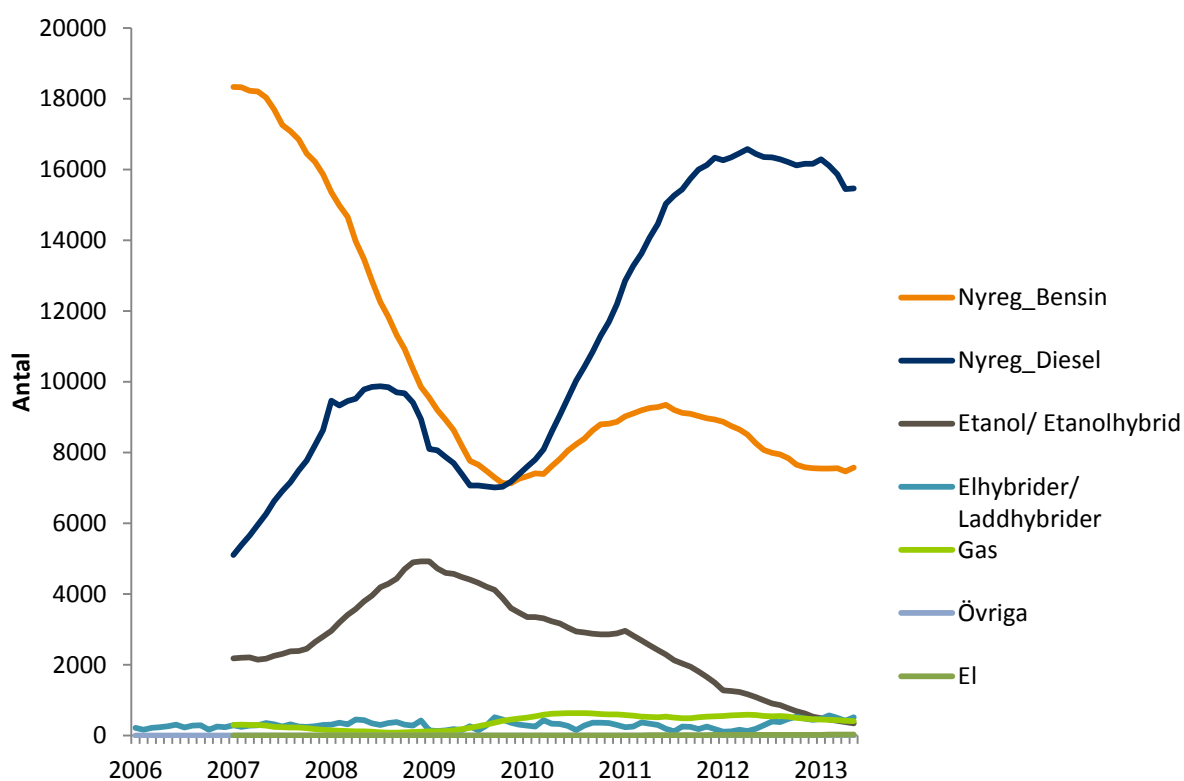
<sup>51</sup> SPI Branschfakta 2010, Verksamhetsbeskrivning för 2009 <http://spbi.se/wordpress/wp-content/uploads/2010/09/SPI-Branschfakta-2010.pdf>

<sup>52</sup> Drivmedelsstationer behöver sedan 2006 tillhandahålla minst ett förnyelsebart drivmedel, enligt lag (2005:1248). Detta kan exempelvis vara etanol eller fordonsgas. Från och med 1 januari 2010 gäller kravet om säljstället under kalenderåret två år före haft en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle, ska de tillhandahålla ett förnyelsebart bränsle. Denna skyldighet är förknippad med kostnader som drivmedelsföretagen bär.

## 2.4.2 Påbörjat skifte från bensin till diesel i nya bilar och volym

Det har skett en förändring i vilket typ av personbilar som nyregistrerats de senaste åtta åren, enligt statistik från SCB (2013a), vilket påverkat försäljning av bensin och diesel. Av samtliga nybilsregistreringar under perioden januari 2009-december 2012, var 36,5 % klassificerade som miljöbilar. 2006-2007 hade en majoritet av alla nybilsregistreringar, bensin som drivmedel. Därefter har ett skifte skett till förmån för dieslbilar. Sedan 2011 har antalet nya etanolbilar minskat, jämfört med 2006-2011.

**Figur 6 Nyregistreringar av personbilar med olika drivmedel (flytande medelvärde 12 månader). Källa: SCB (2013a)<sup>53</sup>**



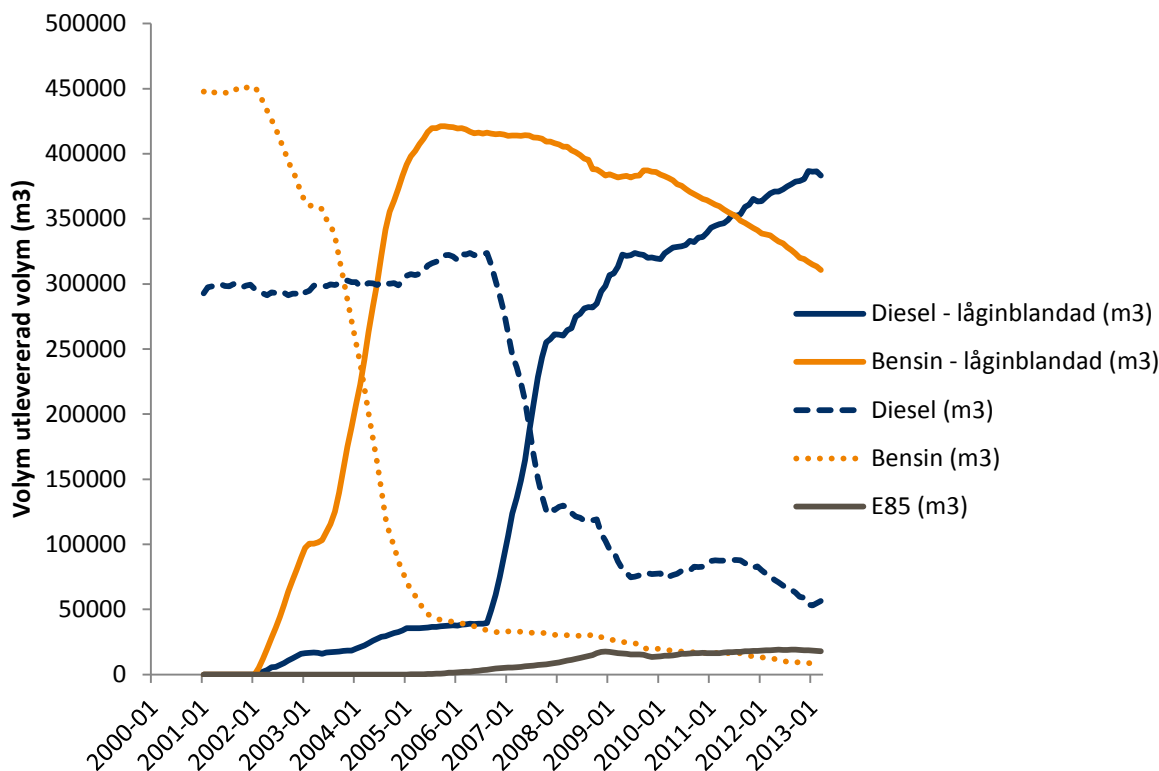
En anledning till ökningen av dieslbilar som lyfts fram i forskning är att konsumentpreferenser har påverkats av skattelättnader för miljöbilar (flexi-fuel som kan köra på E85 eller biogas samt bensin), vars utsläpp understiger 218 g CO<sub>2</sub> per km i bensinläge. Bensin eller dieslbilar vars koldioxidutsläpp per km under stiger 120 g räknas också som miljöbilar. Bilar som klassificerats som miljöbilar har i vissa kommuner fått parkeringslättnader samt varit trängselskattebefriade i Stockholm till 2012. Mellan 1 april 2006 och 30 juni 2009 subventionerades miljöbilar med en premie på 10 000 kronor. Alla nyregistrerade miljöbilar från 2009 har varit undantagna från fordonsskatt under de första fem åren. Kågesson (2012) har noterat att detta lett till att dieslbilar har subventionerats i högre utsträckning än bensinbilar samt att bilar som kör på etanol eller fordonsgas kan subventioneras i högre utsträckning än bilar med andra bränslen som har lägre koldioxidutsläpp.<sup>54</sup>

<sup>53</sup> SCB (2013a) Fordonsstatistik [http://www.scb.se/Pages/TableAndChart\\_\\_\\_\\_34723.aspx](http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____34723.aspx)

<sup>54</sup> Kågesson, Per (2012), "Dieselization in Sweden", Energy Policy 54 (2013) 42-46

Förutom skifte i nybilsregistreringar från bensin till diesel, har det skett ett skifte i typ av bensin och diesel som säljs vid drivmedelsstationer. Diesel har i stor utsträckning ersatts av låginblandad diesel och bensin har i stor utsträckning ersatts av låginblandad bensin, vilket illustreras i följande figur.

**Figur 7** Total utlevererad volym drivmedel i kubikmeter till drivmedelsstationer under perioden 2000-2012 (flytande medelvärde 12 månader) Källa: SPBI (2013a)<sup>55</sup>



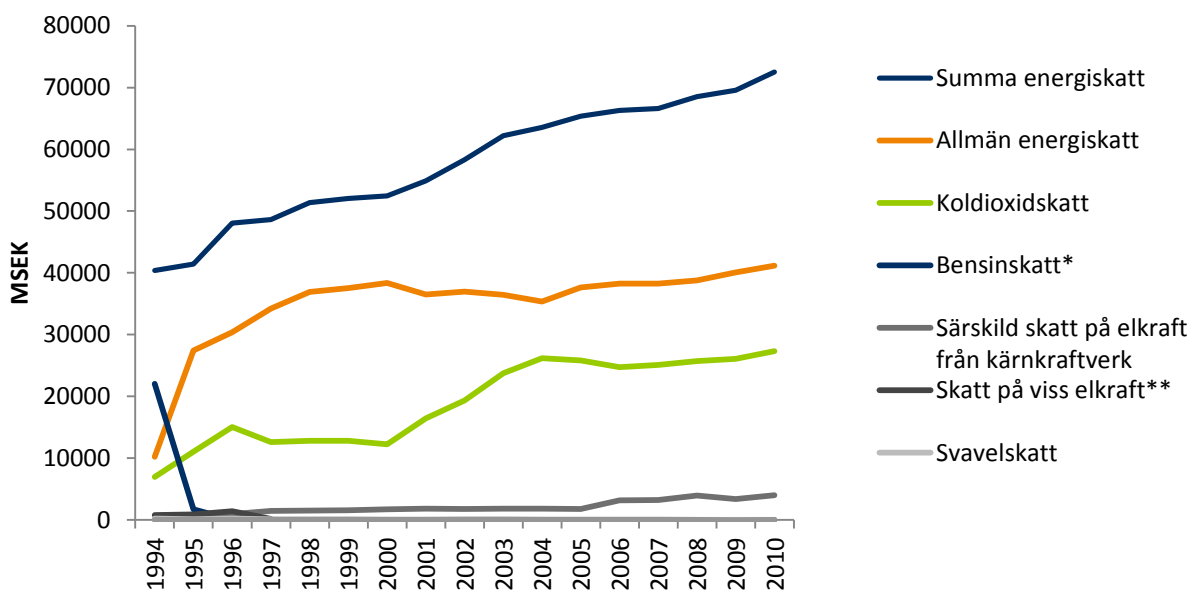
### 2.4.3 Skatteutveckling

Bensin och diesel är varor belagda med energi- och koldioxidskatter samt mervärdesskatt. Medan mervärdesskatten varit konstant (25 %) sedan 1990, då den infördes, har både energi- och koldioxidskatten räknats varje år upp med hänsyn till prisutvecklingen. Koldioxidskatten har fått ökad tyngd i förhållande till den allmänna energiskatten i syfte att öka miljöstyrning. I följande figur illustreras historisk uppörd till staten av energiskatter.

<sup>55</sup> SPBI (2013) Data hämtad 2013-06-17 <http://spbi.se/statistik/volymer/?gb0=month&df0=2000-01-01&dt0=2013-12-31&ts0=0>

Låginblandning innebär att vanlig diesel blandas med en låg halt av biodiesel på samma sätt innebär låginblandad bensin att den blandas med en låg halt av etanol. Figuren anger total utlevererad volym i kubikmeter och inte totalt förbrukat mängd via enskilda pumpar.

**Figur 8 Uppbörd av energiskatter till staten 1994-2010, MSEK.**  
Källa: Skatteverket (2011)<sup>56</sup>



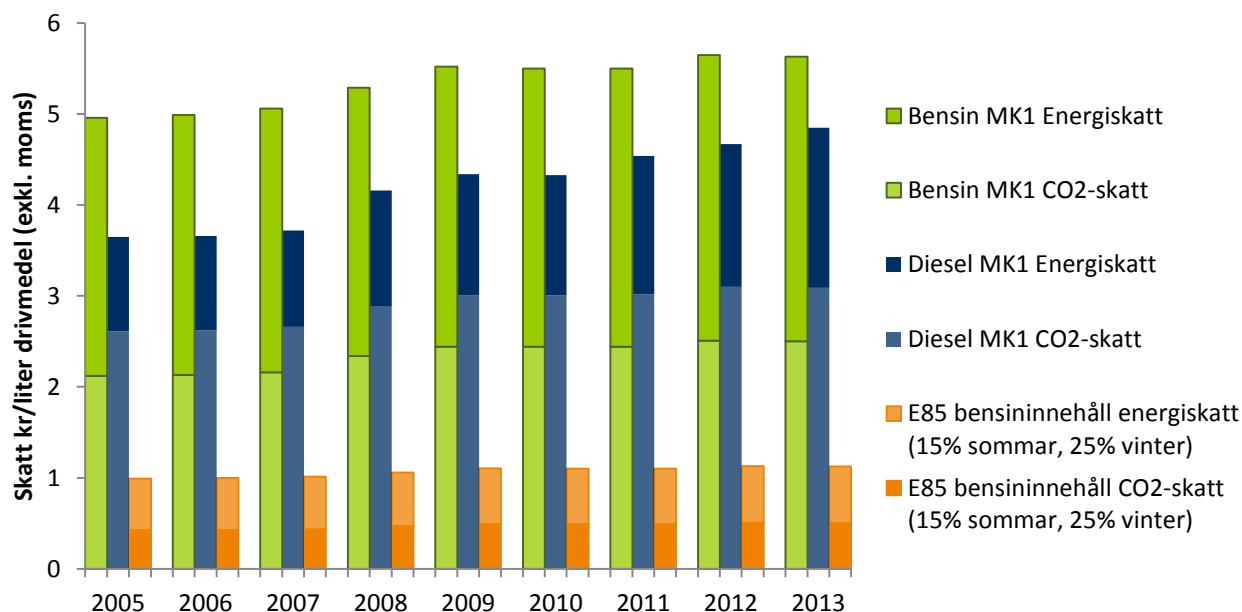
Skatt, dvs. energiskatt och koldioxidskatt, är givna av staten. Skatt på bensin är fortsatt högre än skatt per liter diesel, även om skatteförändringar under perioden minskat skillnaden dem emellan.

Sett till perioden 2005-2012, har energiskatten höjts från 2,84 till 3,13 kr/liter bensin (MK1) och koldioxidskatten från 2,12 till 2,51 kr/liter bensin (MK1) i reala termer, SPBI (2013e). Skatteförändringen motsvarar en ökning på 13,9 %, mellan 2005-2012. Om hänsyn tas till inflationen och skattenivån KPI-justeras till 2012-års nivå, motsvarar skatteökningen en förändring på 1,7 %.

För diesel har energiskatten mellan 2005-2012 gått från 1,04 till 1,57 kr/liter diesel (MK1) och koldioxidskatten från 2,61 till 3,10 kr/liter diesel (MK1), SPBI (2013e). Det motsvarar ökning på 27,9 %, mellan 2005-2012. Analogt, om skattenivån KPI-justeras till 2012-års nivå, motsvarar förändringen en ökning på 14,2 %.

<sup>56</sup> Noter till figuren: \* Bensinskatten är från och med 1996 inkluderad i den allmänna energiskatten. \*\* Den särskilda produktionskatten på elkraft ersattes 1997 av en särskild fastighetsskatt. Skatteverket (2011) Skatter i Sverige, Skattestatistisk årsbok 2011 Tabell 6.13 s 142

**Figur 9 Energi och koldioxidskatter för bensin, diesel (båda miljöklass 1) samt E85. (SPBI 2013f)<sup>57</sup>**



#### 2.4.4 Volatilt världsmarknadspris på råolja

Produktkostnaden utgörs till stor del av råvarupris som bestäms av världsmarknaden, transport- och hanteringskostnad samt kostnad för lagerhållning. Under perioden 2003-2012 har priset på råolja, t.ex. Brent-spotpris eller WTI-spotpris varit mycket volatilt. Medelpriset under perioden var 73,3 USD/fat, medan högsta noteringen var 143,95 USD/fat och lägsta noteringen var 23,23 USD/fat, EIA (2013). I följande figur illustreras utvecklingen av världsmarknadspriset på råolja Brent och West Texas Intermediate (WTI).<sup>58</sup>

Av figuren är det tydligt att råoljepriset var på en relativt stabil nivå omkring 20 USD/fat 1986-2000. Därefter ökade råoljepriset till en nivå omkring 60 USD/fat 2006. Mellan 2007-2012 har priset på råolja varierat kraftigt på grund av dels utbud och förväntan om framtida utbud och dels efterfrågan som styrs av konjunkturella faktorer.

