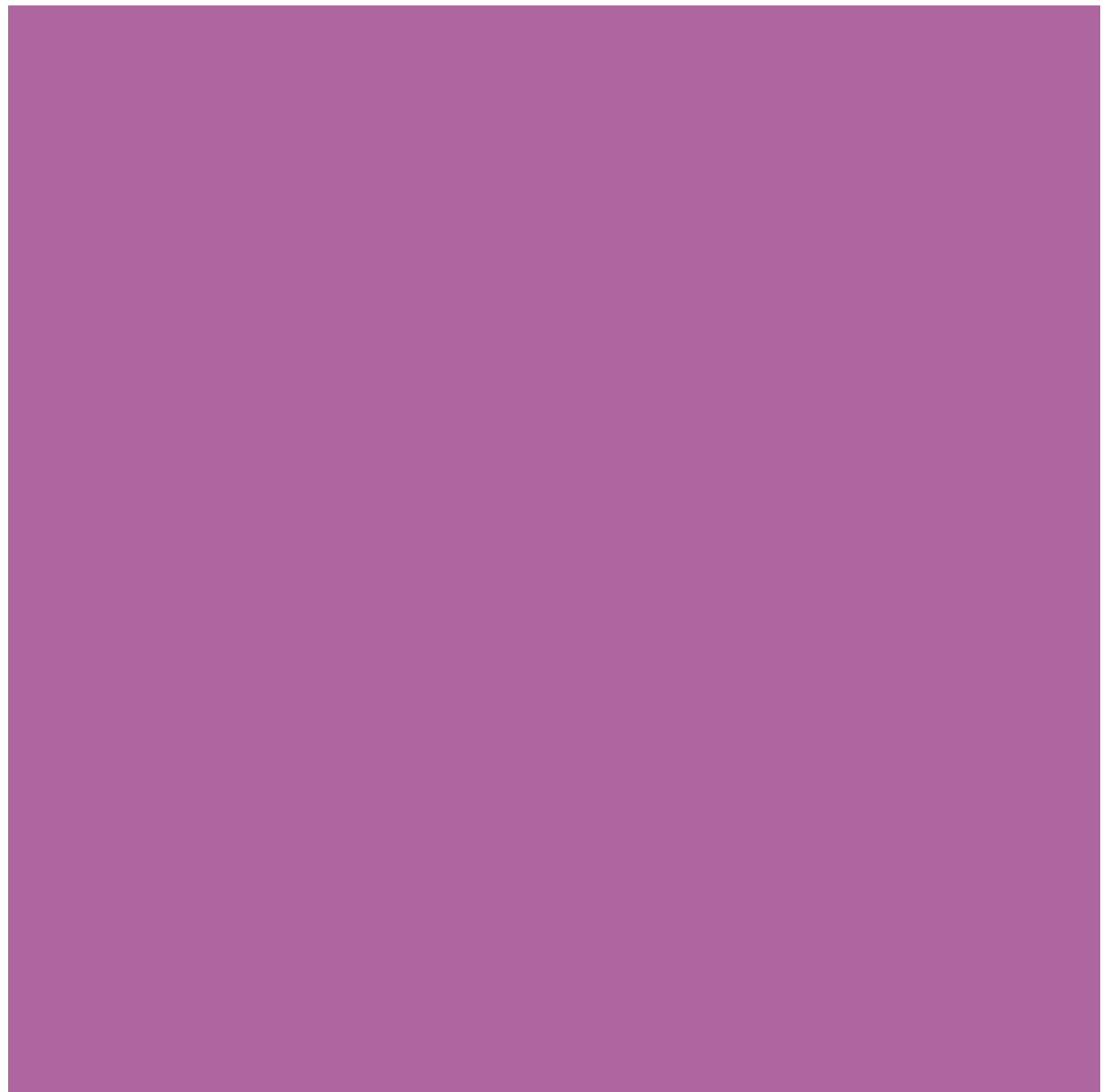




Prisspredning bensin og autodiesel

05/2001



Prisspredning bensin og autodiesel

Rapport fra Konkurransetilsynet av 28. november 2001

Tidligere utgitt:

- 4/01 Sammenlignende prisundersøkelse – enkelte dagligvarekjeder i Oslo**
- 3/01 Prisivirkninger og konkurransemessige virkninger av merverdiavgiftsreformen**
- 2/01 Rammebetingelser og konkurranseforhold i jordbrukssektoren**
- 1/01 Sanksjonering - er det verdt prisen?**
- 1/00 Konkurranseforhold i dagligvarehandelen**
- 4/98 Avgrensning av relevante markeder i kraftnæringen**
- 3/98 Avgrensning av relevante markeder i finansnæringen**
- 2/98 Konkurranseutsetting av renovasjonstjenesten**
- 1/98 Konkurranseforhold og inntjening i verdipapirforetak**

Innhold

Innledning	5
Sammendrag	5
Om markedet for bensin og autodiesel	5
Utvalget av data	7
Prisspredning på bensin	7
Betydningen av fraktutjevningsordningen	15
Avgiftsreduksjon 1. januar og 1. juli 2001	17

Innledning

Arbeids- og administrasjonsdepartementets ba i sitt tildelingsbrev for 2001 "om at Konkurransetilsynet foretar en landsomfattende prisspredningsundersøkelse på drivstoff, og gir rapport om aktuelle forhold vedrørende den gjeldende frakttilskuddsordningen."

Konkurransetilsynet tolket departementets mandat dit hen at det minst ønsket

- 1) en generell oversikt over geografiske forskjeller i pris, og
- 2) en vurdering av fraktutjevningsordningen
I tillegg ble det besluttet å studere
- 3) virkningen av avgiftsreduksjonen på bensin og diesel 1. januar og 1. juli 2001

Størstedelen av arbeidet har vært utført av førstekonsulent Ove Skaug Halsos.

Før vi presenterer resultatene av undersøkelsen skal vi gi en kort redegjørelse for markedet for bensin og autodiesel, samt en beskrivelse av datautvalget.

Sammendrag

Konkurransetilsynet innhentet priser i perioden fra 15. november 2000 til 15. juli 2001. Priser fra Statoil Detaljhandel, Norske Shell, Hydro Texaco, Conoco Jet og Rema Bensin inngår i utvalget.

I undersøkelsen har vi analysert geografiske forskjeller i pris, gitt en vurdering av fraktutjevningsordningen og studert virkningen av avgiftsreduksjonene på bensin og diesel 1. januar og 1. juli 2001.

Undersøkelsen viser at prisforskjellene mellom fylkene i Norge er relativt beskjedne. For eksempel er gjennomsnittsprisen på bensin i det dyreste fylket ikke mer enn mellom 4,5 og 9 prosent dyrere enn det billigste fylket i de periodene vi har innhentet data for. Tilsvarende prisforskjeller på diesel varierer mellom 4,5 og 6,8 prosent. Prisforskjellene innad i fylkene er

imidlertid ofte større enn på målt mellom fylkene. Det er derfor mulig å kjøpe billigere bensin eller diesel i Finnmark enn på visse stasjoner i for eksempel Oslo.

Vi fant videre ut at det var mye som tyder på at fraktutjevningsordningen ikke er et særlig treffsikkert prisutjevnenende virkemiddel. Andre forhold enn transportkostnadene, som konkurransen fra automatstasjonene til Jet og Rema Bensin samt etterspørernes mobilitet og prisbevissthet, synes viktigere for stasjonenes prissetting.

Vi har studert prisene før og etter avgiftsreduksjonene på bensin og autodiesel i år. Disse tyder på at avgiftsreduksjonene har ført til reduserte utsalgspriser. Det er imidlertid en tendens til at prisreduksjonene som følge av avgiftskuttene er større for bensin enn for autodiesel.

Om markedet for bensin og autodiesel

Det relevante markedet

Utgangspunktet for avgrensningen av det relevante produktmarkedet er i hvilken grad kjøperne anser varer eller tjenester som substituerbare med hensyn til dekningsgraden av et bestemt behov. Med substituerbarhet menes i hvilken grad ulike produktvarianter kan dekke det samme behovet hos etterspørerne. Jo bedre substitutt desto mer sannsynlig er det at varen eller tjenesten vil bli inkludert i produktmarkedet.