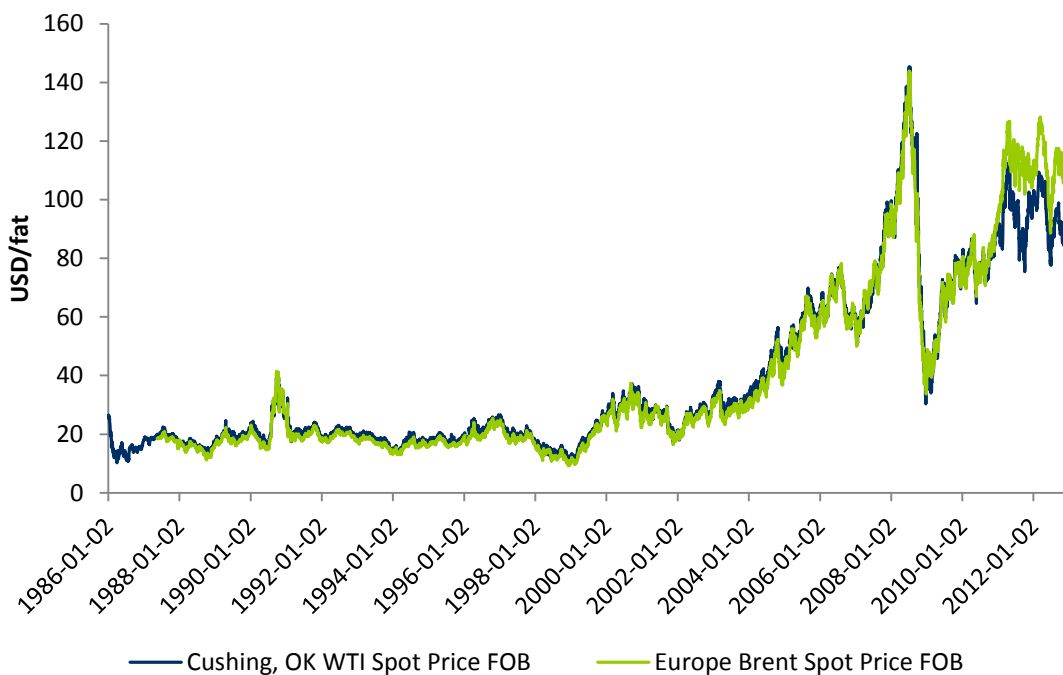
I efterföljande figur illustreras prisutvecklingen Platts för bensin och diesel för perioden 2006-2012. I illustrationen har Platts konverterats för att visa på utvecklingen för bensin och diesel.<sup>59</sup>

<sup>57</sup> SPBI (2013e), Skatter <http://spbi.se/statistik/skatter/?df0=2005&dt0=2006&unit0=1&ts0=0>

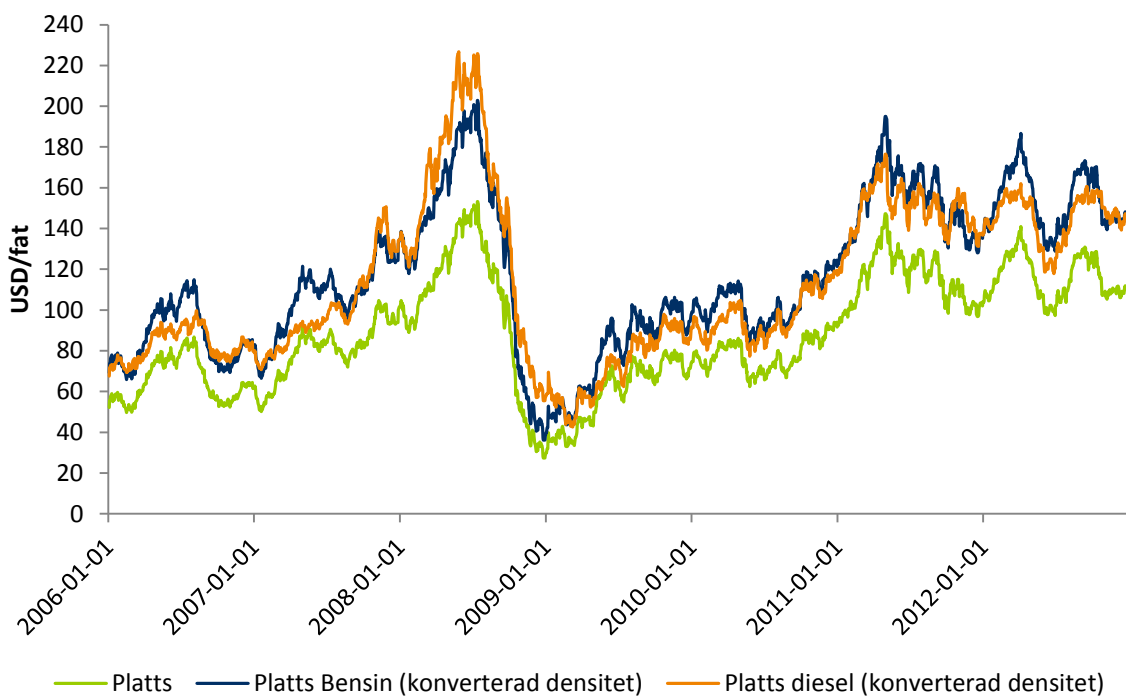
<sup>58</sup> Brent är en råoljeström i Nordsjön och fungerar som referenspris för andra råoljeströmmar. WTI är motsvarande i Texas och Oklahoma i USA. Anledningen till att de två serierna divergerar under slutet av perioden är hänförligt till ett utbudsöverskott i USA.

<sup>59</sup> Densitet för bensin är 0,755 och för diesel 0,845, vilka utgör konverteringsfaktorer.

**Figur 10** Tidsserie 1986-2012 över utvecklingen på världsmarknadspriset på råolja (WTI och Brent). Källa: EIA (2013).<sup>60</sup>



**Figur 11** Tidsserie över utvecklingen över råvarupris enligt Platts för bensin respektive diesel 2006-2012. Källa: Data levererad till Konkurrensverket



<sup>60</sup> EIA (2013), Petroleum & other liquids, spot prices [http://www.eia.gov/dnav/pet/pet\\_pri\\_spt\\_s1\\_d.htm](http://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_spt_s1_d.htm)

### 3 Försäljningspris och bruttomarginal

Då marknadsstrukturen har ändrats påtagligt under senare år är det av särskilt intresse att studera vilken effekt denna strukturomvandling fått för den viktigaste konkurrensvariabeln, nämligen priset på drivmedel för konsumenterna. En hårdare konkurrens leder i normalfallet, enligt gängse nationalekonomisk forskning, till lägre pris och lägre marginal för bolagen. Samtidigt är effekterna av företagsammanslagningar inte entydigt bestämda eftersom priset kan öka eller minska beroende på om en koncentration minskar eller ökar konkurrensen och beroende på om ökande marknadsmakt balanseras eller till och med domineras av påtagliga kostnadssynergier. Ytterst är således konsekvenserna av en ökande marknadskoncentration en empirisk snarare än teoretisk fråga.

Drivmedelsbolag anger generellt rekommenderade bruttopriser för helägda bemannade och obemannade stationer, som ofta även publiceras på företaget webbsida. Stationer som drivs som franchise eller som oberoende vita pumpar sätter eget pris.

Rekommenderade bruttopriser ändras ofta och åtminstone två gånger per vecka. På lokal nivå, vid drivmedelsstationer ansvarar generellt stationschefen för prissättningen, pumppriset. Pumppris kan ändras ofta, ibland flera gånger per dag. Priset som sätts på drivmedelsstationen beror således dels på rekommenderat bruttopris satt centralt av strategiska skäl och dels av lokal konkurrens. I fall då lokal konkurrens kan vara särskilt intensiv bidrar ibland drivmedelsbolagen med rabatter eller stöd till den enskilda drivmedelsstationen för dennes köp av bensin eller diesel.

Statoil, OKQ8 samt Preems ordinarie rabattkort ger vardera rabatt 15 öre/liter drivmedel på bemannade stationer. På obemannade/automat-stationer är rabatten för OKQ8 och Preem 5 öre/liter. Flera av företagen har introduktionsrabatter vid tecknade av nytt kundkort. Exempelvis erbjuder Statoil och Preem 25 öre/liter i tre eller sex månader på bemannade stationer. Inga särskilda rabatter till St1s kundkort har identifierats.<sup>61</sup> Stora kunder kan erhålla stora rabatter, exempelvis genom upphandling. Ramavtal och rabatter påverkar drivmedelsbolagens bruttomarginal. För att illustrera rabatter som följd av ramavtal har stickprovsvfrågningar skickats till ett par kommuner rörande senaste upphandling av drivmedel.<sup>62</sup> Rabatter kan i en del fall uppgå till strax under 1 krona/liter.

Det finns allmänt tillgänglig information om aktuella rekommenderade konsumentpriser för bensin, diesel och E85 på drivmedelsföretagens egna webbsidor med två undantag.<sup>63</sup> I till-

<sup>61</sup> Källa är respektive företags webbsida. Information hämtat 2013-05-25

<sup>62</sup> Stickprov över rabatter från upphandlingar har gjorts i Göteborg Stad, Lunds kommun, Mora Kommun samt Umeå kommun. Göteborgs Stad, Upphandlingsbolaget, Dnr 261/11, Ramavtal inkl. bilagor. Lunds kommun, Ref nr KS2012/0225, Ramavtal inkl. bilagor. Mora kommun, Dnr 2012/32, Ramavtal inkl. bilagor. Umeå kommun, Dnr 11102, Ramavtal inkl. bilagor

<sup>63</sup> Rekommenderade bruttopriser publiceras av:

OKQ8: <http://www.okq8.se/privat/pastationen/drivmedel>.

Preem: [http://www.preem.se/templates/page\\_781.aspx](http://www.preem.se/templates/page_781.aspx)

Statoil: [https://www.statoil.se/sv\\_SE/pg1334072467111/privat/Drivmedel/Priser/Priser-privatkund.html](https://www.statoil.se/sv_SE/pg1334072467111/privat/Drivmedel/Priser/Priser-privatkund.html)

JET: [http://www.jet.se/sv\\_SE/pg1334073834580/private/Priser.html](http://www.jet.se/sv_SE/pg1334073834580/private/Priser.html)

Rekommenderade bruttopriser publiceras inte av:

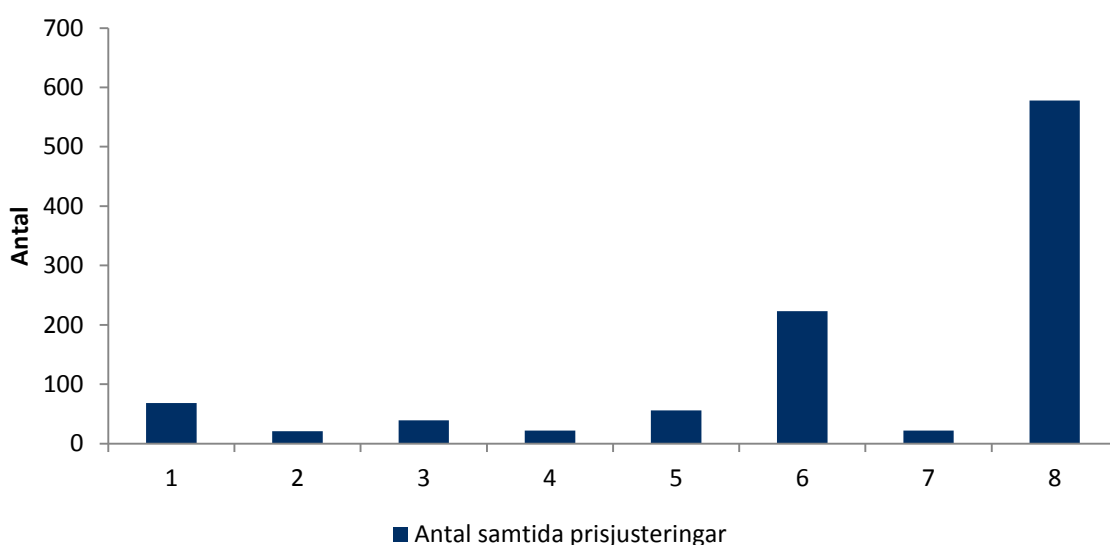
lägg till den prisinformationen finns ett antal webbsidor för prisjämförelse och lägsta pris på olika orter. Dessa sidor avspeglar lokal prissättning, så kallat pumppris.<sup>64</sup>

### 3.1 Rekommenderade bruttopriser (dagsbasis)

#### 3.1.1 Rekommenderat bruttopris bensin

Drivmedelsbolagen sätter snarlika rekommenderade bruttopriser för bensin 95 oktan, vilket illustreras av följande figur med dagsdata för de fyra största drivmedelsbolagen.

**Figur 12** Illustration över antalet prisjusteringar som ägt rum per dag under perioden 2003-01--2012-12. Källa: Data levererad till Konkurrensverket<sup>65</sup>



Det är vanligt förekommande att det rekommenderade bruttopriset ändras samma dag för flertalet av drivmedelsbolagen. Under tidsperioden 2003-2013, ändrades priset under 1029 av 3653 dagar. I 80 % av tillfällena ändrades priset under samma dag, av 6-8 aktörer.<sup>66</sup> Sammantaget under perioden 1 januari 2003 till 31 december 2012 har 6709 prisjusteringar ägt rum för rekommenderade bruttopriser för bensin 95 oktan. Statoil har för sina bemannade stationer ändrat priset vid flest tillfällen (917 st.), Preem (912 st.), JET automat (907 st.), Shell

St1: <http://www.st1.se/drivmedelspriser>

Shell: <http://www.shellstationer.se/drivmedelspriser>

St1 och Shell anger i informationen att "Ett nationellt rekommenderat drivmedelspris har inte längre samma betydelse då vi har olika och lokalt anpassade pumppriser på våra stationer. Vi tror att olika priser på olika orter har kommit för att stanna och därför visar vi aktuella pumppriser på stora prisskyltar vid respektive station istället. Detta ger kunden information om priset på den lokala stationen."

<sup>64</sup> Exempel på prisjämförande webbsidor: Bensinpriser.nu <http://www.bensinpriser.nu/>, Bensinpriser.se <http://www.bensinpriser.se/>, Bensinkollen.com <http://bensinkollen.com/>, Bensinen.se <http://bensinen.se/>

<sup>65</sup> Med samtida prisjustering avses att det rekommenderade priset för bensin 95 oktan ändrades samma dag. Tidsperioden är januari 2003-december 2012 för samtliga, undandraget OKQ8s bemannade och obemannade stationer. För OKQ8 avser tidsperioden mars 2007-december 2012.

<sup>66</sup> I detta fall avser aktör, typ av drivmedelsstation per märke. Dvs. aktörerna det är frågan om är: Shell automat; St1 automat, JET automat, OKQ8 obemannad station, Shell bemannad, Statoil bemannad, OKQ8 bemannad samt Preem bemannad.



automat och St1 automat (897 st.), Shell bemannad (896 st.). För OKQ8 finns data för perioden 1 mars 2007-31 december 2012. Under denna period har OKQ8 gjort ändringar vid i stort sett lika många tillfällen som övriga bolag; bemannad (642 st.), samt obemannad (641 st.). På grund av hög samvariation i prisändringstillfällen går det inte att dra någon slutsats utifrån rekommenderade bruttopriser rörande prisledare eller prisföljaregenskaper hos drivmedelsbolagen.

En jämförelse av skillnader i priser relativt till varandra visar att, i genomsnitt under perioden 2003-2012 har skillnaden varit 18,6 öre/liter bensin 95 oktan, mellan bemannade och automatstationer.

Rekommenderade priser för bemannade stationer har varit snarlika under perioden och i genomsnitt har skillnad i pris varit mycket liten mellan Statoil, OKQ8, Preem och Shell.

Sett till genomsnittliga prisskillnader mellan olika perioder, 2003-2012, 2003-2007, 2007-2012, 2009-2012 samt 2010-2012, efter genomförandet av olika förvärv, syns inga större skillnader i prisdifferenser, bolagen emellan för bensin 95 oktan.