Biler er bygget slik at de bruker en bestemt type drivstoff. En bil som har bensinmotor kan derfor ikke benytte autodiesel, mens en bil med dieselmotor ikke kan anvende bensin. Substituerbarhet mellom bensin og diesel er således avhengig av at konsumenten skifter kjøretøy, og må derfor i utgangspunktet anses å være begrenset. Bensin og autodiesel selges imidlertid i hovedsak på de samme stedene, det vil si bensinstasjonene. Dette gjør at konkurranseforholdene for bensin og diesel ligner hverandre, og dette har vært begrunnelsen for at Konkurransetilsynet i tidligere saker har inkludert både bensin og autodiesel i samme relevante produktmarked.

I A98-3¹ ble det relevante produktmarkedet antatt å være bensin og annet drivstoff til bruk i motorkjøretøyer. I V2000-36² vurderte tilsynet om propan kan omfattes av det samme relevante produktmarkedet som bensin og autodiesel, men fant at dette trolig ikke er tilfelle. Videre har det blitt vurdert om salg av bensin fra automatstasjoner utgjør et eget relevant produktmarked i og med at det generelt er mindre kostnader knyttet til drift av automatstasjoner enn ordinære bensinstasjoner. Tilsynet har imidlertid kommet frem til at salg av bensin fra både automat og ordinære stasjoner må antas å tilhøre samme relevante produktmarked.

Seks kjeder er representert i det norske markedet for drivstoff³. Disse kjedene er Statoil Detaljhandel, Shell, Esso, Hydro Texaco, Jet og Rema Bensin. Jet og Rema Bensin selger imidlertid ikke autodiesel fra sine stasjoner⁴. Dette gjør at tilbudssiden i dieselmarkedet skiller seg noe fra tilbudssiden i bensinmarkedet. Videre er trolig også en større andel av de som konsumerer diesel profkunder, det vil si aktører som bruker diesel som innsatsfaktor i produksjon av transporttjenester. Eksempler på dette er taxinæringen og langtransportsektoren som vanligvis bruker kjøretøy med dieselmotorer. Av nevnte grunner kan det tenkes at konkurranseforholdene er ulike for bensin og autodiesel. Vi har innhentet prisdata for både bensin og autodiesel for å forsøke å si noe om dette.

Også det relevante geografiske markedet avgrenses med utgangspunkt i kjøpernes substitusjonsmuligheter. Normalt er transportkostnader den faktoren som har størst betydning for avgrensningen av det relevante geografiske markedet. Jo høyere transportkostnadene er i forhold til produktprisen, desto mindre er vanligvis det relevante geografiske markedet.

Et relevant geografiske marked avgrenses normalt ut fra den avstanden kjøperne i det relevante produktmarkedet er villige til å reise for å kjøpe vedkommende produkt. For en bilist vil dette trolig begrense seg til det geografiske området som ligger i nærheten av de streknin-

gene vedkommende vanligvis kjører. Det relevante geografiske markedet må derfor anses å være lokalt.

Det kan tenkes at det relevante geografiske markedet er litt forskjellig for bensin og diesel. Som nevnt bruker en større andel av profkunder diesel enn bensin og det er rimelig å anta at disse etterspør drivstoff i et større område enn privatkunder.

Som følge av at bensinstasjonene i landet er organisert gjennom kjedekonstellasjoner, skjer deler av konkurransen i markedet også på landsbasis. Konkurransen på landsbasis skjer blant annet gjennom markedsføring i landsdekkende aviser eller fjernsynsreklame. Imidlertid retter den landsdekkende annonseringen seg vanligvis mot andre produkter enn bensin og autodiesel.

Konkurranseforholdene i det relevante markedet

Både bensin og autodiesel må antas hver for seg å være tilnærmet homogene produkter. Pris er derfor trolig den viktigste strategiske variabelen i konkurransen mellom bensinstasjonene om salg av drivstoff. Denne type konkurranse omtales normalt i økonomisk teori som Bertrand-konkurranse. Prisene i markeder med slike konkurranseforhold er ofte karakterisert ved hard priskonkurranse, slik at prisene i stor grad reflekterer marginalkostnadene selv med få aktører på tilbudssiden. Stasjonenes muligheter for å oppnå marginer på salg av drivstoff er derfor avhengig av at det er en viss avstand til nærmeste bensinstasjon, slik at vedkommende forhandler kan oppnå markedsrett overfor konsumentene i nærheten. En annen mulighet er at stasjoner i visse områder samarbeider, enten stilltiende eller formelt, om pris eller markedsdeling. Denne type samarbeid er trolig enklere både å initiere og opprettholde dess færre konkurrenter det er i markedet. Dette skulle tilsi at prisene i områder med lav tetthet av bensinstasjoner kan ha et høyere prisnivå enn i områder med høy tetthet.

På den annen side er trolig konsumentene i

¹ Du Pont Jet – tilsynets avgjørelse om ikke-inngrep av 6. februar 1998.

² Esso Norge AS – tilsynets dispensasjon av 6. april 2000 til fastsetting av maksimalpriser og samarbeid om rabattdeling ved salg av drivstoff.

³ Det finnes noen mindre uavhengige aktører, men disse utgjør så liten del av markedet at de kan holdes utenfor.

⁴ Automatkjedene Smart og Uno X er eid av henholdsvis Shell og HydroTexaco og selger diesel fra sine stasjoner.

områder med spredt bosetting og lav tetthet av bensinstasjoner mer avhengig av bilen på grunn av manglende transportalternativer enn konsumenter i mer sentrale strøk. Fordi drivstoffutgiftene til bilistene i områder med spredt bosetting er høyere vil de kanskje være mer prisbevisste enn bilister i tettbygde strøk. Denne effekten kan bidra til å redusere markedsmakten til bensinstasjonene i distriktene.

Av de seks dominerende drivstoffkjedene i landet driver de fire største (Statoil, Shell, Esso og HydroTexaco) sine stasjoner hovedsakelig⁵ etter franchisekonsept, hvor forhandlerne setter utsalgsprisen på sine stasjoner. Samtlige stasjoner i Jet og Rema Bensin-kjeden blir drevet av morselskapet og utsalgsprisene på disse stasjonene settes av selskapene. Statoil Detaljhandel, Shell, Esso og Hydro Texaco har bensinstasjoner spredt over hele landet. Rema Bensin har etablert stasjoner på Østlandet, i Trøndelag og Nord-Norge, mens Jets virksomhet er konsentrert i Østlandsområdet.

Som nevnt skjer konkurransen på markedene for salg av bensin og autodiesel både lokalt og på landsbasis. Dette kan ha flere konkurransemessige virkninger. Konkurransetilsynet har tidligere påpekt⁶ at muligheten til å utnytte markedsmakt lokalt, vil kunne motvirkes gjennom konkurransen som skjer sentralt. Det hender for eksempel at oljeselskapene fastsetter maksimalpriser for forhandlerens utsalgspris. Videre kan lokal konkurranse i prinsippet begrense skadevirkningene av manglende insentiver til å konkurrere på nasjonalt plan.

Utvalget av data

Vi har samlet inn prisdata til undersøkelsen gjennom oljeselskapene. I brev fra tilsynet av 15. juni 2001 ble Statoil Detaljhandel, Shell, Esso, Hydro Texaco, Jet og Rema Bensin bedt om å fremskaffe oversikt over utsalgsprisene (inklusive avgifter) på bensin (95 oktan blyfri)

og autodiesel (AD50) til stasjonene som mottar leveranser fra vedkommende selskap.

Selskapene ble bedt om å oppgi disse prisene på åtte ulike tidspunkter fra 15. november 2000, 15. desember 2000, osv. til og med 15. juni 2001. Senere har tilsynet også bedt selskapene oppgi prisene for 15. juli 2001.

Vi har fått svar på vår henvendelse fra samtlige oljeselskap. Med unntak av Esso oppga alle priser i henhold til vår forespørsel. Esso mente at tilsynet ikke kunne pålegge selskapet å innhente denne type informasjon. Alle de fire største bensinstasjonskjedene har stasjoner spredt relativt jevnt over hele landet. At vi mangler prisdata fra Esso vil derfor i liten grad påvirke utvalgets representativitet.

Som nevnt selger Rema Bensin og Jet kun bensin, og vi har derfor ikke mottatt dieselpriser fra disse selskapene.

Statoil, Hydro Texaco og Shell har ca. 400-500 stasjoner i sine kjeder, mens Jet og Rema Bensin har mellom 30 og 40 stasjoner hver i sine konsepter. Informasjon om disse stasjonenes bensin- og dieselpriser på ni ulike tidspunkter gir i alt rundt 25 000 observasjoner.

Tekniske problemer med organisering av data i Excel har gjort at vi ikke har kunnet inkludere mer enn én observasjon per oljeselskap per fraktutjevningssone⁷. I de tilfellene hvor et oljeselskap har mer enn én stasjon innenfor samme sone, vil vi derfor ikke inkludere mer enn én prisobservasjon i utvalget. Trolig spiller dette liten rolle for resultatene, i og med at prisene på to stasjoner innenfor samme kjede i geografisk nærhet neppe har store forskjeller i pris. At det er flere stasjoner fra samme kjede i en sone er heller ikke særlig vanlig.

Prisspredning på bensin

Departementet har bedt tilsynet foreta en landsomfattende prisspredningsundersøkelse på drivstoff. I tidligere undersøkelser er dette blitt gjort ved blant annet å sammenligne gjennomsnittlig pris i ulike fylker på et bestemt tids-

⁵ Alle oljeselskapene har også stasjoner som er drevet av morselskapet. Det varierer i hvilken grad selskapene prioriterer denne eierstrukturen. For Shell utgjør denne kategorien stasjoner om lag 25 % av den samlede stasjonsmengden, mens Essos selskapsdrevne stasjoner kun utgjør ca. 5 prosent

⁶ IA98-3

⁷ Norge er i henhold til fraktutjevningsordningen inndelt i 999 soner som hver representerer det geografiske området til 10 postnummer. Sonene gis nærmere omtale senere i undersøkelsen.

punkt. Vi har valgt å gjøre tilsvarende sammenlikning i årets undersøkelse. Nytt er imidlertid at vi har innhentet tidsseriedata, og det er dermed mulig å si noe om utviklingen i pris-spredningen over tid. Nytt er også at vi i år har

samlet inn tall for dieselpriiser. Nedenfor skal vi først studere geografiske forskjeller i priser på bensin og deretter geografiske forskjeller i priser på autodiesel.

Tabell 1 – Oversikt over gjennomsnittlige bensinpriser i norske fylker

Gjennomsnittlig bensinpris i norske fylker.									
	15. Nov.	15. Des	15. Jan.	15. feb	15. mar	15. apr	15. mai	15. jun	15. jul
Østfold	10,15	9,56	9,06	9,21	9,47	9,38	10,36	9,76	8,86
Oslo	10,44	9,80	9,31	9,63	9,41	9,77	10,42	9,79	8,81
Akershus	10,27	9,68	9,09	9,41	9,43	9,56	10,39	9,77	8,89
Hedemark	10,44	9,94	9,31	9,74	9,57	9,76	10,39	9,88	9,16
Oppland	10,51	10,05	9,36	9,75	9,60	9,82	10,43	10,04	9,23
Buskerud	10,37	9,76	9,26	9,48	9,28	9,70	10,43	9,79	8,98
Vestfold	10,32	9,69	9,20	9,38	9,38	9,62	10,40	9,76	8,93
Telemark	10,52	10,02	9,50	9,67	9,55	9,96	10,57	10,01	9,21
Vest-Agder	10,55	10,06	9,18	9,79	9,54	10,00	10,54	9,70	9,22
Aust-Agder	10,59	10,11	9,62	9,90	9,73	10,13	10,56	10,00	9,31
Rogaland	10,52	10,02	9,32	9,70	9,58	9,82	10,48	9,85	9,14
Hordaland	10,54	10,06	9,52	9,73	9,62	9,92	10,54	9,96	9,21
Sogn og Fjordane	10,57	10,11	9,57	9,81	9,68	10,00	10,61	10,02	9,26
Møre og Romsdal	10,56	10,13	9,58	9,78	9,69	10,05	10,58	10,02	9,27
Sør-Trøndelag	10,32	9,92	9,10	9,42	9,43	9,53	10,22	9,85	9,15
Nord-Trøndelag	10,39	9,97	9,22	9,52	9,52	9,69	10,35	9,96	9,23
Nordland	10,50	10,05	9,41	9,72	9,63	9,90	10,53	10,03	9,24
Troms	10,65	10,22	9,62	9,86	9,86	10,04	10,62	10,16	9,37
Finnmark	10,81	10,42	9,57	10,01	9,73	10,13	10,74	10,13	9,39
Samlet	10,47	9,95	9,34	9,65	9,54	9,80	10,47	9,91	9,12

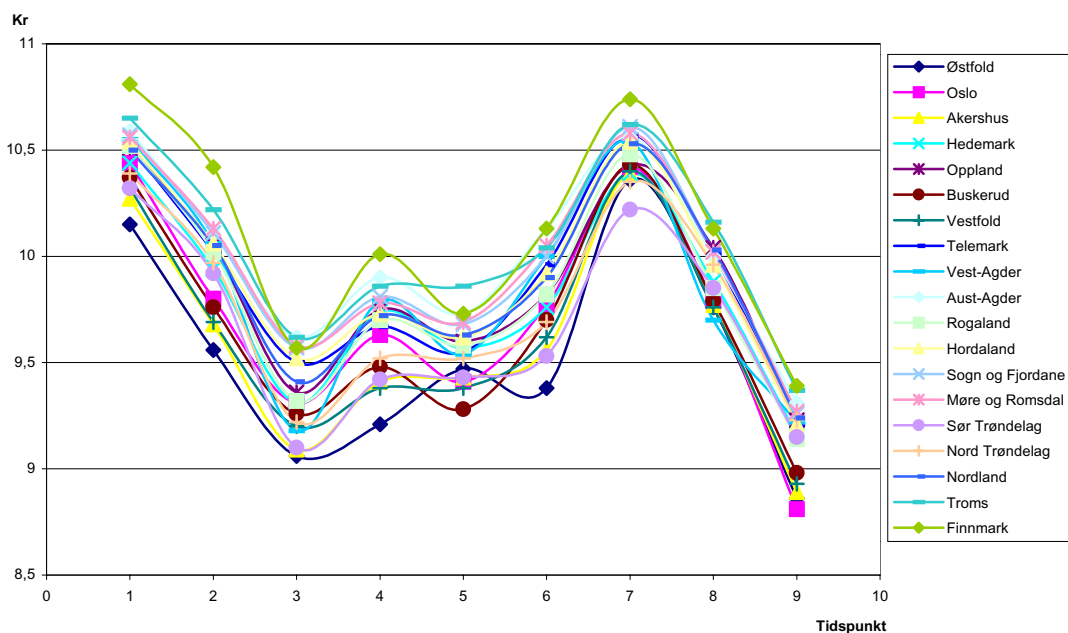
Tabell 1 viser gjennomsnittlig pris⁸ for 95 oktan blyfri bensin i samtlige fylker for ni ulike tidspunkter fra 15. november 2000 til 15. juli 2001. Nederst på tabellen har vi foretatt en beregning

av landsgjennomsnittet som er basert på snittet av gjennomsnittsprisene i fylkene.