**Tabell 7 Sammanställning av medelvärde i skillnad mellan olika bensinpriser under den studerade perioden. Skillnad i SEK.**

	Medel hela perioden	Medel 2003-01-2007-09	Medel 2007-10-2012-12	Medel 2009-06-2012-12	Medel 2010-12-2012-12
Genomsnitt bemannad - genomsnitt automat	0,186	0,203	0,175	0,175	0,175

### 3.1.2 Rekommenderat bruttopris diesel

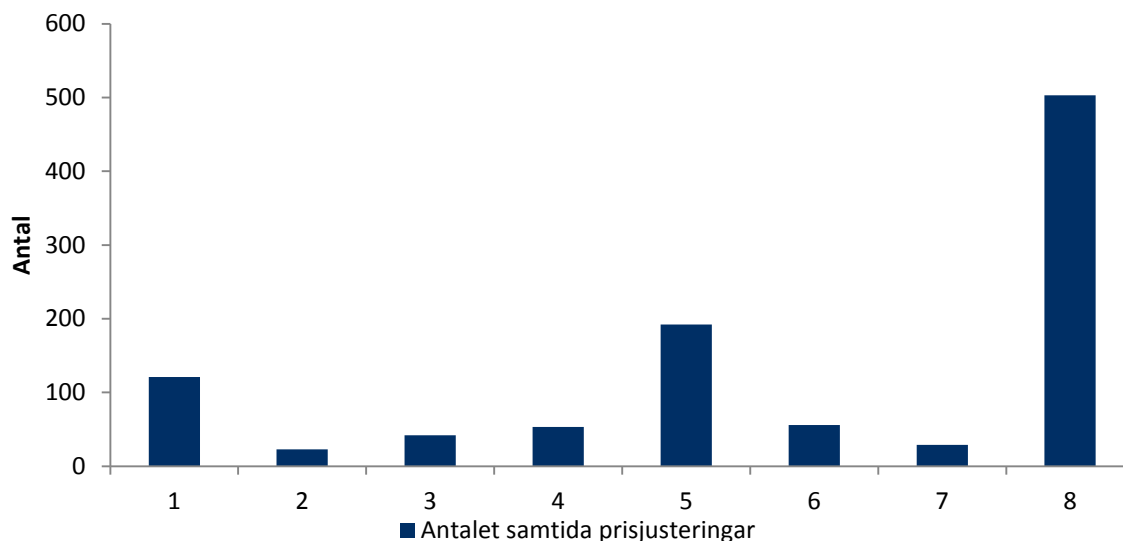
I likhet med bensin 95 oktan sker förändringar av drivmedelsbolagens rekommenderade bruttopriser för diesel med mycket liten eller obefintlig tidsfördröjning. Ett mycket stort antal prisjusteringar sker samma dag för flertalet eller alla bolag, vilket illustreras i följande figur.

Under den studerade tidsperioden 2003-2013 finns det 3653 dagar. Under den perioden ändrades priset under 1019 dagar. Under 58 % av tillfällena ändrades priset av 6-8 aktörer, under samma dag.<sup>67</sup>

En jämförelse av skillnader i dieselpriiser relativt till varandra visar att, i genomsnitt 2003-2012 har skillnaden varit 20,5 öre/liter diesel, mellan bemannade och automatstationer.

<sup>67</sup> I detta fall avser aktör, typ av drivmedelsstation per märke. Dvs aktörerna det är frågan om är: Shell automat; St1 automat, JET automat, OKQ8 obemannad station, Shell bemannad, Statoil bemannad, OKQ8 bemannad samt Preem bemannad.

**Figur 13** Illustration över antalet prisjusteringar som ägt rum per dag under perioden 2003-01-2012-12. Källa: Data levererad till Konkurrensverket<sup>68</sup>



Sett till genomsnittliga prisskillnader mellan olika perioder, 2003-2013, 2003-2007, 2007-2012, 2009-2012 samt 2010-2012, efter genomförandet av olika förvärv, syns inga större skillnader i prisdifferenser, bolagen emellan för diesel vid bemannade stationer. Prisskillnaden var i princip lika liten före som efter genomförda förvärv.

**Tabell 8** Sammanställning av medelvärde i skillnad mellan olika dieselpriiser under den studerade perioden. Skillnad i SEK.

	Medel hela perioden	Medel 2003-01- 2007-09	Medel 2007-10- 2012-12	Medel 2009-06- 2012-12	Medel 2010-12- 2012-12
Genomsnitt bemannad - genomsnitt automat	0,2046708	0,213976	0,199761	0,187371	0,175620

### 3.2 Försäljningspris och bruttomarginal 1984-2012 (årsbasis)

Baserat på publik data för drivmedelsbranschen i sin helhet, publicerad av SPBI, redovisas i avsnittet försäljningspriser för bensin och diesel. I tillägg illustreras de viktigaste händelserna som ägt rum under den undersökta perioden tillsammans med prisdata.

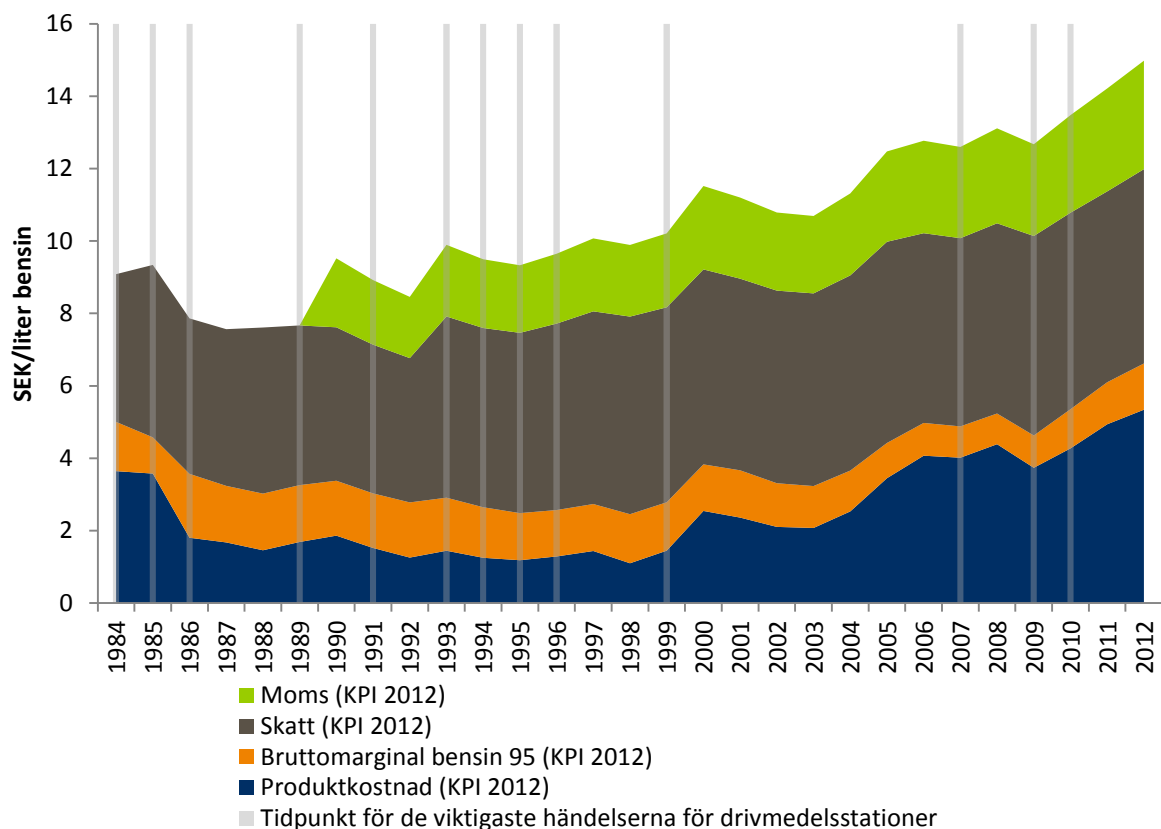
Initialt redovisas sammanställningar av inflationsjusterade komponenter för bensin 95 oktan, på årsbasis, för perioden 1984-2012 och för diesel för perioden 1999-2012, på årsbasis. Därefter presenteras månadsdata för perioden 2001-2012 för både bensin och diesel.

<sup>68</sup> Med samtida prisjustering avses att det rekommenderade priset för diesel oktan ändrades samma dag. Tidsperioden är januari 2003-december 2012 för samtliga, undandraget OKQ8s bemannade och obemannade stationer samt Jets automatstationer. För OKQ8 avser tidsperioden mars 2007-december 2012. För Jets automatstationer avser tidsperioden februari 2006-december 2012.

### 3.2.1 Bensin

Ser man särskilt till hur bruttomarginalen för bensin 95 oktan, i genomsnitt, varit under perioden 1985-2012, på årsbasis, framgår ingen särskild systematik mellan genomförande av förvärvshändelser och bruttomarginalen i absoluta eller relativa termer.

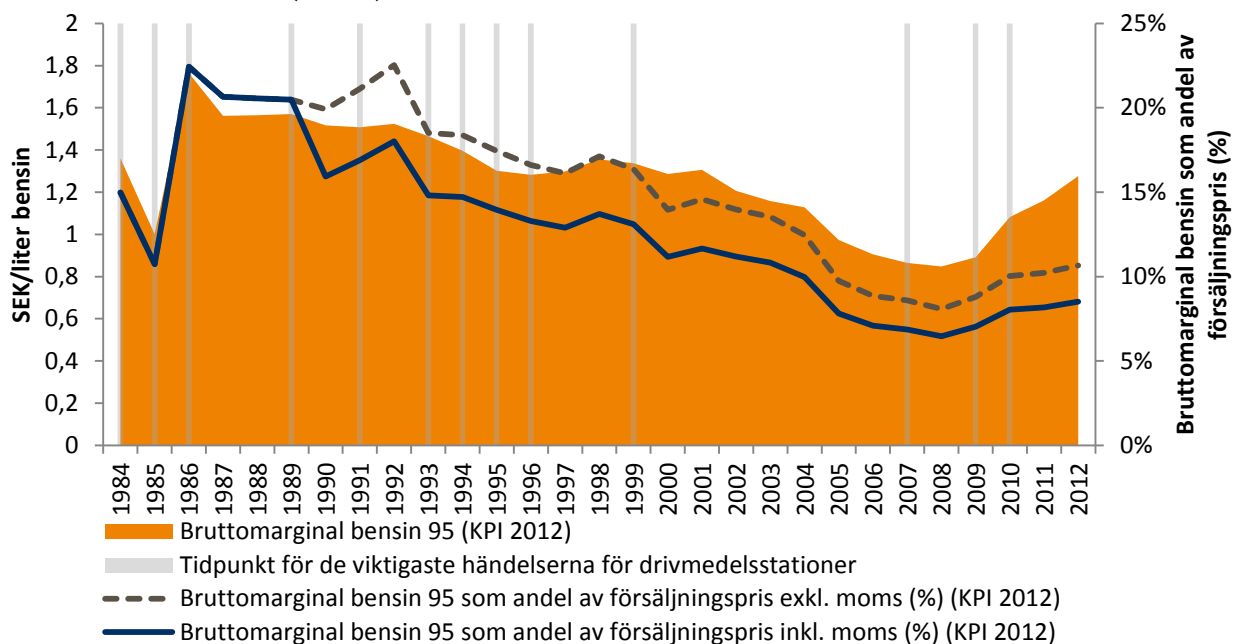
**Figur 14** Försäljningspris för bensin 95 oktan 1984-2012, uppdelat i komponenter. Markerade tidpunkter indikerar när händelser genomförs (se tabell 2 för en förteckning). Data har inflationsjusterats till 2012-års prinsnivå. Källa: SPBI (2013b)



1984 var bruttomarginalen (justerad för inflation), i absoluta termer 1,36 kr/liter, vilket motsvarade 14,98 % av försäljningspriset. År 2012 var motsvarande marginal 1,27 kr/liter, motsvarande 8,52 % av försäljningspriset, inkl. moms. Under perioden 1984-2012 var den genomsnittliga bruttomarginalen för bensin 95 oktan 1,25 kr (12,8 %). Högst marginal togs ut 1986 (22,4 %) och lägst marginal, i genomsnitt togs ut 2008 (6,5 %). I följande figur illustreras bruttomarginalen för bensin 95 oktan mer ingående.

Det kan noteras att en viss förstärkning av marginalen har skett efter 2008. Denna marginalförstärkning har dock skett från en i ett historiskt perspektiv låg nivå. Under åren 2005-2008 var bruttomarginalen betydligt lägre än den varit under tidigare årtionden.

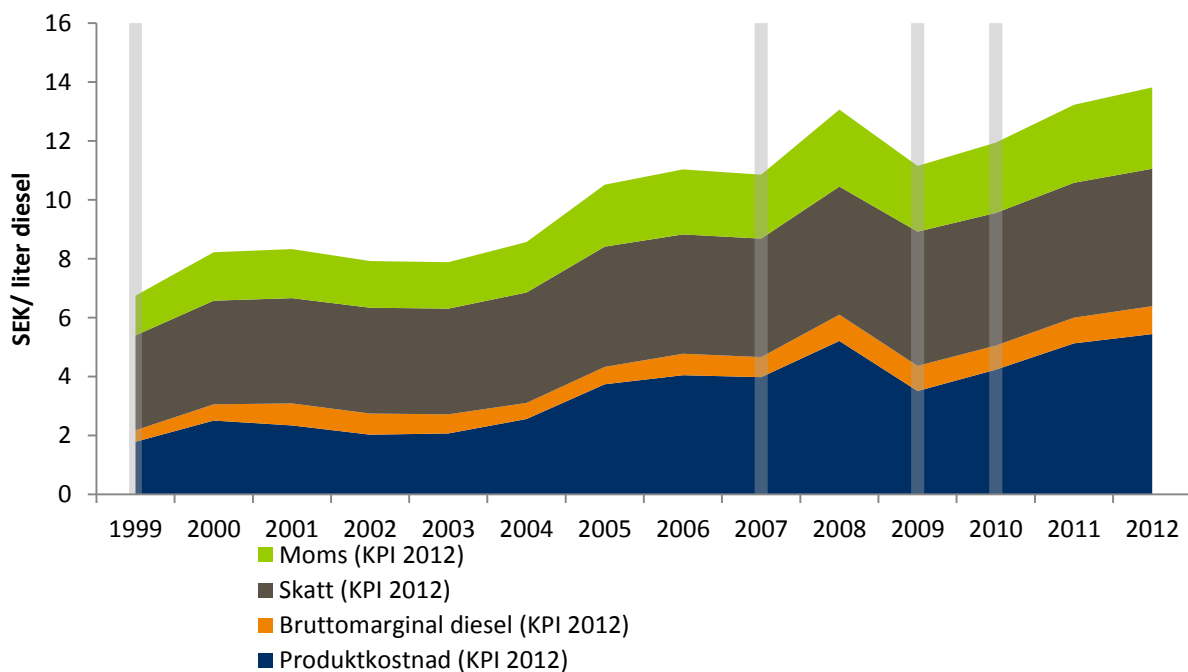
**Figur 15** Bruttomarginal bensin samt bruttomarginal bensin som andel av försäljningspris, med och utan moms, 1984-2012. Moms på 25 % infördes år 1990. Källa: SPBI (2013b)



### 3.2.2 Diesel

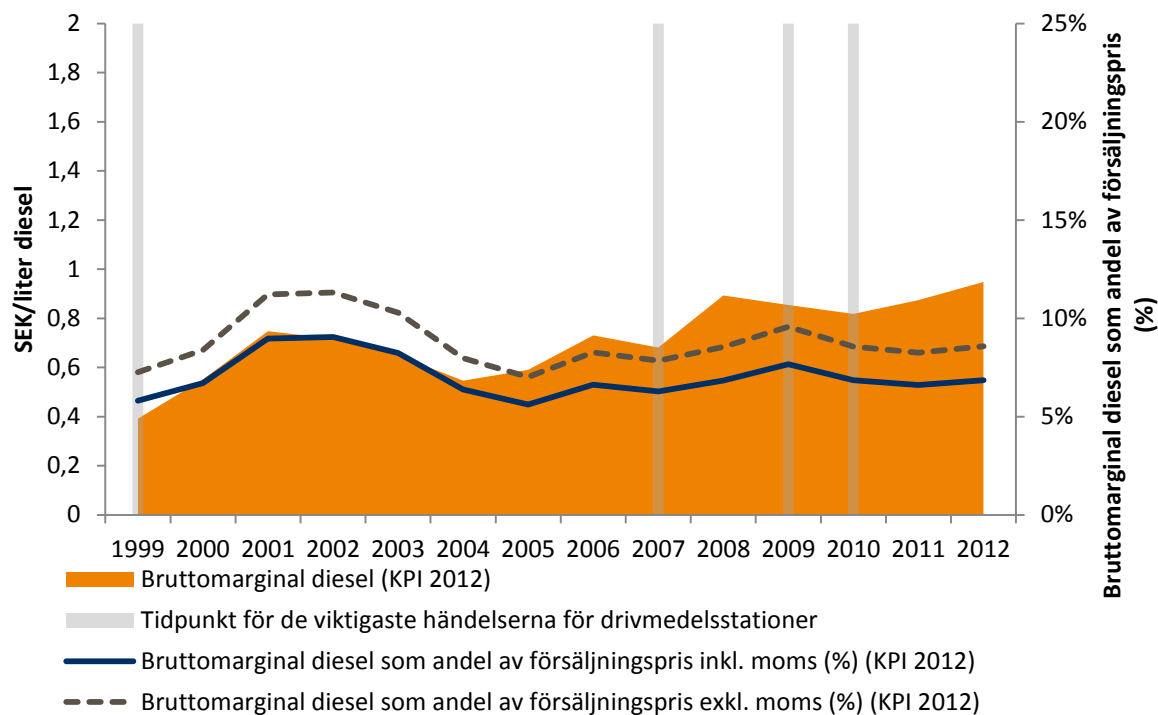
Av prisdata på årsbasis framgår att det inte varit någon systematik mellan genomförande av förvärvshändelser och bruttomarginalen i absoluta eller relativa termer för diesel.