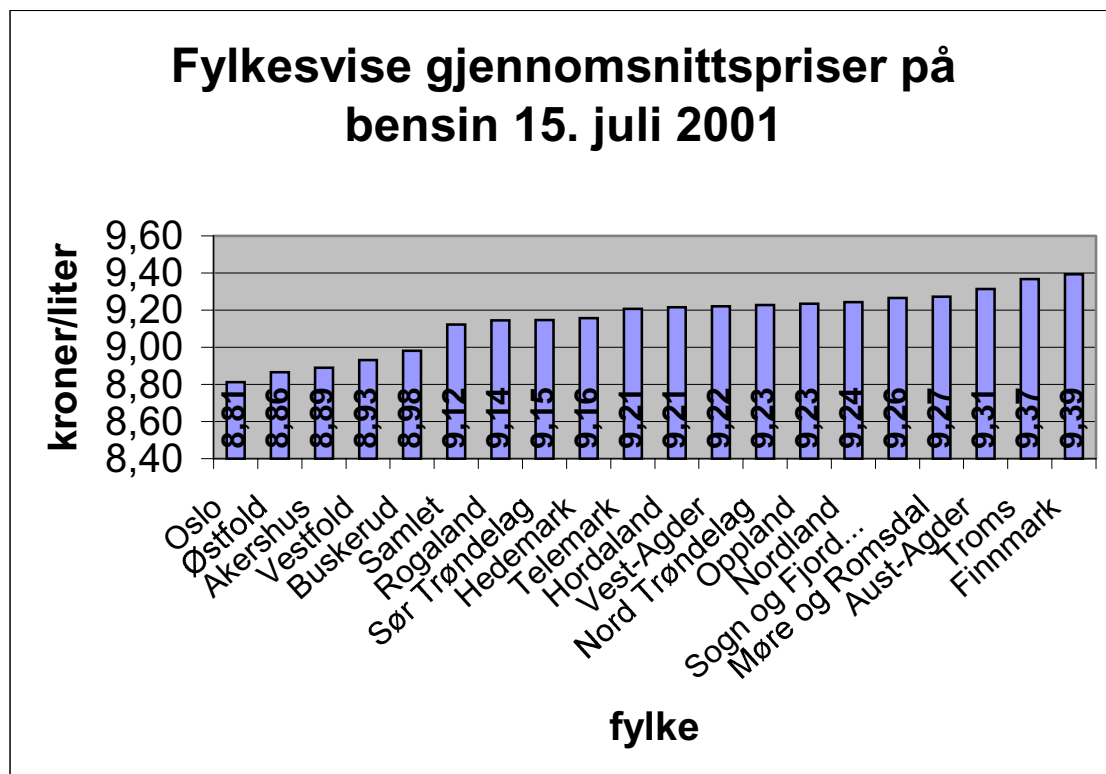
For å illustrere utviklingen har vi vist prisene ovenfor grafisk.

⁸ I beregningen av gjennomsnittsprisene er det ikke tatt hensyn til volum, det vil si at alle prisobservasjonene er tillagt samme vekt.

Plott 1 - Gjennomsnittlig prisutvikling for bensin i de ulike fylkene



Figur 1 - Fylkesvise gjennomsnittspriser på bensin 15. juli 2001



Figur 1 viser gjennomsnittlig pris på bensin i samtlige norske fylker, samt for landet samlet den 15. juli i år. Oslo var det billigste fylket, mens Finnmark var dyrest. Nest billigst var

Østfold og deretter fulgte Akershus. Forskjellen i gjennomsnittlig bensinpris mellom Oslo og Finnmark var 58 øre/l denne datoen. Gjennomsnittsprisen i Finnmark var

dermed 6,6 prosent høyere enn i Oslo på dette tidspunktet. Til sammenlikning var prisforskjellen mellom det billigste og det dyreste

fylket (Østfold og Finnmark) 69 øre/l eller ca. 7 prosent ved undersøkelsen i fjor.

Tabell 2 – Spredning i bensinprisen

Bensin	15. Nov.	15. Des	15. Jan.	15. feb	15. mar	15. apr	15. mai	15. jun	15. jul
Min. pris	10,15	9,56	9,06	9,21	9,28	9,38	10,22	9,70	8,81
Billigste fylke	Østfold	Østfold	Østfold	Østfold	Buskerud	Østfold	Sør-Trøndelag	Vest-Agder	Oslo
Maks. pris	10,81	10,42	9,62	10,01	9,86	10,13	10,74	10,16	9,39
Dyreste fylke	Finnmark	Finnmark	Finnmark	Finnmark	Troms	Finnmark	Finnmark	Troms	Finnmark
Differanse	0,66	0,86	0,55	0,79	0,58	0,75	0,52	0,46	0,58
St avvik	0,15	0,21	0,19	0,20	0,14	0,21	0,12	0,14	0,17

I årets undersøkelse har vi som nevnt samlet inn data for i alt ni ulike tidspunkt. Ut fra tidsperiodene kan vi blant annet se hvordan prisforskjellen mellom dyreste og billigste fylke er i ulike perioder. I tabell 2 har vi vist laveste og høyeste gjennomsnittspris blant fylkene i de ulike periodene, samt differansen mellom dem. Som det fremgår av tabellen varierer differansen mellom høyeste og laveste gjennomsnitt mellom 46 øre/l og 86 øre/l. Det vil si at gjennomsnittsprisen i det dyreste fylket har vært mellom 4,5 og 9 prosent dyrere enn det billigste fylket.

På fem av tidspunktene vi har data for var Østfold fylket med lavest gjennomsnittspris på bensin. På de fire øvrige datoene var det imidlertid fire forskjellige fylker som var billigst. 15. mars hadde Buskerud den laveste gjennomsnittsprisen i landet, 15. mai var Sør-Trøndelag billigst, 15. juni var Vest-Agder rimeligst og 15. juli var den lavest målte gjennomsnittsprisen som nevnt i Oslo.

Det viser seg at det er relativt stor geografisk spredning på fylkene som hadde den laveste gjennomsnittlige bensinprisen på de tidspunktene vi har samlet inne data for. At

Østfold i perioden sett under ett var billigst, kan skyldes at bensinstasjonene i dette fylket møter konkurranse fra Sverige. I Sverige er avgiftene på bensin lavere enn i Norge og prisene er derfor gjennomgående lavere. At Buskerud, Sør-Trøndelag, Vest-Agder og Oslo var billigst på ulike tidspunkt, kan skyldes at disse områdene var utsatt for sterk priskonkurranse (priskrig) på disse tidspunktene.

Den gjennomsnittlige bensinprisen i Finnmark var høyest i de fleste periodene. Den 15. mars og 15. juni hadde imidlertid Troms fylke det høyeste gjennomsnittet. I Tromsø-distriktet er det en lokal særavgift på bensin og autodiesel i forbindelse med finansiering av lokale veiprosjekter. Denne avgiften trekker Troms-gjennomsnittet opp slik at Finnmark trolig ville vært det dyreste fylket i alle perioder dersom det ble korrigert for særavgiften.

Ut fra ovennevnte kan det konkluderes med at prisforskjellene mellom fylkene er relativt beskjedne. Til sammenlikning finnes det betydelig større lokale prisforskjeller enn fylkesvise.

Tabell 3⁹ - Bensinpriser i fire fylker 15. november 2000

15. nov	Oslo	Østfold	Finnmark	Sogn og Fjordane
Min	10,06	9,45	10,25	9,91
Maks	10,90	10,67	11,01	10,98
Differanse	0,84	1,22	0,76	1,07

Som vist i tabell 3 er det betydelig større prisforskjeller innad i fylkene enn mellom dem. Tallene viser også at det på denne dagen var mulig å kjøpe bensin i Finnmark som var langt billigere enn prisen på stasjoner både i Østfold, Oslo og Sogn og Fjordane.

Betydningen av konkurranse fra automatstasjonene til Jet og Rema Bensin

I Konkurransetilsynets tidligere prisundersøkelser på bensin er det blitt sett på sammenhengen mellom pris og avstand til nærmeste automatstasjon. Disse undersøkelsene viste at prisene hadde en tendens til stige jo lenger avstanden til en automatstasjon var.

Vi har studert betydningen av automatstasjoner også i denne undersøkelsen, men har avgrenset utvalget av automatstasjoner til å omfatte utelukkende stasjonene til Jet og Rema Bensin. For å finne om prisene har en tendens til å være lavere i nærheten av automatstasjoner, har vi målt gjennomsnittsprisen i de sonene¹⁰ hvor Jet og Rema Bensin er representert. Jet og Rema Bensin er til sammen representert i ca. 60 av sonene vi har delt landet inn

i. Som nevnt ligger samtlige Jet-stasjoner på Østlandet¹¹, mens Rema Bensin har stasjoner i de fleste deler av landet utenom Vestlandet og Sørlandet. Den gjennomsnittlige bensinprisen i sonene hvor Jet og Rema Bensin er representert, var den 15. juli i år 8,94 kr/l. Landsgjennomsnittet var 9,12 kr/l på samme tidspunkt og med andre ord 18 øre/l eller ca 2 prosent høyere enn gjennomsnittet i sonene hvor Jet og Rema Bensin har stasjoner. Dette viser at tendensen fra de tidligere undersøkelsene fortsatt er gjeldende.