**Figur 16** Försäljningspris för diesel 1999-2012, uppdelat i komponenter. Markerade tidpunkter indikerar när händelser genomförs (se tabell 2 för en förteckning). Data har inflationsjusterats till 2012-års prisnivå. Källa: SPBI (2013b)



1999 var bruttomarginalen (justerad för inflation), i absoluta termer 0,39 kr/liter, vilket motsvarade 5,81 % av försäljningspriset. År 2012 var motsvarande marginal 0,94 kr/liter, motsvarande 6,86 % av försäljningspriset, inkl. moms. Under perioden 1999-2012 var den genomsnittliga bruttomarginalen för diesel 0,71 kr (7,0 %). Högst marginal togs ut 2002 som andel av försäljningspris (9,05 %), medan högst bruttomarginal i absoluta tal togs ut 2012 0,94 kr/liter, dock motsvarande det endast 6,86 % av försäljningspriset. I följande figur illustreras bruttomarginalen för diesel mer ingående.

**Figur 17** Bruttomarginal diesel samt bruttomarginal diesel som andel av försäljningspris, med och utan moms, 1999-2012. Källa: SPBI (2013b)



### 3.3 Försäljningspris och bruttomarginal 2001-2012 (månadsbasis)

Data över rekommenderade bruttopriser som visar på ett marknadsmånadsmedelpris för bensin 95 oktän samt diesel finns publikt tillgängligt för perioden 2001-2012. I det följande illustreras relationen mellan händelser, förvärv och betydande stationsbyten, och prisutvecklingen. Data har inflationsjusterats till 2012-års prisnivå.

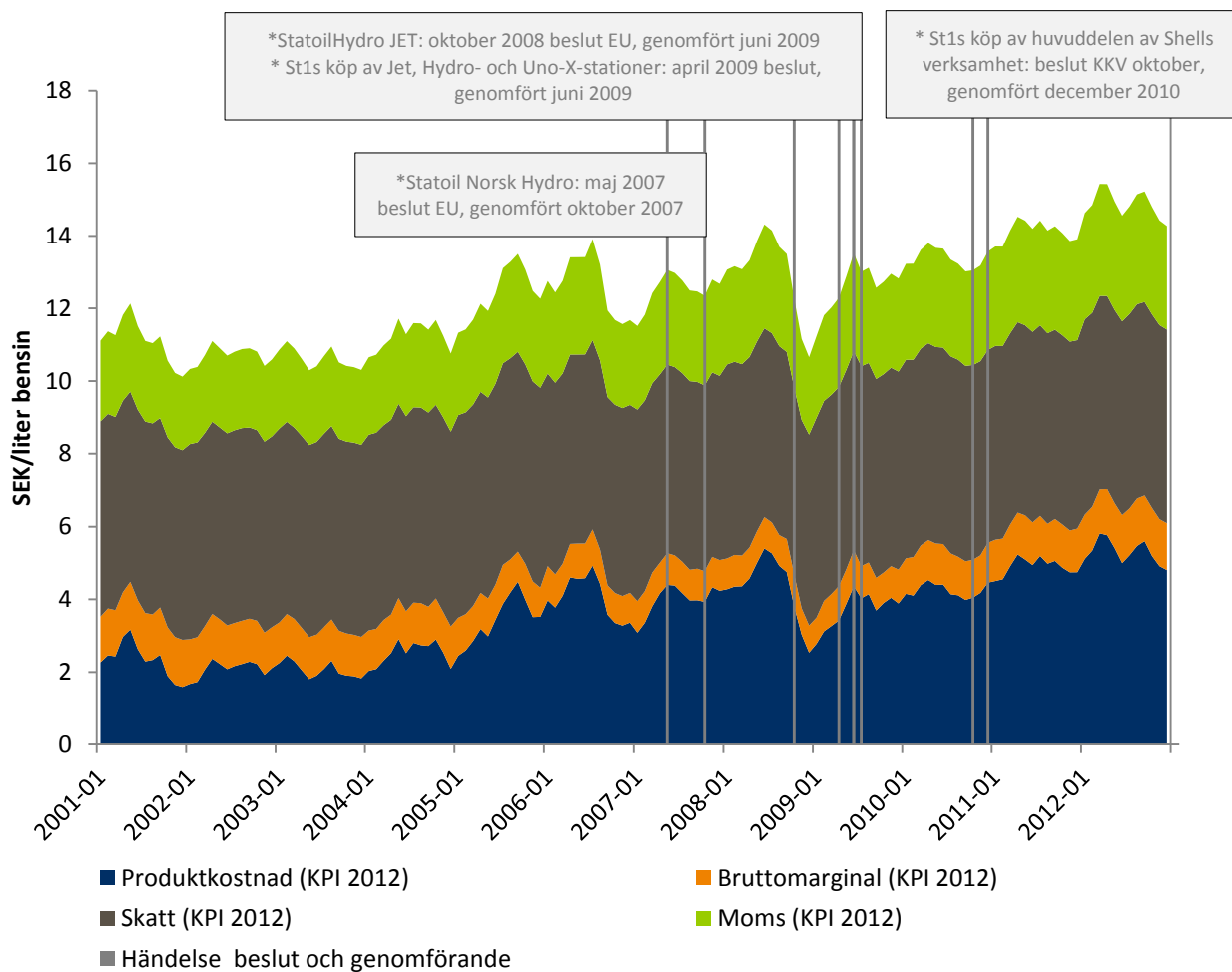
Publik månadsdata har kontrollerats mot prisdata levererad av Preem, St1, Statoil och OKQ8 till Konkurrensverket i juni 2013. Jämförelse har gjorts mellan rekommenderade bruttopriser per dag för Preem, St1, Shell, Statoil, Jet och OKQ8 och SPBIs aggregerade data över genomsnittligt marknadsmånadsmedelpris för bensin 95 oktän på bemannade stationer. Jämförelsen visar på att överensstämmelsen är god och således kan publik data användas i den följande redogörelsen.

### 3.3.1 Bensin

Sett till komponenterna som utgör försäljningspris för bensin; kostnad för produkt, bruttomarginal, skatt, samt moms, utgör skatt störst andel. I genomsnitt har energiskatten varit 54 % per liter bensin, exkl. moms). I genomsnitt under perioden har produktionskostnaden varit 35 %, och bruttomarginal 11 %.

Samma övergripande mönster som årsdata visade på, syns även i månadsdata. Eftersom data har högre frekvens syns dock mer volatilitet.

**Figur 18 Uppdelning av komponenter i försäljningspris bensin 2001-2012. Källa: SPBI (2013b)**



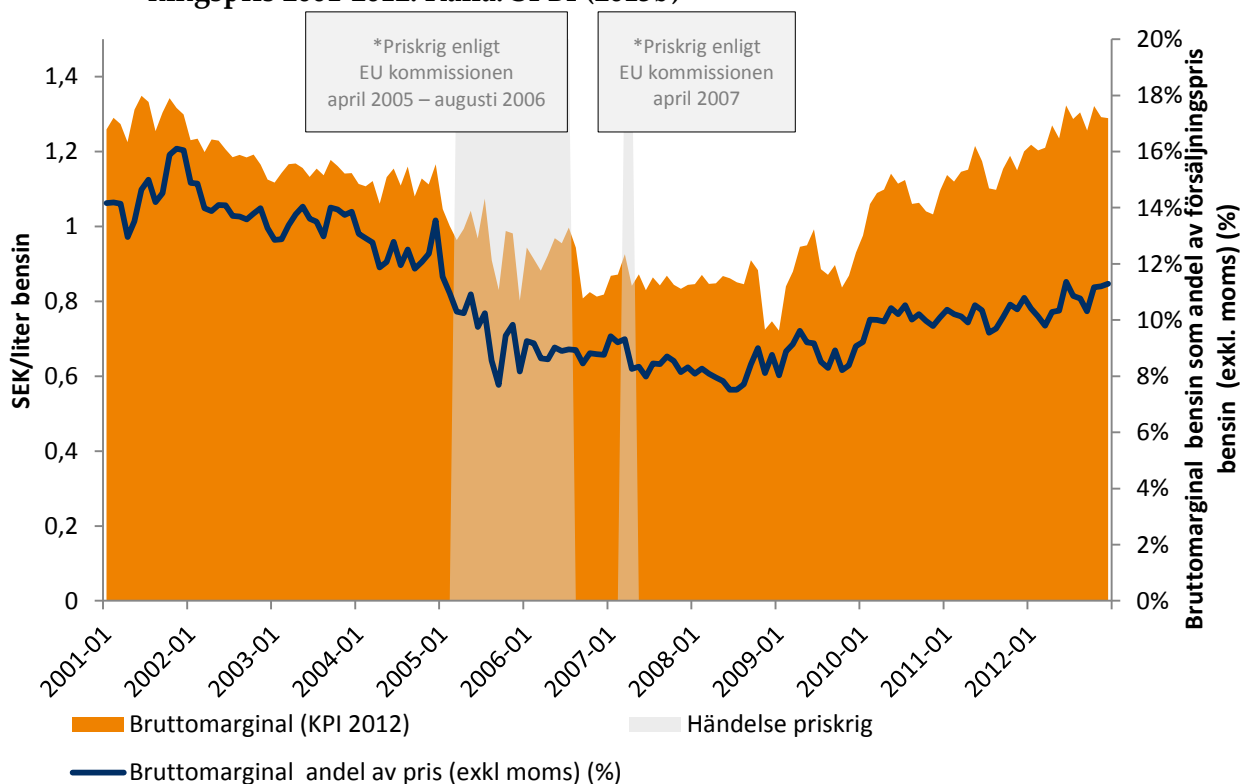
Produktkostnaden, som i hög utsträckning styrs av världsmarknadspriset på råolja, har som minst varit 1,40 kr/liter och som mest 5,90 kr/liter, under perioden. Produktkostnaden har ökat under perioden.

Det finns en stark korrelation mellan produktkostnaden för bensin och månadsmedelsförsäljningspriset, under perioden 2001-2012.

I ärendet StatoilHydro ./ ConocoPhillips avseende förvärvet av Jets automatstationer konstaterade EU-kommissionen i sitt beslut att det varit två priskrig i Sverige under 2000-talet.

Under perioden april 2005 till augusti 2006 ägde ett landsomfattande priskrig på bensin rum.<sup>69</sup> StatoilHydro hade anfört i handlingarna att priskriget bröt ut när Shell försökte etablera varumärket "Shell Express" och då tillämpade samma prisskillnad i förhållande till full-servicestationer som JET tillämpade mellan automat och bemannade full-servicestationer. Skillnaden som tillämpades av JET var 25 öre/liter i förhållande till full-service och 8 öre i förhållande till andra automatstationer. Priskriget avslutades i augusti 2006 när alla automatstationer hade en prisskillnad på 25 öre/liter till fullservicestationer. Vidare informerades i samma förvärvsärende om ett annat priskrig i april 2007 på bensin och diesel. Upprinnelsen ska ha varit att StatoilHydro försökt minska prisskillnaden mellan automat och full-servicestationer från 25 öre till 15 öre och att JET motsatte sig denna förändring. Perioderna för dessa händelser illustreras i följande figur. Särskilt under den första perioden april 2005-augusti 2006 förefaller bruttomarginalen varit mer volatil än föregående år, då bruttomarginalen låg på en högre nivå. Ur figuren är det svårt att utläsa att perioden april 2007 skulle utgöra ett priskrig, sett endast till bruttomarginalen.

**Figur 19** Bruttomarginal bensin samt bruttomarginal bensin som andel av försäljningspris 2001-2012. Källa: SPBI (2013b)



Bruttomarginalen för bensin har som högst varit 1,33 kr/liter och som lägst 0,69 kr/liter bensin, exklusive moms. Av figuren framgår att bruttomarginalen är lägre under mitten av perioden, än i början och i slutet.

<sup>69</sup> Case No COMP/M.4919 – STATOILHYDRO/ CONOCOPHILLIPS, s 18, [http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919\\_20081021\\_20600\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919_20081021_20600_en.pdf)

Genomsnittlig bruttomarginalen samt bruttomarginal som andel av försäljningspris för bensin uppdelat för de olika tidsperioderna, före förvärv, samt efter de tre förvärven visas i de två följande tabellerna.

**Tabell 9 Genomsnittlig bruttomarginal för bensin för perioden före förvärv, samt för perioden efter var och en av de tre förvärvshändelserna 2001-2012**

Bruttomarginal bensin	Antal observationer	Medelvärde	Standardavvikelse	Min	Max
Period 2001-01--2007-09	69	0,99	0,10	0,72	1,16
Period 2007-10--2012-12	75	0,98	0,19	0,69	1,33
Period 2009-09--2012-12	55	1,04	0,18	0,69	1,33
Period 2010-10--2012-12	39	1,13	0,13	0,81	1,33

För perioden före förvärv, 2001-2007, var den genomsnittliga bruttomarginalen 12,36 %, med en standardavvikelse på 2,21 %. För perioderna med förvärv är både medelvärdet lägre (9,37 % - 10,17 %). Dessutom är standardavvikelsen lägre, vilket visar på att variationen varit mindre på senare tid.

**Tabell 10 Genomsnittlig bruttomarginal, som andel av försäljningspris ex. moms, för bensin för perioden före förvärv, samt för perioden efter var och en av de tre förvärvshändelserna 2001-2012**

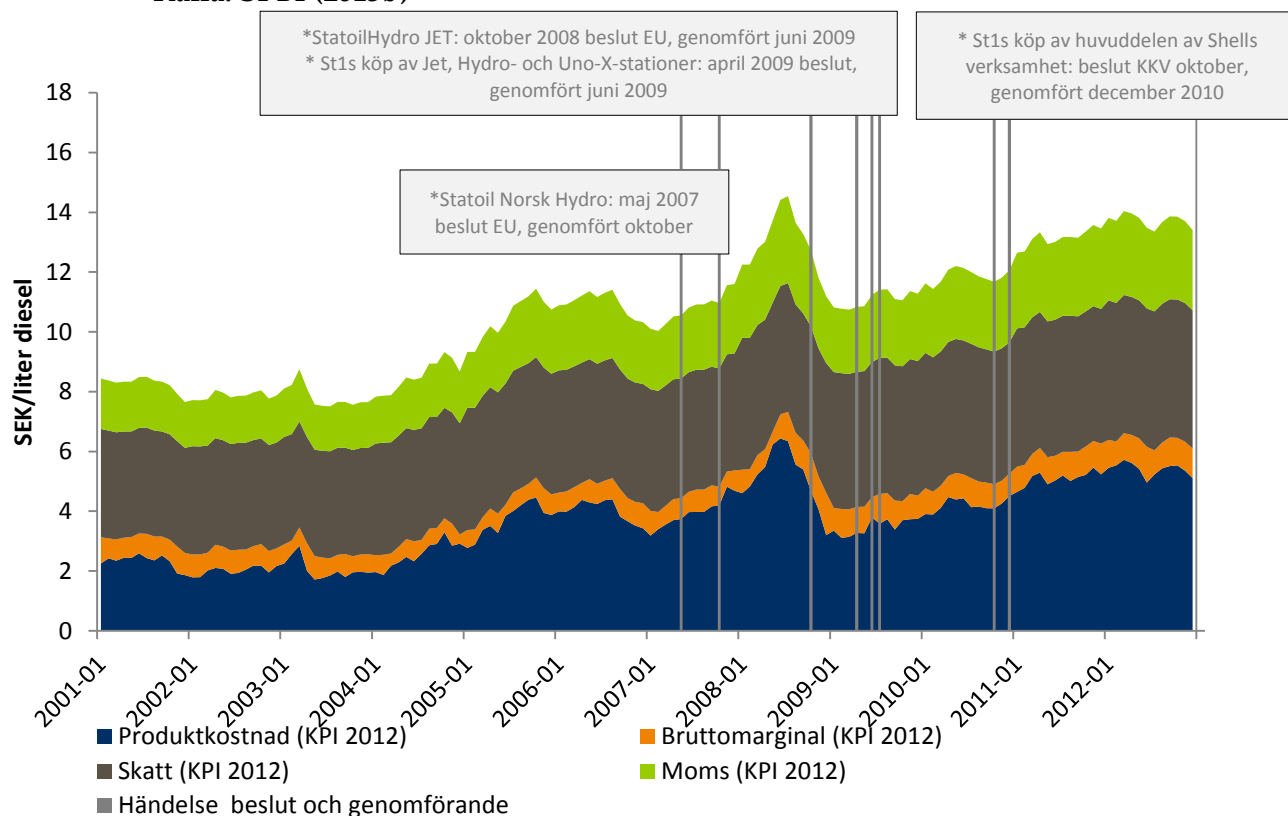
Bruttomarginal bensin (Andel av försäljningspris)	Antal observationer	Medelvärde	Standardavvikelse	Min	Max
Period 2001-01--2007-09	69	12,36%	2,21 %	7,68 %	16,10%
Period 2007-10--2012-12	75	9,37 %	1,03 %	7,52 %	11,36%
Period 2009-09--2012-12	55	9,70 %	0,99 %	7,52 %	11,36%
Period 2010-10--2012-12	39	10,17%	0,67 %	8,21 %	11,36%

### 3.3.2 Diesel

Sett till komponenterna som utgör försäljningspris för diesel; kostnad för produkt, bruttomarginal, skatt, samt moms, utgör skatt störst andel. I genomsnitt har energiskatten varit 49 % per liter diesel, exkl. moms. I genomsnitt under perioden har produktkostnaden varit 42 %, och bruttomarginalen 9 %.

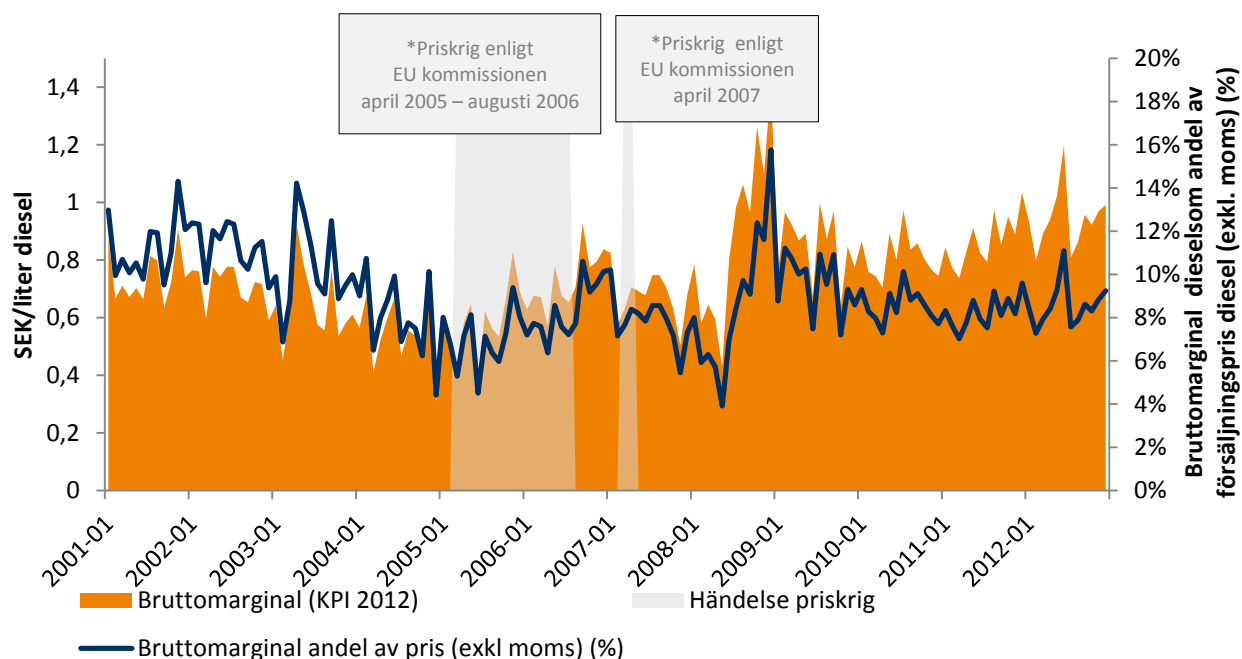


**Figur 20 Uppdelning av komponenter i försäljningspris diesel 2001-2012.**  
Källa: SPBI (2013b)



Produktkostnaden, som i hög utsträckning styrs av världsmarknadspriset på råolja, är som minst 1,5 kr/liter och som mest 6,2 kr/liter under perioden.

**Figur 21 Bruttomarginal diesel samt bruttomarginal diesel som andel av försäljningspris 2001-2012 samt tidpunkter för priskrig. Källa: SPBI (2013b)**



För perioden före förvärv, 2001-2007, var den genomsnittliga bruttomarginalen 9,35 %, med en standardavvikelse på 2,30 %. För perioderna med förvärv är både medelvärdet lägre (8,46 % - 8,98 %). Dessutom är standardavvikelsen lägre, vilket visar på att variationen varit mindre på senare tid.

Bruttomarginal för diesel visar på en kraftig ökning under andra halvåret 2008, för att under 2009 och senare under perioden i både absoluta och relativa termer nå en stabilare, lägre nivå. Ökning av bruttomarginal under andra halvåret 2008 är en följd av att priskrigens omfattning minskade.<sup>70</sup> Som redovisas senare i avsnitt 4 över drivmedelbolagens lönsamhet uppvisade Statoil, St1 och OKQ8 negativa ekonomiska resultat under 2006 och 2008. Även 2007 kan karakteriseras som ett svagt år sett till resultat.

Maxvärdet för den genomsnittliga bruttomarginalen, som andel av försäljningspris har minskat från 14,31 % (perioden 2003-2007) till 11,09 % (perioden 2012-2012)

**Tabell 11 Genomsnittlig bruttomarginal (SEK/liter) för diesel för perioden före förvärv, samt för perioden efter respektive av de tre förvärvshändelserna 2001-2012**

Bruttomarginal diesel	Antal observationer	Medelvärde	Standardavvikelse	Min	Max
Period 2001-01--2007-09	69	0,58	0,11	0,28	0,85
Period 2007-10--2012-12	75	0,81	0,17	0,41	1,35
Period 2009-09--2012-12	55	0,88	0,14	0,61	1,35
Period 2010-10--2012-12	39	0,86	0,12	0,61	1,21

**Tabell 12 Genomsnittlig bruttomarginal, (som andel av försäljningspris ex. moms), för diesel för perioden före förvärv, samt för perioden efter respektive av de tre förvärvshändelserna 2001-2012**

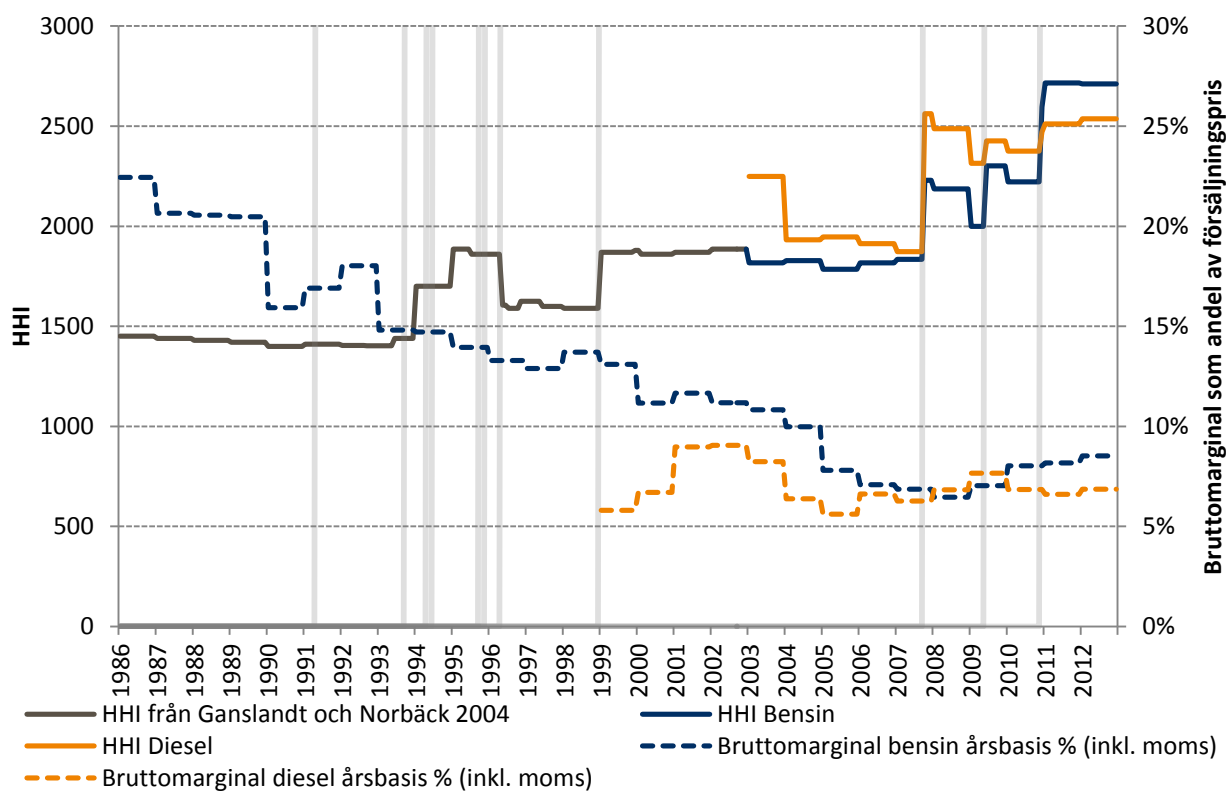
Bruttomarginal diesel (Andel av försäljningspris)	Antal observationer	Medelvärde	Standardavvikelse	Min	Max
Period 2001-01--2007-09	69	9,35 %	2,30 %	4,42 %	14,31%
Period 2007-10--2012-12	75	8,63 %	1,66 %	3,91 %	15,77%
Period 2009-09--2012-12	55	8,98 %	1,54 %	6,97 %	15,77%
Period 2010-10--2012-12	39	8,46 %	0,85 %	7,03 %	11,09%

### 3.3.1 Koncentration och marginal

Utifrån information om förvärvshändelser, beräknat HHI för perioden 2003-2012 samt information om bruttomarginal, kan dessa komponenter sättas samman. I följande figur illustreras relationen mellan bruttomarginal för drivmedelsbranschen för perioden 2001-2012 samt utvecklingen av HHI.

<sup>70</sup> Stöd för påståendet om en minskning i antalet priskrig finns i från statistik rörande antal artiklar som innehåller orden "priskrig" och "bensin" eller "priskrig" och "diesel" i Retrievers mediedatabas över svensk dagspress under den studerade perioden. Antalet omnämningar var sammanlagt 16 år 2000, 14 år 2001, 13 år 2002, 22 år 2003, 41 år 2004, 123 år 2005, 96 år 2006, 76 år 2007, 49 år 2008, 26 år 2009, 38 år 2010, 90 år 2011, 32 år 2012 och 17 år 2013. Även om intresse för olika ämnen varierar och således påverkar vad för artiklar som trycks i svensk dagspress, är sammanställningen en indikation över hur priskrigens intensitet varierat över tid.

**Figur 22** Illustration av HHI för bensin och diesel samt bruttomarginal för bensin och diesel, som andel av försäljningspris inklusive moms, tillsammans med förvärvshändelser. Moms infördes 1990. Källa: Data levererad till Konkurrensverket



Sammanfattningsvis påvisar data att en högre bruttomarginal, i detta fall illustrerat som andel av försäljningspris inklusive moms, togs ut under 1980- och 1990-talen, än under 2000-talet.

## 4 Drivmedelsbranschens lönsamhet

Drivmedelsföretagen vars prissättning analyseras i studien består av de fyra största aktörerna som säljer E85, bensin och diesel på drivmedelsstationer (bemannade eller obemannade) i Sverige. När man studerar resultaten rörande lönsamhet bör man ha i åtanke att urvalet baseras på de företag som är verksamma på marknaden idag. När man studerar siffrorna bör man också ha i åtanke att antalet drivmedelsstationer varierat över perioden samt att ett par strukturaffärer ägt rum.

De studerade åren för företagens lönsamhet utifrån årsredovisningar är 2000-2012. I ett fall tillämpas brutet räkenskapsår med bokslut i mars. OK-Q8 ABs räkenskapsår är mars-februari. Räkenskapsåret för Preem ABs, Svenska Statoil AB, sedermera Statoil Fuel and Retail Sverige ABs samt AB Svenska Shell, sedermera St1 Energy AB, är januari-december. Årsredovisningarna för det brutna räkenskapsåret 2010/2011 har grupperats med årsredovisningarna för år 2010. Försäljningssiffrorna inkluderar företagens totala omsättning, vilken i varierande grad innehåller andra varukategorier än drivmedel. Utöver drivmedel säljer vissa bolag en rad andra produkter.

I följande tabeller presenteras utvecklingen över drivmedelsbolagens resultat efter finansiella poster, räntabilitet på sysselsatt kapital, vinstmarginal samt rörelsemarginal. Uppgift om företagens omsättning inklusive punktskatter och räntabilitet på totalt kapital finns i appendix.

Vinstmarginalen är ett mått på resultatet efter finansiella poster i relation till nettoomsättningen. Rörelsemarginalen mäter istället rörelseresultatet som en andel av nettoomsättningen. Räntabilitet på sysselsatt kapital har beräknats genom att addera ränteintäkter till rörelseresultatet och ställa detta i relation till balansomslutningen. Detta ger ett mått på företagets avkastning som är oberoende av finansieringsform.

Den samlade aggregerade bilden är att såväl omsättning som resultat har varierat under perioden för drivmedelbranschen och stundtals varit negativ. Det är i huvudsak fyra år under perioden som uppvisar svag lönsamhet och negativa resultat för flertalet av bolagen (2001, 2003, 2006 samt 2008). Därutöver finns det enskilda år som uppvisar negativt resultat för enskilt bolag.

**Tabell 13 Resultat efter finansiella poster (mkr). Källa: Årsredovisningar<sup>71</sup>**

	Preem AB	Statoil	St1 Energy	OK-Q8 AB	St1 Sverige
<b>2000</b>	1 284	114	865	-67	-
<b>2001</b>	234	-299	178	-121	-
<b>2002</b>	418	217	275	318	-
<b>2003</b>	741	49	-164	84	-
<b>2004</b>	2 774	201	846	400	-

<sup>71</sup> Statoil: Statoil Fuel & Retail Sverige AB (F.d Svenska Statoil AB). St 1 Energy: St1 Energy AB från 2010 (AB Svenska Shell tom 2009). St 1 Sverige: St1 Sverige AB från 2009 (tidigare Uno-X Svenska AB)

	Preem AB	Statoil	St1 Energy	OK-Q8 AB	St1 Sverige
2005	4 102	517	1 327	361	-
2006	1 859	-1 938	-10	-221	-
2007	3 248	183	53	51	-
2008	-3 150	-2 020	-999	-261	-14
2009	3 828	1 005	198	657	-35
2010	1 822	1 533	-11	697	7
2011	260	827	-238	734	99
2012	2 610	-	117	-	-

Sammanställningen av aktörernas resultat efter finansiella poster visar på stor variation i resultat år till år. År 2008 står ut som ett år då samtliga aktörer uppvisade negativa resultat efter finansiella poster.

**Tabell 14 Räntabilitet på sysselsatt kapital. Källa: Årsredovisningar**

	Preem AB	Statoil	St1 Energy	OK-Q8 AB	St1 Sverige
2000	19%	6%	43%	0%	-
2001	8%	-12%	19%	-1%	-
2002	4%	14%	27%	14%	-
2003	6%	4%	-11%	5%	-
2004	27%	4%	47%	15%	-
2005	39%	14%	74%	13%	-
2006	17%	-35%	3%	-6%	-
2007	24%	8%	6%	4%	-
2008	-5%	-23%	-33%	-7%	-14%
2009	24%	19%	8%	22%	-16%
2010	35%	36%	4%	21%	16%
2011	6%	21%	-3%	20%	56%
2012	13%	-	7%	-	-

**Tabell 15 Vinstmarginal. Källa: Årsredovisningar**

	Preem AB	Statoil	St1 Energy	OK-Q8 AB	St1 Sverige
2000	3,2%	1,4%	7,5%	-1,7%	-
2001	0,6%	-3,5%	1,6%	-2,2%	-
2002	1,3%	2,8%	2,7%	5,0%	-
2003	2,1%	0,6%	-1,7%	1,3%	-
2004	6,9%	2,0%	6,9%	5,1%	-
2005	7,7%	3,8%	7,9%	3,7%	-
2006	2,8%	-10,2%	-0,1%	-2,1%	-
2007	5,1%	0,9%	0,3%	0,4%	-
2008	-3,6%	-8,2%	-3,6%	-2,2%	-10,3%
2009	6,0%	4,3%	1,0%	5,6%	-2,9%
2010	2,4%	4,8%	0,0%	5,1%	0,3%
2011	0,3%	2,8%	-0,8%	4,7%	4,0%
2012	2,5%	-	0,4%	-	-

Tabellen över vinstmarginal visar att samtliga aktörer på drivmedelmarknaden uppvisat negativ vinstmarginal vid minst ett år under perioden 2000-2012. Vid 14 tillfällen var vinstmarginalen negativ, vilket betyder att intäkterna inte täckte kostnaderna efter finansiella poster. Vid tio tillfällen var vinstmarginalen mellan 0-1 %.

**Tabell 16 Rörelsemarginal. Källa: Årsredovisningar**

	Preem AB	Statoil	St1 Energy	OK-Q8 AB	St1 Sverige
2000	4,2%	1,2%	7,6%	-1,3%	-
2001	1,7%	-2,7%	1,9%	-1,7%	-
2002	1,2%	2,4%	3,2%	5,2%	-
2003	1,8%	0,3%	-1,2%	1,3%	-
2004	6,9%	1,8%	7,2%	4,9%	-
2005	8,6%	3,7%	7,9%	3,4%	-
2006	3,4%	-9,5%	0,2%	-2,5%	-
2007	6,0%	1,4%	0,8%	0,3%	-
2008	-1,2%	-7,3%	-2,7%	-2,3%	-10,3%
2009	6,7%	5,9%	1,3%	5,0%	-2,0%
2010	2,9%	5,1%	0,4%	5,2%	0,2%
2011	1,1%	2,9%	-0,4%	4,8%	3,8%
2012	2,6%	-	0,7%	-	-

År 2008 uppvisade fem aktörer en negativ rörelsemarginal, vilket innebär att bolagens rörelseintäkter inte täckte rörelsens kostnader. Sedan 2008 har det skett en viss förbättring i och med att färre aktörer rapporterat en negativ rörelsemarginal.

Rörelsemarginalen för bolagen i undersökningen var varierat mellan 8,6 % som högst till -10,3 % som lägst. I följande tabell illustreras beskrivande statistik.