Til sammenlikning var den gjennomsnittlige dieselpriisen i sonene hvor Jet og Rema Bensin solgte bensin så å si nøyaktig lik landsgjennomsnittet. Som nevnt selger ikke Jet og Rema Bensin diesel fra sine stasjoner. At bensinprisen i gjennomsnitt er 18 øre/l billigere enn landsgjennomsnittet i sonene hvor Rema Bensin eller Jet er etablert, mens dieselpriisen i tilsvarende områder er lik landsgjennomsnittet, gir en god indikasjon på at Jet og Rema Bensins nærvær i markedet gir lavere bensinpriser.

⁹ Prisforskjellene innad i fylkene er trukket tilfeldig. Det finnes derfor forskjeller i utvalget som er både større og mindre enn det som fremgår av tabellen.

¹⁰ Det vil si de 999 sonene tilskuddsberegningen i fraktutjevningsordningen tar utgangspunkt i.

¹¹ Fra Porsgrunn i sør til Gardermoen i nord.

Prisspredning på autodiesel
Tabell 4 - Gjennomsnittlig dieselpriis i norske fylker.

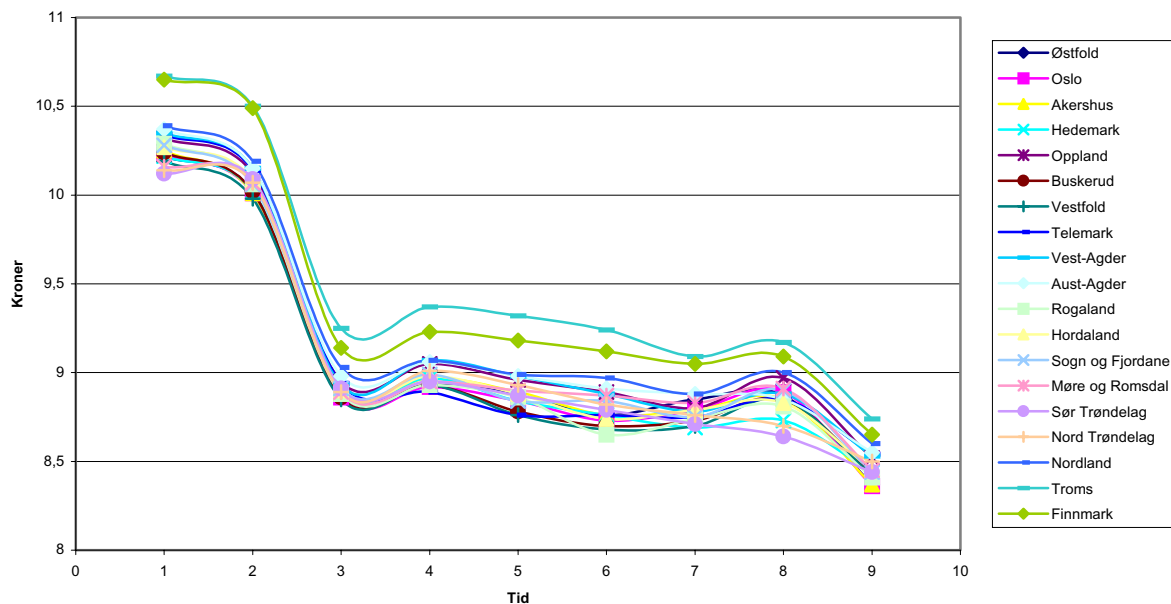
Gjennomsnittlige dieselpriiser									
	15. Nov.	15. Des	15. Jan.	15.feb	15.mar	15.apr	15.mai	15.jun	15.jul
Østfold	10,22	10,02	8,87	8,93	8,88	8,76	8,85	8,87	8,37
Oslo	10,23	10,01	8,86	8,92	8,84	8,73	8,79	8,89	8,36
Akershus	10,25	10,01	8,88	8,97	8,89	8,76	8,79	8,85	8,37
Hedemark	10,22	10,02	8,89	8,97	8,84	8,76	8,69	8,73	8,44
Oppland	10,32	10,12	8,95	9,05	8,96	8,89	8,80	8,97	8,52
Buskerud	10,24	10,02	8,86	8,93	8,78	8,70	8,73	8,85	8,43
Vestfold	10,19	9,98	8,85	8,93	8,76	8,68	8,70	8,85	8,42
Telemark	10,34	10,14	8,94	8,89	8,76	8,76	8,75	8,85	8,54
Vest-Agder	10,35	10,15	8,93	9,07	8,98	8,88	8,78	8,88	8,53
Aust-Agder	10,37	10,15	8,98	9,06	8,98	8,91	8,88	8,85	8,55
Rogaland	10,29	10,06	8,88	8,93	8,86	8,65	8,74	8,81	8,41
Hordaland	10,27	10,08	8,90	8,98	8,88	8,74	8,79	8,83	8,45
Sogn og Fjordane	10,28	10,06	8,91	8,99	8,84	8,84	8,75	8,90	8,44
Møre og Romsdal	10,16	10,07	8,89	8,95	8,90	8,87	8,83	8,91	8,45
Sør-Trøndelag	10,12	10,09	8,91	8,95	8,87	8,79	8,71	8,64	8,44
Nord-Trøndelag	10,14	10,07	8,89	9,01	8,93	8,82	8,76	8,70	8,50
Nordland	10,39	10,19	9,03	9,07	8,99	8,97	8,88	9,00	8,60
Troms	10,67	10,50	9,25	9,37	9,32	9,24	9,09	9,17	8,74
Finnmark	10,65	10,49	9,14	9,23	9,18	9,12	9,05	9,09	8,65
Samlet	10,29	10,09	8,91	8,98	8,88	8,79	8,78	8,86	8,46

Tabell 4 viser gjennomsnittlige dieselpriiser for alle fylker på ni forskjellige tidspunkt, fra 15. november 2000 til 15. juli 2001. Nederst på

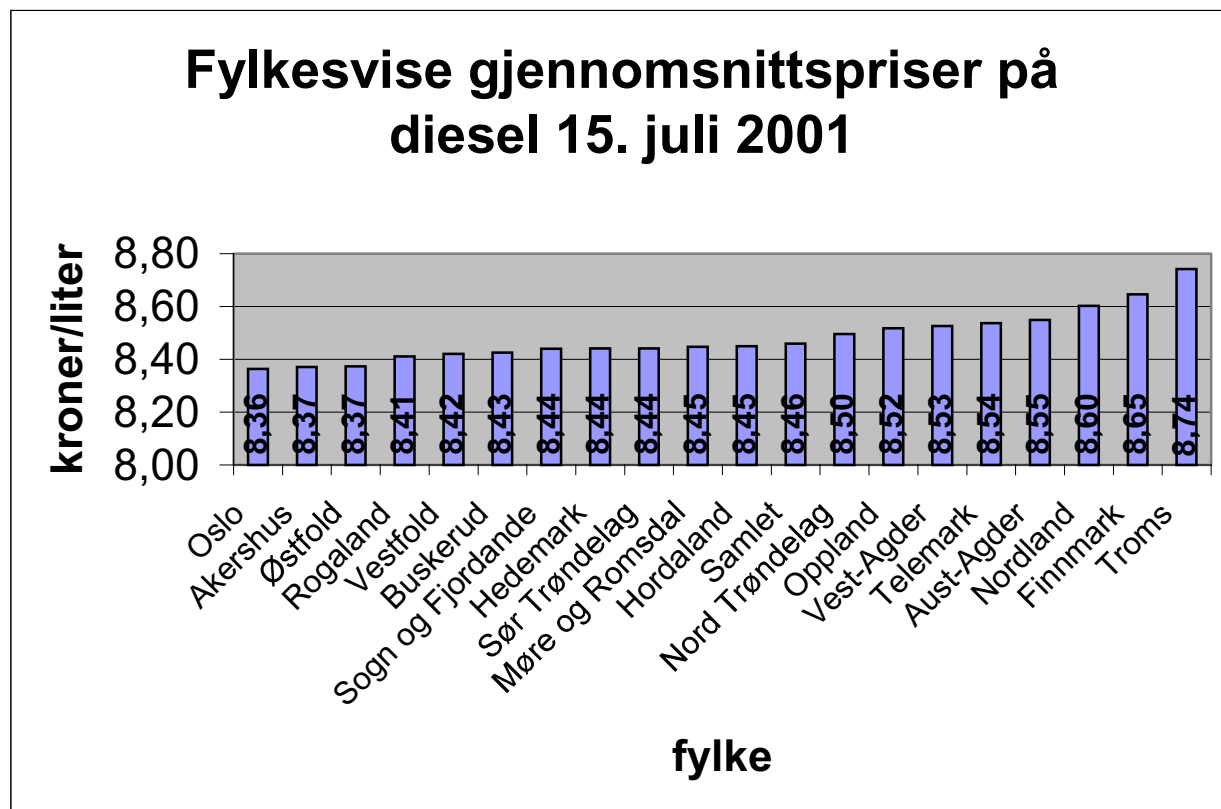
tabellen har vi foretatt en beregning av landsgjennomsnittet som er basert på snittet av gjennomsnittsprisene i fylkene.