**Tabell 17 Beskrivande statistik rörelsemarginal baserat på årsredovisningar**

Rörelsemarginal	Preem AB	Statoil Fuel & Retail Sverige AB (F.d Svenska Statoil AB)	OK-Q8 AB	St1 Energy AB från 2010 (AB Svenska Shell tom 2009)	St1 Sverige AB från 2009 (tidigare Uno-X Svenska AB)
Medel	3,50 %	0,40 %	1,90 %	2,10 %	- 2,10 %
Median	2,90 %	1,60 %	2,30 %	0,80 %	- 0,90 %
Standardavvikelse	2,80 %	4,70 %	3,20 %	3,40 %	6,00 %
Min	- 1,20 %	- 9,50 %	- 2,50 %	- 2,70 %	- 10,30%
Max	8,60 %	5,90 %	5,20 %	7,90 %	3,80 %

## 5 Ekonometrisk undersökning av effekter

Som komplement till den föregående analysen skattas bensinefterfrågans priselasticitet. Detta görs för att kontrollera om marginalerna har förändrats till följd av att marknadskoncentrationen ökat efter att hänsyn tagits till att kundernas priskänslighet har ökat i takt med att bensin blivit dyrare till följd av höjd skatt och högre råvarupris.

Det mått som används för att mäta konkurrenstrycket är en beteendeparameter. Denna parameter är nära 0 vid mycket hård konkurrens medan den är 1 vid ett pris som ligger nära monopolnivå. Måttet tar hänsyn till att konsumenternas priskänslighet, det vill säga efterfrågans priselasticitet, i normalfallet ökar när prisnivån går upp.

Den empiriska strategin går ut på att mäta om beteendeparametern har ökat i samband med företagsförvärv vilket i så fall är en indikation på att den högre marknadskoncentrationen resulterat i minskad konkurrens och högre konsumentpris än vad som hade varit fallet utan en ökad marknadskoncentration.

En tidigare undersökning på området, Ganslandt och Norbäck (2004)<sup>72</sup> analyserade huruvida företagsförvärv och förändringar i marknadsstruktur under 1990-talet lett till minskad konkurrens i form av koordinerade effekter (i första hand genom tyst samordning av prissättningen) på drivmedelsmarknaden i Sverige. I den studien återfinns en mer grundläggande genomgång av modellen.

Syftet med en skattning av efterfrågan på bensin är att undersöka hur ökad koncentration som följd av förvärv påverkat marknadsbeteendet mellan de konkurrerande bolagen när hänsyn tagits till att prisnivån också påverkas av den generella priskänsligheten, det vill säga den aggregerade efterfrågans elasticitet.

Två specifikationer av efterfrågan estimeras; linjär och log-linjär. Skillnaden mellan specifikationerna är att med en linjär regressionsmodell mäter man hur stor absolut förändring i den beroende variabeln en absolut förändring i den oberoende variabeln förväntas ge. Med en log-linjärmodell mäter man hur stor relativ förändring i den beroende variabeln en relativ förändring i den oberoende variabeln förväntas ge.

$$\text{Linjär} \quad Q_t = \alpha_0 + \alpha_1 P_t + \alpha_2' X_t + \xi_t$$

$$\text{Log-linjär} \quad q_t = \alpha_0 + \alpha_1 p_t + \alpha_2' x_t + \xi_t$$

$Q_t$  är kvantitet bensin som levererats till drivmedelsstationer,  $P_t$  är priset för bensin definierat som produktpris + skatt + bruttomarginal. Små bokstäver avser log av respektive variabel. Kontrollvariabel är laggad drivmedelsvolym i de dynamiska specifikationerna. Antagandet är att efterfrågan på drivmedel föregående månad kan ha förklaringsgrad för efterfrågan i innevarande månad. Månadsdummies inkluderas för att fånga säsongsmässig vari-

<sup>72</sup> I Ganslandt och Norbäck (2004) beskrivs metoden för att estimeras efterfrågefunktioner, efterfrågans priselasticitet, Learner index och undersökning av beteendet mellan Learner index och priselasticitet för perioder med olika förvärvsaktivitet på drivmedelsmarknaden. Se särskilt sidorna 3 och 11 ff. [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=967814](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=967814)

ation. Högst volymmässig förbrukning av drivmedel sker normalt under juli månad och lägst under december, januari och februari månad.

Skillnaden mellan en linjär och en log-linjär specifikation är i parametrarnas tolkning. Procentuella eller relativa förändringar beskrivs utifrån logaritmer. Priselasticiteten (priskänsligheten) definieras som den procentuella förändringen i efterfrågan vid en enprocentig förändring av bensinpriset. Den linjära efterfrågan tillåter olika priselasticiteter, men har en konstant lutningskoefficient. Den log-linjära efterfrågan ger en konstant priselasticitet. Mot denna bakgrund är därför den linjära modellen, med varierande priskänslighet, mest relevant för vårt ändamål. Den log-linjära modellen presenteras emellertid eftersom den ger ytterligare insikter om beteendeparameterens absoluta nivå, vilket är av eget intresse.

I den ekonometriska analysen används månadsdata för perioden januari 2001-december 2012. Beräknad HHI för bensin används i senare specifikationer. I följande tabell presenteras deskriptiv statistik över data som ligger till grund för den ekonometriska analysen.

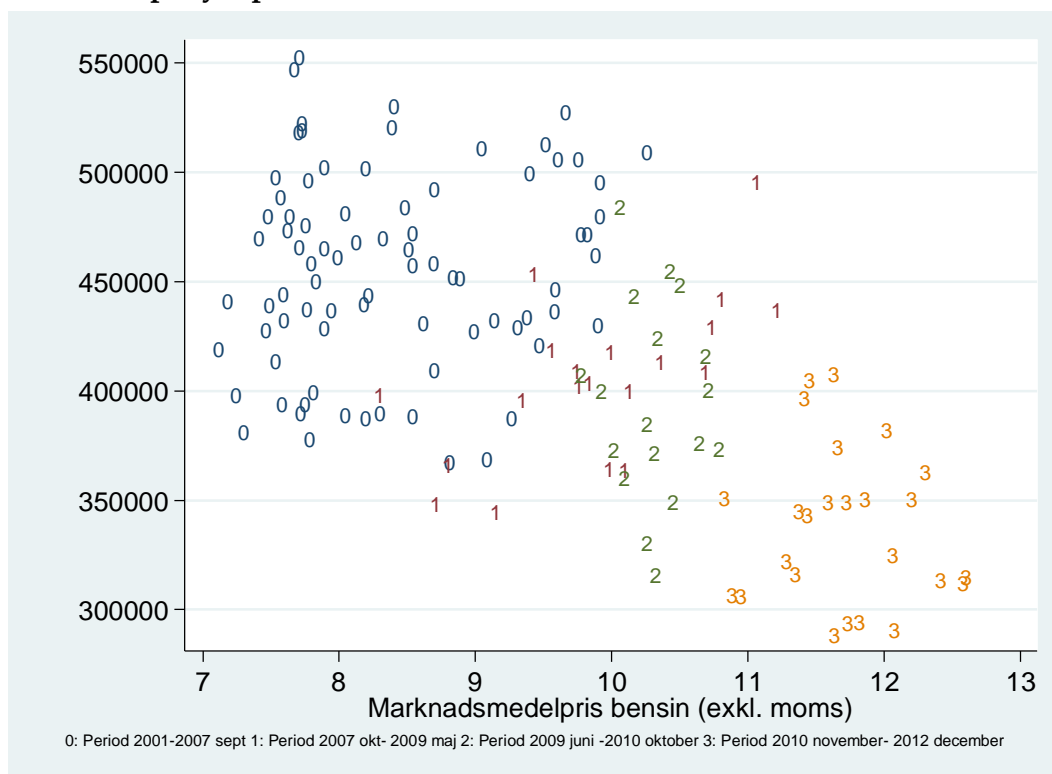
**Tabell 18 Beskrivande statistik ekonometrisk undersökning**

	Antal observationer	Medelvärde	Standard- avvikelse	Min	Max
Kvantitet	144	420836	61281	288841	552799
HHI	144	2081	332	1785	2717
Pris exkl. moms (marknadsmedel)	144	9,29	1,47	6,99	12,48
Produktkostnad	144	3,37	1,22	1,37	5,87
Skatt	144	4,93	0,27	4,50	5,37

Följande figur visar på relationen mellan volym bensin och marknadsmedelpris.



**Figur 23** Illustration av volym bensin samt marknadsmedelpris (exkl. moms) uppdelat på fyra perioder efter förvärvshändelser



I följande tabell visas resultatet av skattningen av linjär och log-linjär efterfrågan. Specifikationerna i tabell 20 använder en instrumentvariabel för bensinpris. Vilket innebär att en *two-stage least squares* metod tillämpas, eftersom det kan finnas samtida korrelation mellan feltermen och prisvariabeln. Olika marknadschocker som påverkar feltermen, kan även påverka prisvariabeln. Exempel på marknadschocker är krig eller politisk kris i oljeproducerande länder, etc. Pris på bensin instrumenteras med en variabel för summan av produktpris och skatt som båda har stark korrelation med pris.<sup>73</sup>

Skattningarna har genomförts med och utan dummyvariabler för månader. Detta för att visa på att det råder en kraftig säsongmässig variation som påverkar resultatet. Läsaren uppmanas fokusera på specifikationerna 1a, 3a, 5a samt 7a samt IV-specifikationer 1b, 3b, 5b och 7b, som inkluderar månadsdummies.

<sup>73</sup> Hausmantest för endogenitet ger stöd för användandet av IV/2SLS jämfört med OLS

**Tabell 19 Skattning av efterfrågan på bensin (Fullständiga specifikation inkl. för månadsdummies återfinns i appendix)**

	(1a)	(2)	(3a)	(4)	(5a)	(6)	(7a)	(8)
	Linjär	Linjär	Linjär	Linjär	Logaritmisk	Logaritmisk	Logaritmisk	Logaritmisk
	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin
Pris exkl. moms (marknadsmedel)	-28,826*** (1,263)	-24,250*** (2,833)	-9,844*** (1,860)	-5,540** (2,339)	-0.660*** (0.0322)	-0.554*** (0.0651)	-0.160*** (0.0375)	-0.116** (0.0520)
Lag volym bensin (t-1)			0.683*** (0.0586)	0.774*** (0.0569)			0.788*** (0.0507)	0.797*** (0.0554)
Månadsdummies	JA	NEJ	JA	NEJ	JA	NEJ	JA	NEJ
Konstant	652,056*** (13,029)	646,166*** (26,651)	214,518*** (38,670)	146,057*** (41,057)	14.31*** (0.0725)	14.17*** (0.145)	3.077*** (0.724)	2.887*** (0.791)
Observationer	144	144	143	143	144	144	143	143
R2	0.882	0.340	0.943	0.720	0.855	0.338	0.949	0.736

**Tabell 20 IV-regressioner 1-4. Produktkostnad bensin används som instrument för pris bensin. (Fullständiga specifikation inkl. för månadsdummies återfinns i appendix)**

	(1b)	(3b)	(5b)	(7b)
	Linjär	Linjär	Logaritmisk	Logaritmisk
	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin
Pris exkl. moms (marknadsmedel)	-27,224*** (1,254)	-8,233*** (1,956)	-0.599*** (0.0340)	-0.125*** (0.0404)
Lag volym bensin (t-1)		0.728*** (0.0551)		0.829*** (0.0489)
Månadsdummies	JA	JA	JA	JA
Konstant	637,622*** (12,517)	182,635*** (38,769)	14.18*** (0.0731)	2.482*** (0.710)
Observationer	144	143	144	143
R2	0.881	0.942	0.851	0.949

Robusta standardfel inom parantes. \*\*\* p<0.01, \*\* p<0.05, \* p<0.1

Resultaten från efterfrågeskattningarna visar att det finns ett samband mellan priset på bensin och efterfrågan på bensin. Ett högre pris på bensin minskar bensinförbrukningen. Tolkningen av resultatet i specifikation 5a är att en prishöjning på bensin med 10 % (allt annat lika), leder till en 6,6 % minskning av bensinförbrukning. Motsvarande specifikation i IV-modell 5b visar att en prishöjning med 10 % leder till en 5,99 % minskning av bensin, allt annat lika. Det faktum att resultaten i tabell 19, specifikationer 1a, 3a, 5a samt 7a visar på snarlika estimat som resultaten i tabell 20, IV-specifikationer 1b, 3b, 5b och 7b, visar att modellerna är robusta. Skattningarna i specifikationerna som inkluderar månadsdummies visar på hög precision.

Det är således ett robust resultat att den aggregerade efterfrågan på bensin är prisokänslig (oelastisk). Det betyder att ett koordinerat beteende mellan marknadsaktörerna eller en ökad koncentration potentiellt kan leda till betydande prisökningar eftersom högre marginaler kan tas ut med liten effekt på den samlade försäljningsvolymen.

Som jämförelse av mått på skattad priselasticitet på bensin kan en studie av Brännlund (2013) nämnas. Studien fann att den kortsiktiga priselasticiteten på bensin uppgick till -0,49 och den långsiktiga till -1,40. Perioden som Brännlund studerade var 1975-2012.

Priset på marknaden är en funktion, dels av konkurrens, dels av efterfrågans pris-känslighet (elasticitet) måste marginaler på marknaden mätas efter att hänsyn tagits till priskänsligheten för att bedöma graden av konkurrens. För att undersöka huruvida ökad koncentration lett till minskat konkurrensbeteende för drivmedelsindustrin som helhet, undersöks marknadsbeteende som en direkt funktion av HHI. Ett strukturellt antagande i förvärvskontroll är att ökad koncentrationsgrad leder till mindre konkurrens och samtidigt ökar risken för samordnat beteende. Detta innebär att det ska finnas ett positivt samband mellan HHI och beteende.

Den skattade efterfrågan används för att vidare analysera relationen mellan förvärvshändelser och potentiellt ändrat marknadsbeteende som följd av ökad koncentration. Detta görs genom beräkning av en elasticitetsjusterad marginal, en så kallad "beteendeparameter", som mäter graden av konkurrens. Ett teoretiskt förhållande mellan Lerner index ( $L_t$ ) och priselasticiteten  $\epsilon(P_t)$ , där  $\theta$  indikerar graden av konkurrens, är:

$$\theta_t = \epsilon(P_t)L_t$$

där priselasticiteten för efterfrågan definieras som  $\epsilon(P_t) = \frac{dQ_t}{dP_t} \frac{P_t}{Q_t}$ .

Lerner index definieras här som:

$$L_t = \frac{P_t - (1 + \tau)c(w_t)}{P_t}$$

Marginalkostnaden  $c(\mathbf{w}_t)$  är:

$$c(\mathbf{w}_t) = c_0 + Skatt_t + Produktkostnad_t$$

$Skatt_t$  är direkta skatter i SEK/liter.  $Produktkostnad_t$  är varukostnad för drivmedel i SEK/liter.  $c_0$  är icke observerbara komponenter. Detta är en lägre gräns och initialt antas  $c_0 = 0$ .  $\tau$  är moms.

Från de tidigare skattningarna av efterfrågan genererades variablerna priselasticitet  $\epsilon(P_t)$ , invers priselasticitet samt beteendeparameter  $\theta$ , för respektive specifikation.

## 5.1 Graden av konkurrens före och efter förvärv

En beräkning av beteendeparameterens genomsnittsvärde för olika perioder presenteras i tabell 21. Beteendeparametern har beräknats enligt följande för respektive relevant period: ((prisvariabeln för bensin - instrumentvariabeln produktionskostnad inkl. skatt) / prisvariabeln för bensin) \* priselasticiteten från IV-regression 5b). Numeriskt exempel baserat på medelvärden avseende perioden 2001-2012 för beräkning av conduct:

$$\left(\frac{9,291833 - 8,308587}{9,291833}\right) * 0,5994882 \approx 0,0634368$$

Beräkningar visar att marginaler, och därmed konsumentpriset är lågt jämfört med en vinstmaximerande monopolnivå.<sup>74</sup>

**Tabell 21 Conduct utifrån beräkning från logaritmisk statistisk IV-regression (5b)**

	Antal observationer	Medelvärde	Standard-avvikelse	Min	Max
Period 2001-2012	144	0,065	0,014	0,045	0,097
Period 2001-2007 september	81	0,071	0,015	0,046	0,097
Period 2007 oktober - 2009 maj	20	0,050	0,003	0,045	0,058
Period 2009 juni - 2010 oktober	18	0,057	0,005	0,049	0,063
Period 2010 november - 2012 december	25	0,062	0,003	0,057	0,068

Under perioden oktober 2007 till maj 2009 var konkurrensen enligt detta mått något hårdare ( $\theta = 0,050$ ) än under den senare perioden, efter StatoilHydros förvärv av Jet och St1s förvärv av Shell november 2010 till och med december 2012, då konkurrensen var något mindre hård ( $\theta = 0,062$ ).

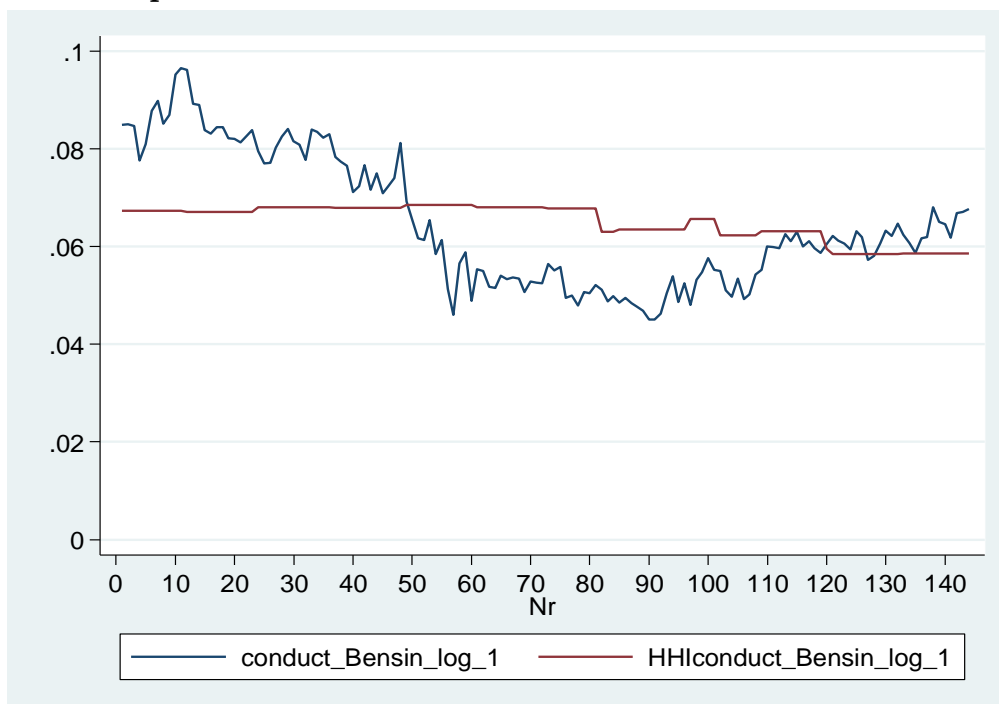
Den direkta tolkningen av de empiriska resultaten är att bruttomarginalen för bensin varit mycket låg under den studerade perioden jämfört med vad som hade varit kortsiktigt optimalt för en vinstmaximerande monopolist. Värt att notera är att

<sup>74</sup> Ett parametervärde nära 0 är ett mått på mycket hård konkurrens medan ett värde nära 1 är ett mått på ett pris som ligger nära monopolnivå.

konkurrensen även efter de senaste förvärven enligt den empiriska undersökningen enligt det mått som här används är hårdare idag än i början av den studerade perioden januari 2001-september 2007.

I följande figur illustreras hur  $\theta$  varierat under perioden 2001-2012.

**Figur 24** Illustration av skattat beteende (Conduct) utifrån beräkning från logaritmisk statistisk IV-regression (5b) på bensinmarknaden för perioden 2001-2012



Jämförelse av genomsnitt kan kompletteras med en analys av de inkrementella effekterna, vilka bekräftar att förändringar mellan perioder är signifikanta.

$$\theta_t = \beta_0 + \beta_1 D_{Statoil+Hydro} + \beta_2 D_{StatoilHydro+JET} + \beta_3 D_{St1+Shell} + \xi_t$$

$\beta_0$  fångar det genomsnittliga beteendet under perioden innan det första förvärvet ägt rum.  $D_{Statoil+Hydro}$  är en dummyvariabel som antar värdet 1 efter genomfört förvärv och 0 dessförinnan. Variabeln mäter den genomsnittliga effekten av beteende som äger rum på marknaden som följd av förvärvet.  $D_{StatoilHydro+JET}$  samt  $D_{St1+Shell}$  har definierats på liknande sätt. Specifikationen inkluderar månadsdummies för att fånga säsongsmässig variation.

**Tabell 22 Skattning av hur Conduct ändras beroende på olika förvärvshändelser. (Fullständiga specifikation inkl. för månadsdummies återfinns i appendix)**

	1 Conduct bensin (baserad på 1b)  Linjär	2 Conduct bensin (baserad på 3b med lag)  Linjär	3 Conduct bensin (baserad på 5b)  Logaritmisk	4 Conduct bensin (baserad på 7b med lag)  Logaritmisk
STATOIL+HYDRO	-0.00415** (0.00202)	-0.00126** (0.000612)	-0.0211*** (0.00292)	-0.00441*** (0.000608)
STATOILHYDRO+JET	0.0151*** (0.00265)	0.00457*** (0.000801)	0.00725* (0.00381)	0.00151* (0.000796)
ST1 + SHELL	0.0296*** (0.00251)	0.00896*** (0.000758)	0.00537 (0.00361)	0.00112 (0.000753)
Konstant	0.0594*** (0.00243)	0.0180*** (0.000734)	0.0727*** (0.00350)	0.0152*** (0.000730)
Observationer	144	144	144	144
R2	0.822	0.822	0.338	0.338

Samtliga specifikationer inkluderar även månadsdummies

Standardfel i parentes. Indikation av signifikans på en (\*\*\*), fem (\*\*) och tioprocentnivån (\*).

Sett till specifikation 3 i tabell 22, är summan av konstanten plus betavärdena 0,064.

$$0,064 \approx 0,0727 + \begin{pmatrix} -0,0211_{Statoil+Hydro} \\ +0,00725_{StatoilHydro+JET} \\ +0,00537_{St1+Shell} \end{pmatrix}$$

Värdet är approximativt samma som presenterades i tabell 21 som medelvärde för hela perioden 2001-2012 (0,065). De individuella värdena för respektive förvärvshändelse visar således på beteendeeffekten som respektive förvärv haft. Skillnaden mellan specifikation 3 och de övriga har att göra med ingångsvärden och relaterar till modellspecifikationer i tabell 20. Värdena för respektive tidsperiod som förvärvsdummyvariablerna representerar är förhållandevis stabila. Perioden Statoil-Hydro+Jet påvisar det högsta värdet, men även det är förhållandevis lågt.

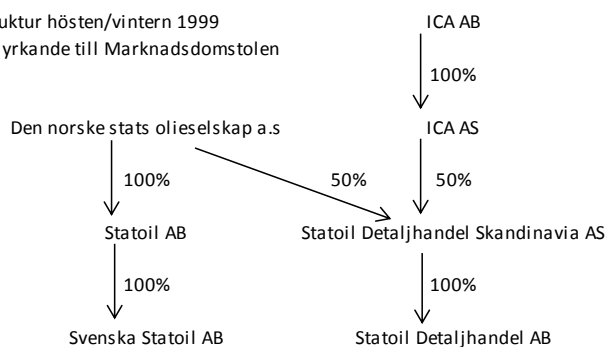
## 6 Appendix

### 6.1 Företagsstruktur på detaljhandelsmarknaden för drivmedel i Sverige

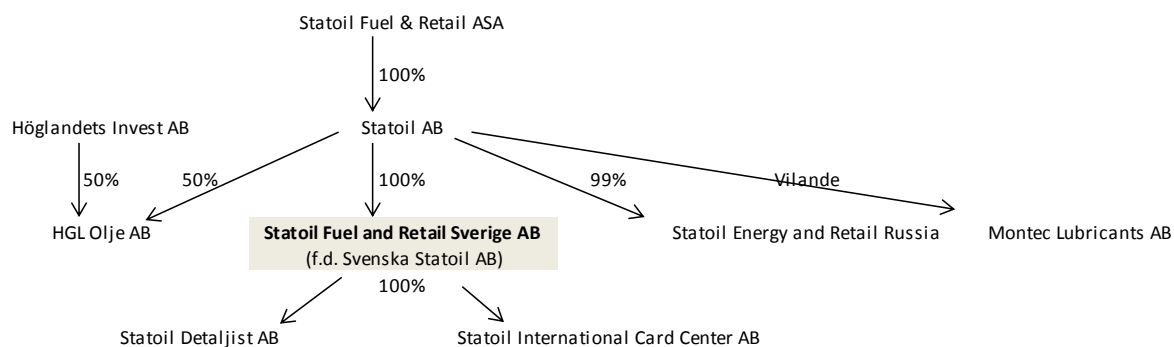
#### Företagsstruktur Statoil

Företagsstruktur hösten/vintern 1999

Källa: KKV:s yrkande till Marknadsdomstolen



Företagsstruktur 2012



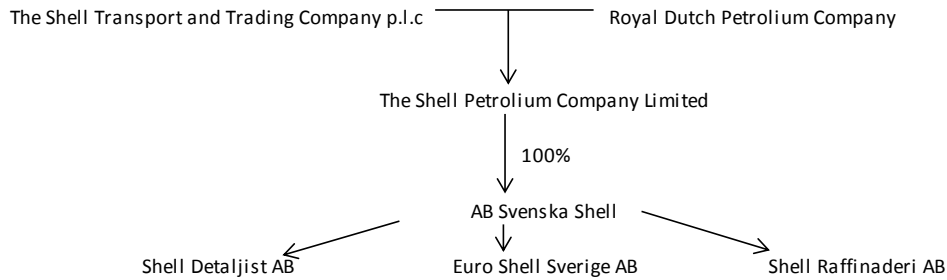
Norsk Hydro Olje AB - fusionerad 2009-11-19 in i Statoil Fuel & Retail ASA

I april 2012 blev det klart att Statoil Fuel & Retail som drivit bensinstationerna i Norden, Baltikum och Ryssland säljs till kanadensiska Alimentation Couche-Tard, men att namnet Statoil kommer behållas.

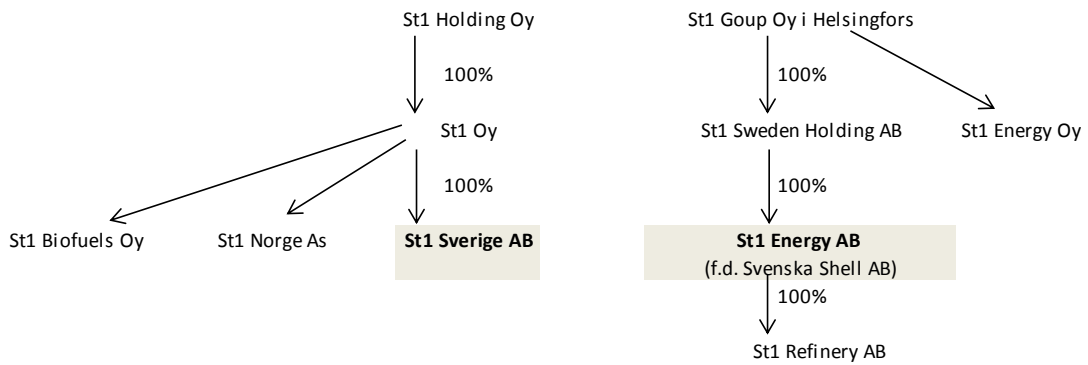
## Företagsstruktur St1 Energy AB

Företagsstruktur hösten/vintern 1999

Källa: KKV:s yrkande till Marknadsdomstolen



Företagsstruktur 2012



St1-bolagen är organiserade i två koncerner, St1 Holding och St1 Group.

St1 Sweden AB = Det ursprungliga St1 bolaget med ca 40st ursprungliga stationer.

St1 Sverige AB = Här ligger de stationer som St1 köpte från StatoilHydro. Hit flyttades sedan också de 40 ursprungliga stationerna.

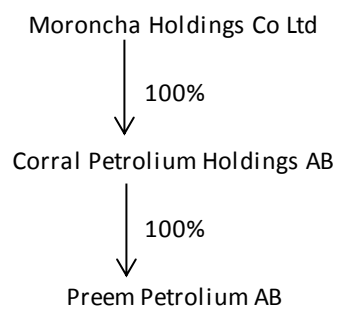
St1 Energy AB = Tidigare AB Svenska Shell här finns Shell stationerna.



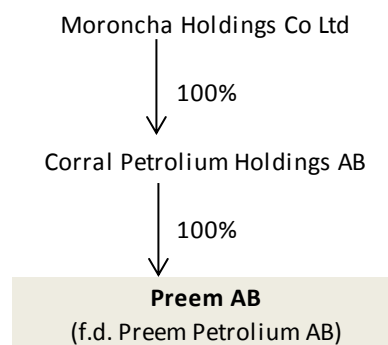
## Företagsstruktur Preem AB

Företagsstruktur hösten/vintern 1999

Källa: KKV:s yrkande till Marknadsdomstolen

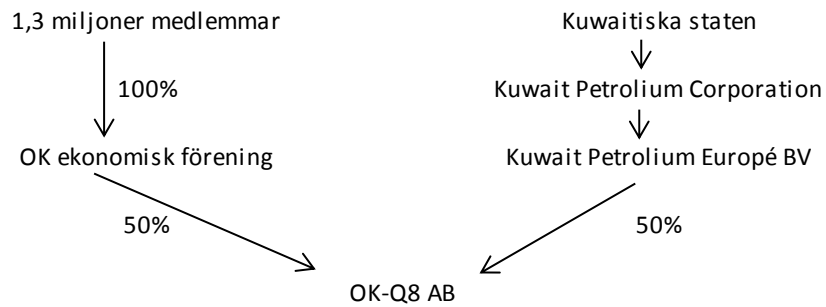


Företagsstruktur 2012

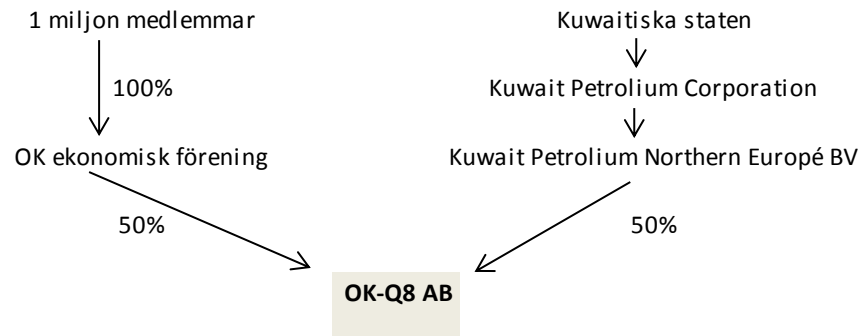


## Företagsstruktur OK-Q8 AB

Företagsstruktur hösten/vintern 1999  
Källa: KKV:s yrkande till Marknadsdomstolen



Företagsstruktur 2012



## 6.2 Drivmedelsbranschens lönsamhet

Kompletterande tabeller till avsnitt 4 om drivmedelbolagens lönsamhet redovisas i detta avsnitt.

**Tabell 23 Omsättning inkl. punktskatter, mkr. Källa: Årsredovisningar<sup>75</sup>**

	Preem AB	Statoil	St1 Energy AB	OK-Q8 AB	St1 Sverige AB
<b>2000</b>	39 558	8 095	11 570	3 857	
<b>2001</b>	36 409	8 479	11 416	5 531	
<b>2002</b>	33 323	7 884	10 261	6 365	
<b>2003</b>	34 789	8 243	9 860	6 395	
<b>2004</b>	40 192	9 854	12 267	7 772	
<b>2005</b>	53 374	13 697	16 764	9 701	
<b>2006</b>	67 435	19 084	19 119	10 469	
<b>2007</b>	63 914	21 099	19 778	14 386	
<b>2008</b>	87 375	24 702	28 101	12 151	136
<b>2009</b>	63 814	23 445	19 968	11 703	1 236
<b>2010</b>	77 257	32 099	25 583	13 608	2 007
<b>2011</b>	91 554	29 440	29 544	15 609	2 461
<b>2012</b>	105 088		32 708		

**Tabell 24 Räntabilitet på totalt kapital. Källa: Årsredovisningar**

	Preem AB	Statoil	St1 Energy	OK-Q8 AB	St1 Sverige
<b>2000</b>	12%	3%	17%	0%	-
<b>2001</b>	5%	-5%	6%	-1%	-
<b>2002</b>	2%	6%	7%	8%	-
<b>2003</b>	4%	2%	-2%	3%	-
<b>2004</b>	17%	3%	16%	9%	-
<b>2005</b>	20%	8%	19%	8%	-
<b>2006</b>	10%	-16%	1%	-3%	-
<b>2007</b>	14%	4%	2%	2%	-
<b>2008</b>	-3%	-13%	-9%	-4%	-1%
<b>2009</b>	16%	12%	4%	12%	-2%
<b>2010</b>	9%	22%	2%	11%	3%
<b>2011</b>	4%	12%	-1%	11%	16%
<b>2012</b>	10%	-	4%	-	-

<sup>75</sup> Statoil: Statoil Fuel & Retail Sverige AB (F.d Svenska Statoil AB). St 1 Energy: St1 Energy AB från 2010 (AB Svenska Shell tom 2009). St 1 Sverige: St1 Sverige AB från 2009 (tidigare Uno-X Svenska AB)

## 6.3 Fullständiga specifikationer ekonometrisk undersökning

Tabell 25 Skattning av efterfrågan på bensin

	(1a)	(2)	(3a)	(4)	(5a)	(6)	(7a)	(8)
	Linjär	Linjär	Linjär	Linjär	Logaritmisk	Logaritmisk	Logaritmisk	Logaritmisk
	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin
Pris exkl. moms	-28,826*** (1,263)	-24,250*** (2,833)	-9,844*** (1,860)	-5,540** (2,339)	-0.660*** (0.0322)	-0.554*** (0.0651)	-0.160*** (0.0375)	-0.116** (0.0520)
Lag volym bensin (t-1)			0.683*** (0.0586)	0.774*** (0.0569)			0.788*** (0.0507)	0.797*** (0.0554)
m_januari	-30,227*** (8,976)		-36,942*** (6,478)		-0.0749*** (0.0245)		-0.0989*** (0.0150)	
m_februari	-34,575*** (8,974)		-18,090*** (6,458)		-0.0873*** (0.0245)		-0.0404*** (0.0148)	
m_mars	26,232*** (8,980)		43,834*** (6,483)		0.0680*** (0.0245)		0.120*** (0.0149)	
m_april	40,673*** (8,994)		17,129** (6,631)		0.103*** (0.0245)		0.0333** (0.0152)	
m_maj	70,174*** (9,000)		40,015*** (6,829)		0.172*** (0.0245)		0.0845*** (0.0156)	
m_juni	80,317*** (8,998)		31,676*** (7,572)		0.195*** (0.0245)		0.0574*** (0.0170)	
m_juli	115,209*** (9,000)		58,879*** (7,956)		0.268*** (0.0245)		0.111*** (0.0178)	
m_augusti	93,036*** (8,995)		14,243 (9,251)		0.221*** (0.0245)		0.00877 (0.0200)	
m_september	39,434*** (8,990)		-23,859*** (8,326)		0.0997*** (0.0245)		-0.0735*** (0.0183)	
m_oktober	39,685***		14,965**		0.0993***		0.0269*	

	(1a)	(2)	(3a)	(4)	(5a)	(6)	(7a)	(8)
	Linjär	Linjär	Linjär	Linjär	Logaritmisk	Logaritmisk	Logaritmisk	Logaritmisk
	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin	Volym bensin
m_november	(8,979) -428.6		(6,652) -25,396***		(0.0245) -0.000188		(0.0153) -0.0716***	
Konstant	(8,974) 652,056*** (13,029)	646,166*** (26,651)	(6,655) 214,518*** (38,670)	146,057*** (41,057)	(0.0245) 14.31*** (0.0725)	14.17*** (0.145)	(0.0152) 3.077*** (0.724)	2.887*** (0.791)
Observationer	144	144	143	143	144	144	143	143
R2	0.882	0.340	0.943	0.720	0.855	0.338	0.949	0.736

Standardfel inom parantes.