For å illustrere utviklingen har vi vist prisene ovenfor grafisk.

Plott 2 - Gjennomsnittlig prisutvikling for diesel i de ulike fylkene



Figur 2 – Fylkesvisse gjennomsnittspriser på diesel 15. juli 2001



Figur 2 viser den gjennomsnittlig prisen på diesel i samtlige norske fylker, samt for landet samlet den 15. juli i år. Oversikten viser at prisene var lavest i Oslo og Akershus, mens Troms var dyrest sammen med Finnmark.

Differansen mellom det billigste og det dyreste fylket var 38 øre/l. denne dagen. Det betyr at fylket med høyest gjennomsnittlig dieselpriis ligger 4,5 prosent over fylket med lavest gjennomsnittlig dieselpriis.

Tabell 5 – Spredning i dieselpriis

Diesel	15. Nov.	15. Des	15. Jan.	15.feb	15.mar	15.apr	15.mai	15.jun	15.jul
Min.	10,12	9,98	8,85	8,89	8,76	8,65	8,69	8,64	8,36
Billigste fylke	Sør Trøndelag	Vestfold	Vestfold	Telemark	Telemark	Rogaland	Hedemark	Sør Trøndelag	Oslo
Maks	10,67	10,50	9,25	9,37	9,32	9,24	9,09	9,17	8,74
Dyreste fylke	Troms	Troms	Troms	Troms	Troms	Troms	Troms	Troms	Troms
Differanse	0,55	0,52	0,40	0,48	0,57	0,59	0,39	0,53	0,38
St avvik	0,15	0,14	0,10	0,12	0,14	0,15	0,11	0,12	0,10

Tabell 5 viser den laveste og den høyeste målte gjennomsnittsprisen på diesel i de ulike periodene, samt differansen mellom disse og standardavviket. Vi ser at differansen mellom høyest og lavest målte gjennomsnittspris varierer fra 38 øre/l til 59 øre/l på de målte tidspunktene. Dette innebærer at prisene i det fylket med høyeste gjennomsnittspris var fra 4,5 prosent til 6,8 prosent høyere enn gjennomsnittsprisen i det billigste fylket. Sammenlikner vi dette resultatet med differansene i bensinpriser ser vi at variasjonene har en del likhetstrekk.

For eksempel var differansen mellom billigste og dyreste fylke relativt høy i desember og april for begge produktene. Det er også forskjellige fylker i Sør-Norge som har den billigste gjennomsnittlige dieselpriis på de ulike tidspunktene. Dyrest er Troms på samtlige tidspunkt. Som i tilfellet med bensin kan dette skyldes særavgiften på bensin og autodiesel som er innført i området i og rundt Tromsø kommune. Også for diesel er prisvariasjonene mellom fylkene relativt beskjedne.

Tabell 6¹² - Dieselpriiser i fire fylker 15. november 2000

15. nov	Oslo	Østfold	Finnmark	Sogn og Fjordane
Min	9,72	9,68	10,45	9,38
Maks	10,66	10,59	10,93	10,59
Differanse	0,94	0,91	0,48	1,21

Tabell 6 viser at prisforskjellene på diesel innenfor ett fylke i mange tilfeller er større enn på tvers av fylker og landsdeler. Vi ser også at differansen mellom den billigste og den dyreste dieselen innenfor samme fylke varierer relativt mye. I Sogn og Fjordane er den dyreste dieselen faktisk nesten 13 prosent dyrere enn den billigste.

Betydningen av fraktutjevningsordningen

Formålet med fraktutjevningsordningen er å utjevne prisforskjeller mellom ulike områder for de aktuelle varene.^{13 14} Virkemiddelet er å utjevne geografiske forskjeller i transportkostnader. Ordningen bygger med andre ord på at det er en årsakssammenheng mellom prisene på bensin og autodiesel og kostnadene ved å transportere disse produktene. At det er en sammenheng mellom kostnaden ved å fremstille et produkt og prisen, er i henhold til økonomisk teori opplagt. I hvilken grad variasjoner i bestemte kostnadskomponenter er egnet til å påvirke utsalgsprisen på et produkt er imidlertid vanskeligere å fastslå. For å vurdere om fraktutjevningsordningen fungerer etter hensikten er det derfor relevant å studere treffsikkerheten av virkemiddelet.

Kostnadene for transport av drivstoff er i stor grad avhengig av den geografiske beliggenhet på stasjonen drivstoffet transporteres til. I og med at det ligger bensinstasjoner spredt over hele landet, er det utarbeidet satser for i alt 999 soner i Norge. Sonene er inndelt slik at de omfatter grupper av postnummer. Sone 100 er for eksempel det geografiske området som ligger innenfor postnumrene 1000 – 1009, sone 101 omfatter postnumrene 1010 – 1019 og så videre.

Beregningen av tilskuddsatsene tar utgangspunkt i avstanden fra hver enkelt sone til nærmeste depotanlegg. Utgifter til ferge, bompenger og lignende legges også til grunn for beregningen. Det finnes 20 hoveddepotanlegg i Norge. Disse ligger stort sett i nærheten av sentrale strøk langs kysten som Oslo, Fredrikstad, Tønsberg, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø og Tromsø. Det finnes også depotanlegg som ligger i mindre sentrale områder som Mongstad i Hordaland og Bjerkvik og Balsfjord i Finnmark. Det må imidlertid kunne antas at strøk som regnes som sentrale i snitt ligger nærmere depotanleggene, og følgelig mottar lavere frakttilskudd, enn strøk som regnes som distrikter.

I forslag til statsbudsjett for 2002 er det foreslått å endre reglene for beregning av tilskuddsats på en måte som vil halvere utbetalingene til transportstøtte av bensin og autodiesel. Senere har det blitt foreslått å fjerne hele fraktutjevningsordningen. For øyeblikket vet vi ikke utfallet av budsjettforhandlingene. Denne undersøkelsen baserer seg imidlertid på tilskuddsatsene som var fastsatt for de tidspunktene prisdata er innhentet for.

Transport av drivstoff til rundt halvparten av fraktutjevningssonene, og om lag halvparten av alle stasjoner i landet, er ikke støtteberettiget. For de som mottar fraktstøtte varierer tilskuddet fra 0,3 øre/l til 74,8 øre/l inklusive merverdiavgift. De aller fleste støtteberettigede mottar imidlertid beskjedne tilskudd målt i øre per liter. Av mer enn 2000 bensinstasjoner i landet, ligger for eksempel mindre enn 1 prosent av stasjonene innenfor soner som gir støtte på mer enn 30 øre/l og under 4 prosent av stasjonene er berettiget støtte på mer enn 20 øre/l.

¹² Prisforskjellene innad i fylkene er trukket tilfeldig. Det finnes derfor forskjeller i utvalget som er både større og mindre enn det som fremgår av tabellen.

¹³ Fraktutjevningsordningen omfatter mineraloljeproduktene bensin, autodiesel, fyringsolje og parafin, samt melk og visse fruktsorter.

¹⁴ Kap 1560 i St. prp. nr 1 (2000-2001)

I tabell 6 viste vi at prisforskjeller innen samme fylke i flere tilfeller var betydelig større enn de fylkesvise forskjellene. Ser vi på forskjeller i pris innenfor områder som må antas å tilhøre samme geografiske marked, viser det seg at differansen mellom det billigste og det dyreste utsalgsstedet i visse områder er nærmere 1 kr/l eller mer enn 10 prosent av

prisen. For eksempel varierte prisen på bensin i Vette fraktutjevningssone i Akershus med 74 øre/l 15. juli 2001 selv om det ligger 4 bensinstasjoner i sonen. Selv i geografiske områder hvor det må antas å være tilfredsstillende konkurranse, overstiger standard prisforskjell mellom stasjoner i området mer enn gjennomsnittlig frakttilskudd¹⁵.

Tabell 7 – Høyeste målte og gjennomsnittlig standardavvik i soner med mer enn fire stasjoner

Mer enn 4 stasjoner	15.apr	15.mai	15.jun	15.jul
Maks øre/l	80	57	48	40
Snitt øre/l	14	24	12	13

Tabell 7 viser det høyeste målte og gjennomsnittlig standardavvik¹⁶ blant sonene¹⁷ med minst 4 stasjoner. Oversikten viser at det selv innenfor relativt begrensede områder hvor alle stasjonene mottar samme tilskudd etter fraktutjevningsordningen, er signifikante prisforskjeller. Den 15. mai var for eksempel gjennomsnittlig

standardavvik 24 øre/l i sonene med minst 4 stasjoner. Dette viser at det selv i områder hvor det ligger til rette for tilfredsstillende konkurranse, er prisforskjeller som i gjennomsnitt overstiger det de fleste stasjoner mottar i fraktstøtte. Dette er prisforskjeller som ikke kan forklares ut fra variablene vi har tilgjengelig.

Tabell 8 Høyeste målte og gjennomsnittlig standardavvik i soner med mer enn to stasjoner

2 stasjoner	15.apr	15.mai	15.jun	15.jul
Maks øre/l	71	83	58	49
Snitt øre/l	12	17	9	9

Tabell 8 viser det samme som tabell 7, men for fraktutjevningssoner med to stasjoner. I forhold til sonene i tabell 7 med minst 4 stasjoner ligger disse sonene i mindre sentrale områder. Vi ser at standardavviket på bensinprisene i sonene med 2 stasjoner er lavere enn sonene med minst 4 stasjoner. Dette tyder på at prisdifferansen er mindre i områder med få stasjoner enn områder med mange stasjoner, selv om teorien om konkurransens pristjevne effekt tilsier det motsatte. Forklaringen på dette kan ha å gjøre med forskjeller i konkurranseforhold mel-

lom sonene som vi ikke har tatt hensyn til. En annen mulighet er at konsumentene i mindre sentrale områder er relativt mer prisbevisste.

Vi har målt korrelasjonen mellom frakttilskudd og henholdsvis bensin- og dieselpriiser for å se om det er en sammenheng mellom variablene. Gitt antagelsen om sammenheng mellom hvor sentralt et sted ligger og frakttilskuddet, så kan korrelasjonen si noe om hvorvidt prisene er gjennomgående høyere i mer avsideliggende steder.

¹⁵ Gjennomsnittlig frakttilskudd blant sonene som mottar tilskudd er 7,7 øre/l.

¹⁶ Standardavvik måler gjennomsnittlig avvik fra gjennomsnittet i et utvalg.

¹⁷ Det vil si de 999 sonene tilskuddsberegningen i fraktutjevningsordningen tar utgangspunkt i.

Tabell 9 – Korrelasjon mellom drivstoffpriser og frakttilskudd

Korrelasjon	15.nov	15.des	15. Jan.	15.feb	15.mar	15.apr	15.mai	15.jun	15.jul
Bensin/tilskudd	0,27	0,40	0,38	0,38	0,35	0,39	0,28	0,39	0,43
Diesel/tilskudd	0,18	0,26	0,24	0,27	0,09	0,28	0,09	0,17	0,27

Tabell 9 viser sammenhengen målt i korrelasjonskoeffisienter¹⁸ mellom bensinprisene og frakttilskuddet og mellom dieselprisene og frakttilskuddet for de periodene vi har samlet inn data for. Vi ser at korrelasjonskoeffisientene er positive i alle perioder. Det betyr at både bensin- og dieselprisene har en tendens til å være høyere jo større frakttilskuddet er. Dette kan tyde på at pristilskuddene ikke er tilstrekkelige for å utjevne prisforskjellene mellom sentrale og mindre sentrale områder. Vi ser også at koeffisientene varierer en del i de ulike periodene, spesielt gjelder dette korrelasjonen mellom dieselprisene og tilskuddet.

I pumpeprisen er frakttilskuddet allerede fratrukket. Dersom en hadde kunnet beregne drivstoffpris før fratrukk av frakttilskudd, ville det etter alt å dømme ha framkommet en enda sterkere korrelasjonen mellom drivstoffpris og frakttilskudd. Hvilken drivstoffpris som ville vært gjeldende i fravær av frakttilskudd avhenger imidlertid av graden av prisoverveltning fra selger til kjøper. Den er således ikke observerbar i markedet.

Videre tyder tabell 9 på at sammenhengen mellom priser og tilskudd er sterkere for bensin enn diesel. Dette kan tyde på at bensinprisene er relativt sett høyere i distriktene enn dieselprisene. En forklaring på denne sammenhengen kan være at automatstasjonene til Jet og Rema Bensin stort sett er etablert i sentrale områder. Som vi var inne på tidligere, kan det også tenkes at de geografiske markedene for diesel er større enn for bensin. Dette betyr i så fall at etterspørrene av diesel i distriktene i større grad enn etterspørrene av bensin kan fylle drivstoff også i sentrale områder. Dette skulle tilsi mindre forskjeller mellom dieselprisene i sentrale og mindre sentrale strøk enn for bensinprisene.

På bakgrunn av ovennevnte er det mye som tyder på at andre forhold enn transportkostnadene, blant annet konkurransen fra automatstasjonene til Jet og Rema Bensin og etterspørernes mobilitet og prisbevissthet, er viktigere for stasjonenes prissetting enn transportstøtten. I så fall kan mye tyde på at fraktutjevningens ordning ikke er et særlig treffsikkert prisutjevningende virkemiddel.

Avgiftsreduksjon 1. januar og 1. juli 2001

Innenfor tidsperioden vi har innhentet data for ble særavgiftene på bensin og autodiesel redusert to ganger. Avgiftsreduksjonene trådte i kraft henholdsvis 1. januar og 1. juli 2001. For bensin ble avgiftene redusert med 50 øre/l eks. mva.¹⁹ fra og med 1. januar og med 32 øre/l eks. mva. fra og med 1. juli. For diesel ble avgiften redusert med 49 øre/l eks. mva. 1. januar og med 32 øre/l eks. mva. fra og med 1. juli for den dieselkvaliteten vi har innhentet data for²⁰.

Med utgangspunkt i endringene i bensin- og dieselprisstrukturen kan vi forsøke å si noe om i hvilken grad avgiftsreduksjonene har ført til lavere priser. Uavhengig av konkurransegrad kan det forventes at avgiftsreduksjoner faktisk vil føre til prisreduksjoner. Man kan imidlertid ikke på teoretisk grunnlag si noe om størrelsen på prisreduksjonen i områder med sterk konkurranse i forhold til områder med svak konkurranse. Når bensin- og dieselavgiftene reduseres og gitt frikonkurranse mellom bensinstasjonene, kan det teoretisk bare forventes at prisene reduseres like mye som avgiftsreduksjonen når etterspørselen er perfekt uelastisk eller når tilbudet er perfekt elastisk. Mellom ytterpunktene vil avgiftsreduksjonen i frikonkurranse normalt deles mellom selger og kjøper.

¹⁸ Korrelasjonskoeffisienten angir samvariasjonen mellom to variable på en skala fra -1 til 1.

¹⁹ Det beregnes merverdiavgift også av drivstoffavgiftene.

²⁰ Avgiftsreduksjonen var mindre for diesel med høyere svovelinnhold.