\*\*\* p<0.01, \*\* p<0.05, \* p<0.1

**Tabell 26 IV-regressioner. Produktkostnad används som instrument för pris**

	(1b) Linjär Volym bensin	(3b) Linjär Volym bensin	(5b) Logaritmisk Volym bensin	(7b) Logaritmisk Volym bensin
Pris exkl. moms (marknadsmedel)	-27,224*** (1,254)	-8,233*** (1,956)	-0.599*** (0.0340)	-0.125*** (0.0404)
Lag volym bensin (t-1)		0.728*** (0.0551)		0.829*** (0.0489)
m_januari	-30,016*** (7,635)	-37,453*** (5,326)	-0.0742*** (0.0239)	-0.100*** (0.0140)
m_februari	-34,585*** (7,567)	-17,018*** (5,140)	-0.0874*** (0.0234)	-0.0380*** (0.0135)
m_mars	25,838*** (7,886)	44,890*** (5,900)	0.0663*** (0.0248)	0.122*** (0.0148)
m_april	39,913*** (7,313)	15,417*** (4,937)	0.0997*** (0.0243)	0.0293** (0.0126)
m_maj	69,308*** (9,133)	37,847*** (6,196)	0.169*** (0.0267)	0.0795*** (0.0148)
m_juni	79,482*** (10,337)	28,310*** (7,642)	0.191*** (0.0291)	0.0498*** (0.0176)
m_juli	114,341*** (9,528)	55,005*** (7,638)	0.265*** (0.0268)	0.102*** (0.0162)
m_augusti	92,251*** (10,172)	8,924 (7,909)	0.218*** (0.0276)	-0.00261 (0.0176)
m_september	38,764*** (9,235)	-28,141*** (8,218)	0.0968*** (0.0277)	-0.0828*** (0.0190)
m_oktober	39,301*** (8,487)	13,264** (6,113)	0.0976*** (0.0260)	0.0229 (0.0150)
m_november	-523.6 (9,288)	-27,046*** (6,294)	-0.000648 (0.0287)	-0.0753*** (0.0155)
Konstant	637,622*** (12,517)	182,635*** (38,769)	14.18*** (0.0731)	2.482*** (0.710)
Observationer	144	143	144	143
R2	0.881	0.942	0.851	0.949

Rpbusta standardfel inom parantes.

\*\*\* p&lt;0.01, \*\* p&lt;0.05, \* p&lt;0.1

**Tabell 27 Skattning av hur CONDUCT ändras beroende på olika förvärvshändelser**

	(1) Conduct bensin Linjär	(2) Conduct bensin Linjär	(3) Conduct bensin Logaritmisk	(4) Conduct bensin Logaritmisk
STATOIL+HYDRO	-0.00415** (0.00202)	-0.00126** (0.000612)	-0.0211*** (0.00292)	-0.00441*** (0.000608)
STATOILHYDRO+JET	0.0151*** (0.00265)	0.00457*** (0.000801)	0.00725* (0.00381)	0.00151* (0.000796)
ST1 + SHELL	0.0296*** (0.00251)	0.00896*** (0.000758)	0.00537 (0.00361)	0.00112 (0.000753)
m_januari	0.00567* (0.00329)	0.00172* (0.000996)	-0.00105 (0.00475)	-0.000219 (0.000990)
m_februari	0.00870*** (0.00329)	0.00263*** (0.000996)	-0.000865 (0.00475)	-0.000181 (0.000990)
m_mars	-8.33e-06 (0.00329)	-2.52e-06 (0.000996)	-0.00185 (0.00475)	-0.000387 (0.000990)
m_april	-0.000540 (0.00329)	-0.000163 (0.000996)	-0.00305 (0.00475)	-0.000637 (0.000990)
m_maj	-0.00308 (0.00329)	-0.000932 (0.000996)	-0.00153 (0.00475)	-0.000319 (0.000990)
m_juni	-0.00606* (0.00330)	-0.00183* (0.000999)	-0.00212 (0.00476)	-0.000442 (0.000993)
m_juli	-0.0111*** (0.00330)	-0.00336*** (0.000999)	-0.00291 (0.00476)	-0.000608 (0.000993)
m_augusti	-0.00991*** (0.00330)	-0.00300*** (0.000999)	-0.00441 (0.00476)	-0.000920 (0.000993)
m_september	-0.00253 (0.00330)	-0.000764 (0.000999)	-0.00393 (0.00476)	-0.000819 (0.000993)
m_oktober	-0.00181 (0.00330)	-0.000547 (0.000997)	0.000151 (0.00475)	3.15e-05 (0.000991)
m_november	0.00211 (0.00330)	0.000638 (0.000997)	-0.000146 (0.00475)	-3.05e-05 (0.000991)
KONSTANT	0.0594*** (0.00243)	0.0180*** (0.000734)	0.0727*** (0.00350)	0.0152*** (0.000730)
OBSERVATIONER	144	144	144	144
R2	0.822	0.822	0.338	0.338

Samtliga specifikationer inkluderar även månadsdummies

Standardfel i parentes. Indikation av signifikans på en (\*\*\*), fem (\*\*) och tioprocentnivån (\*).

## 7 Referenser

Barron, J.M., Taylor, B.A. and Umbeck, J.R. (2004a) Number of sellers, average prices and price dispersion. *International Journal of Industrial Organization* 22: 1041–1066.

Barron, J.M., Taylor, B.A. and Umbeck, J.R. (2004b) Will open supply lower retail gasoline prices? *Contemporary Economic Policy* 22: 63–77.

Brännlund, R (2013) Bensin- och Dieselkonsumtion i Sverige. Publicerad i Finansdepartementets promemoria Fi2013/1123  
<http://www.regeringen.se/content/1/c6/21/38/38/7f6056a9.pdf>

Clemenz, G. and Gugler, K. (2006): Locational choice and price competition: some empirical results for the Austrian retail gasoline market. *Empirical Economics* 31: 291–312.

Coloma, G. (2002) The effect of the Repsol-YPF merger on the Argentine gasoline market. *Review of Industrial Organization* 21: 399–418.

Dagens industri (1991), "Bytesaffär mellan BP och Statoil, koncentrerar sig på halva", 1991-03-14.

Dagens industri (1995) "OK vill bryta med OKP; Föreningar trötta på leveransmonopol", 1995-09-18.

Dagens Nyheter (1994) "OK Petroleum får köpa Texaco", 1994-08-12.

Direkt (2008), "StatoilHydro: EU godkänner köp av Jet, säljer 198 stationer", 2008-10-21.

Eckert, A. and West, D.S. (2004) A tale of two cities: price uniformity and price volatility in gasoline retailing. *Annals of Regional Science* 38: 25–46.

Eckert, A. (2013), Empirical studies of gasoline retailing: A guide to the literature. *Journal of Economic Surveys* Vol 27, No. 1, pp 140-166.

EIA (2013), Petroleum & other liquids, spot prices  
[http://www.eia.gov/dnav/pet/pet\\_pri\\_spt\\_s1\\_d.htm](http://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_spt_s1_d.htm)

Euroinvestor "St1 Oy köper en del av StatoilHydro ASAs automatstationsnät i Sverige och Norge", 2009-04-01 <http://www.euroinvestor.se/nyheter/2009/04/01/st1-oy-koper-en-del-av-statoilhydro-asas-automatstationsnat-i-sverige-och-norge/10249868>



EU-kommissionen Case No COMP/M.4545 STATOIL/HYDRO

[http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4545\\_20070503\\_20310\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4545_20070503_20310_en.pdf)

EU-kommissionen Case No COMP/M.4919 – STATOILHYDRO/ CONOCOPHIL-LIPS

[http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919\\_20081021\\_20600\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919_20081021_20600_en.pdf)

EU-kommissionen, pressmeddelande 2007-05-03, "Mergers: Commission approves proposed merger between Statoil and Hydro" [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-07-606\\_en.htm#PR\\_metaPressRelease\\_bottom](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-07-606_en.htm#PR_metaPressRelease_bottom)

Erutku, C. and Hildebrand, V.A. (2010) Conspiracy at the pump. *Journal of Law and Economics* 53: 223–236.

Ganslandt, M. och Norbäck, P.-J. (2004) Do Mergers Result in Collusion?

[http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=967814](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=967814)

Göteborgs-Posten (1994) "OK Petroleum köper Texaco, 1994-07-13.

Göteborgs-Posten (1995) "OK köper Petroleums bensindivision", 1995-10-03.

Hastings, J.S. (2004) Vertical relationships and competition in retail gasoline markets: empirical evidence from contract changes in southern California. *American Economic Review* 94: 317–328.

KKV Dnr 459/93, anmälan och beslut.

KKV Dnr 459/93, anmälan och beslut.

KKV Dnr 421/94, anmälan och beslut.

KKV Dnr 1151/95, anmälan och beslut.

KKV Dnr 1081/95, anmälan och beslut.

KKV Dnr 144/2009, anmälan och beslut.

KKV Dnr 253/2009, anmälan och beslut.

KKV Dnr 515/2010, anmälan och beslut.

KKV Dnr 366/96, anmälan och beslut.

Kågesson, Per (2012), "Dieselization in Sweden", *Energy Policy* 54 (2013) 42-46.

Meyer, J. and von Cramon-Taubadel, S. (2004) Asymmetric Price Transmission: A Survey Jochen Meyer and Stephan von Cramon-Taubadel Journal of Agricultural Economics — Volume 55, Number 3 — November 2004 — Pages 581-611.

Norsk Hydro ASA och Statoil ASA, Merger of Hydro Petroleum with Statoil, US Prospectus, s 31

[http://www.hydro.com/upload/Documents/Reports/Other%20reports/US Prospectus.pdf](http://www.hydro.com/upload/Documents/Reports/Other%20reports/US_Prospectus.pdf)

Official Journal of the European Union, Summary of Commission Decision of 21 October 2008 declaring a concentration compatible with the common market and the functioning of the EEA Agreement (Case COMP/M.4919 — StatoilHydro/ConocoPhillips) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:201:0005:0008:EN:PDF>

Official Journal of the European Union, Initiation of proceedings (Case COMP/M.4919 — Statoil/ConocoPhillips)(Text with EEA relevance <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:121:0006:0006:EN:PDF>

OK-Q8 AB, Årsredovisningar 2000-2012.

Preem AB, Årsredovisningar 2000-2012.

SCB (2013a) Fordonsstatistik, bestånd, nyregistreringar och avregistreringar.

SCB (2013b) Prisindex för bensin 95 (1990=100).

SCB (2013c) Prisindex för diesellojla (1990=100).

SCB (2013d) Prisindex för eldningsolja 1 (1990=100).

SCB (2013e) Konsumentprisindex (KPI) totalt, skuggindex, 1980=100 efter tid omräknat till basår 1990.

SCB (2013f) Ämnesområde: Nationalräkenskaper, tabell: Hushållens konsumtionsutgifter (ENS95) efter varaktighet. Kvartal 1993K1-2013K1. Senast uppdaterad: 2013-05-29 09:30.

Shepard, A. (1993) Contractual form, retail price, and asset characteristics in gasoline retailing. RAND Journal of Economics 24: 58–77.

Silvia, L. and Taylor, C.T. (2010) Petroleum mergers and competition in the north-east United States. Federal Trade Commission Working Paper 300.

Simpson, J. and Taylor, C. (2008) Do Gasoline Mergers Affect Consumer Prices? The Marathon Ashland Petroleum and Ultramar Diamond Shamrock Transaction, Journal of Law and Economics, Vol. 51, No. 1 (February 2008), pp. 135-152.

Skatteverket (2011) Skatter i Sverige, Skattestatistisk årsbok 2011 Tabell 6.13 s 142  
<http://www.skatteverket.se/download/18.5fc8c94513259a4ba1d800065200/1322210748266/15214.pdf>

SPBI (2013a) Volym, data hämtad 2013-06-17  
<http://spbi.se/statistik/volymer/?gb0=month&df0=2000-01-01&dt0=2013-12-31&ts0=0>

SPBI (2013b) Priser, data hämtad 2013-06-17  
<http://spbi.se/statistik/priser/bensin/?gb0=month&df0=2001-01-01&dt0=2013-12-31&ts0=0> samt <http://spbi.se/statistik/priser/diesel/?gb0=month&df0=2001-01-01&dt0=2013-12-31&ts0=0>

SPBI (2013c) Försäljningsställen, data hämtad 2013-06-17,  
<http://spbi.se/statistik/forsaljningsstallen>

SPBI (2013d) Försäljningsställen med förnybara drivmedel, data hämtad 2013-06-17  
<http://spbi.se/statistik/forsaljningsstallen/forsaljningsstallen-med-fornybara-drivmedel/>

SPBI (2013e) Skatter, data hämtad 2013-06-17  
<http://spbi.se/statistik/skatter/?df0=2005&dt0=2006&unit0=1&ts0=0>

SPI Branschfakta 2008, Verksamhetsbeskrivning för 2008  
<http://spbi.se/wordpress/wp-content/uploads/2010/09/SPI-Branschfakta-20081.pdf>

SPI Branschfakta 2010, Verksamhetsbeskrivning för 2009  
<http://spbi.se/wordpress/wp-content/uploads/2010/09/SPI-Branschfakta-2010.pdf>

St1 Företagsfakta, <http://www.st1.se/foretagsfakta>

St1 Energy AB från 2010 (AB Svenska Shell tom 2009), årsredovisningar 2000-2012.

St1 Sverige AB från 2009 (tidigare Uno-X Svenska AB), årsredovisningar 2009-2012.

Statoil, pressmeddelande 2007-10-01, "StatoilHydro – merger implemented"  
<http://www.statoil.com/en/newsandmedia/news/2007/pages/mergerimplemented.aspx>

Statoil Fuel & Retail, pressmeddeande 2012-06-20, "Statoil Fuel & Retail to become part of Couche-Tard"  
[http://www.statoilfuelretail.com/en/newsandmedia/news/Pages/HuginPressRelease\\_1620985.aspx](http://www.statoilfuelretail.com/en/newsandmedia/news/Pages/HuginPressRelease_1620985.aspx)

Statoil Fuel & Retail Sverige AB (F.d Svenska Statoil AB), årsredovisningar 2000-2012.

Svenska Dagbladet (1995) "OKP och Texaco i ny kedja", 1995-10-03.

Taylor, C.T. and Hosken, D.S. (2007) The economic effects of the Marathon-Ashland joint venture: the importance of industry supply shocks and vertical market structure. *Journal of Industrial Economics* 55: 419–451.

TT (1991), "Statoil köper BP-stationer, 1991-03-13.

TT (1996), "OK Petroleum byter namn till Preem Petroleum", 1996-01-29.

TT (1996), "OK skyltar på Q8-mackar", 1996-02-02.

TT (1996), "Ökad koncentration på bensenmarknaden", 1996-02-06.

TT (1996) "Norsk Hydro köper Uno-X", 1996-03-25.

TT (1994) "OK Petroleum köper 400 Texaco-stationer, 1994-07-12.

TT(1994) "OK Petroleum säljs ut till Saudiarabien", 1994-03-16.

TT (1993), "Statoil köper BP:s bensinstationer och blir störst i Sverige, 1993-06-23.

TT (2004) "Statoil och Norsk Hydro diskuterade samgående", 2004-02-10.

TT (2010) "Shell redo sälja svensk verksamhet", 2010-09-02.

Van Meerbeeck, W. (2003) Competition and local market conditions on the Belgian retail gasoline market. *De Economist* 151: 369–388.





*Adress* 103 85 Stockholm  
*Besöksadress* Torsgatan 11  
*Telefon* 08-700 16 00  
*Fax* 08-24 55 43  
konkurrensverket@kkv.se

[www.konkurrensverket.se](http://www.konkurrensverket.se)