I denne undersøkelsen har vi ikke sett på etterspørselssiden i markedet. Norsk Petroleumsinstitutt publiserte imidlertid i mars 2001 en undersøkelse av etterspørselen etter bensin²¹. I denne rapporten ble det funnet at økte priser på bensin vanligvis ikke fører til redusert forbruk. I 2000 økte for eksempel bensinprisene med 14,4 prosent mens forbruket ble redusert med kun 0,6 prosent. Transportøkonomsikk institutt har videre beregnet den kortsiktig priselastisiteten på bensin til mellom 0,10-0,15²², hvilket betyr at en prisøkning på

10 prosent gir en nedgang i konsumet på mellom 1 og 1,5 prosent. Mye tyder derfor på at etterspørselen etter drivstoff er relativt uelastisk. I så fall skulle en forvente at størstedelen av avgiftsreduksjonen ville slå fullt ut i reduserte utsalgspriser.

Nedenfor skal vi først se hvordan avgiftsreduksjonene har gitt utslag på bensin- og dieselpriene, landet sett under ett. Deretter skal vi se om det er lokale forskjeller i hvordan avgiftsreduksjonene har slått ut i pris.

Avgiftsreduksjon på bensin

Tabell 10 – Utviklingen i observerbare kostnads- og avgiftskomponenter for bensin

Bensin	15. Nov.	15. Des.	15. Jan.	15. feb	15. mar	15. apr	15. mai	15. jun	15. jul
Rp i kr/l	2,05	1,57	1,81	1,85	1,77	2,27	2,48	1,95	1,71
CO ₂ avgift	0,94	0,94	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72	0,72
Bensinavgift	4,34	4,34	4,06	4,06	4,06	4,06	4,06	4,06	3,74
Mva	1,69	1,58	1,58	1,59	1,57	1,69	1,74	1,61	1,48
Sum	9,01	8,43	8,17	8,22	8,13	8,74	9,00	8,34	7,64
Landsgj ²³	10,47	9,95	9,34	9,65	9,54	9,80	10,47	9,91	9,12
Bruttomargin ²⁴	1,12	1,18	0,89	1,09	1,07	0,80	1,12	1,19	1,12

Tabell 10 viser utviklingen i observerbare kostnads- og avgiftskomponenter for bensin i tidsrommet vi har innhentet data for. RP står for Rotterdamprisen²⁵ og er spotprisen på 95 oktan bensin for nevnte tidspunkter. Bruttomarginen nederst i tabellen er differansen mellom den gjennomsnittlige utsalgsprisen i landet og summen av de observerbare kostnads- og avgiftskomponentene, fratrukket merverdiavgiften. Marginen omfatter alle ikke-observerbare kostnader, som utgifter til administrasjon, lagerhold, transport²⁶ og lignende, samt fortjeneste for oljeselskapene og forhandlerne. Hoveddelen av de uobserverbare kostnadskomponentene må antas å være relativt konstante over tid. Variasjoner i bruttomarginen kan derfor være et mål på variasjoner i oljeselskapenes og forhandlerens fortjeneste.

Tabell 10 viser at bruttomarginen har variert fra 0,80 kr/l til 1,19 kr/l i utvalgsperioden. Bruttomarginen 15. juni var altså 39 øre/l eller nesten 50 prosent høyere enn samme margin to måneder tidligere uten at vi har noen variabler som kan forklare forskjellen. Det kan være flere grunner til at marginen varierer, for eksempel kan det tenkes at det har vært sterkere priskonkurranse i deler av landet i visse perioder, mens det generelt har vært roligere konkurranseforhold i andre perioder.

Hvis vi ser på landsgjennomsnittet i forkant og etterkant av avgiftsreduksjonene 1. januar og 1. juli, ser vi at marginene er lavere etter reduksjonene. Vi har følgelig ingen indikasjoner på at reduksjonene i avgift ikke har kommet til fratrekk på utsalgsprisen. De to største marginene i utvalget i tabell 10 ble imidlertid målt

²¹ NP rapport: Etterspørselen etter bensin s. 1

²² TØI rapport nr 457/1999 s. 76

²³ Gjennomsnittlig utsalgspris for hele landet inklusive merverdiavgift

²⁴ Bruttomarginen er oppgitt eksklusiv merverdiavgift

²⁵ Rotterdamprisen er oppgitt av Esso etter pålegg i brev fra tilsynet av 12. september 2001. Prisene ble oppgitt i dollar per tonn, men er omregnet til kroner per liter med utgangspunkt i dollarkursene på de angitte tidspunkt og tetthetsverdiene på diesel og bensin.

²⁶ Det vil si transportutgifter som ikke omfattes av fraktilskuddsordningen

i tidsperioden i forkant av avgiftsreduksjonene. Dette kan tyde på at oljeselskapene/forhandlerne oppjusterte sine fortjenestemarginer i forkant av avgiftsreduksjonene.

Hvis det viser seg at avgiftsreduksjonen har gitt mindre utslag i utsalgsprisene i områder

som mottar relativt mye fraktstøtte, kan det argumenteres for at ordningen med frakttilskudd i liten grad er egnet til å gi lavere priser i de områdene som omfattes av ordningen, fordi de tilskuddsberettigende ikke nødvendigvis har incentiver til å redusere prisene.

Tabell 11 – Gjennomsnittlig bruttomargin på salg av bensin for de stasjonene som mottar mer enn henholdsvis 30 øre/l, 20 øre/l og 10 øre/l i fraktstøtte

Bensin	15.des	15.jan	15.jun	15.jul
>30øre/l	1,29	1,02	1,34	1,23
>20øre/l	1,22	0,92	1,22	1,17
>10 øre/l	1,22	0,93	1,22	1,18
0	1,17	0,88	1,19	1,12

Tabell 11 viser gjennomsnittlig bruttomargin på salg av bensin for de stasjonene som mottar mer enn henholdsvis 30 øre/l, 20 øre/l og 10 øre/l i fraktstøtte, samt gjennomsnittsmarginen for de stasjonene som ikke mottar tilskudd. Vi har valgt å avgrense utvalget til prisene fra tidspunktene før og etter avgiftsreduksjonen, det vil si 15. desember 2000 og 15. januar, 15. juni og 15. juli 2001. Oversikten viser at den gjennomsnittlige bruttomarginen for samtlige kategorier ble redusert etter at avgiftsreduksjonene

trådte i kraft. Det virker også som marginene reduseres relativt likt i de ulike tilskuddskategoriene i etterkant av avgiftsreduksjonene. Tabell 11 viser også at bruttomarginen øker i takt med frakttilskuddet. Dette kan isolert sett tyde på at konkurransen fungerer dårligere i områdene som mottar relativt store tilskudd. På den annen side kan dette skyldes at stasjonene i disse områdene har høyere ikke observerbare kostnader som for eksempel høyere driftsutgifter²⁷.

Avgiftsreduksjon på autodiesel

Tabell 12 – Utviklingen i observerbare kostnads- og avgiftskomponenter for autodiesel

Diesel	15. Nov.	15. Des.	15. Jan.	15.feb	15.mar	15.apr	15.mai	15.jun	15.jul
RP kr/l	2,77	2,05	1,76	1,92	1,79	1,99	1,87	2,08	1,83
CO ₂ avgift	0,47	0,47	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
Dieselavgift	3,54	3,54	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	2,72
MVA	1,56	1,39	1,27	1,31	1,27	1,32	1,29	1,34	1,21
Sum	8,34	7,45	6,54	6,74	6,58	6,83	6,68	6,94	6,24
Landsgj.	10,29	10,09	8,91	8,98	8,88	8,79	8,78	8,86	8,46
Bruttomargin ²⁸	1,50	2,03	1,80	1,70	1,74	1,49	1,60	1,46	1,69

²⁷ For eksempel på grunn av lavere omsetning

²⁸ Eksklusiv merverdiavgift

Tabell 12 viser utviklingen i den gjennomsnittlige bruttomarginen for diesel. Som for bensin omfatter bruttomarginen for autodiesel alle ikke-observerbare kostnader, samt fortjeneste for oljeselskapene og forhandlerne. Ut fra oversikten ser vi at marginen varierer i de

forskjellige periodene. Høyest var marginen 15. desember 2000 hvor den utgjorde 2,03 kr/l, lavest 15. juni 2001 hvor marginen var 1,46 kr/l. Gjennomsnittlig bruttomargin den 15. desember 2000 var følgelig ca 40 prosent høyere enn 6 måneder senere.

Tabell 13 – Gjennomsnittlig bruttomargin på salg av diesel for de stasjonene som mottar mer enn henholdsvis 30 øre/l, 20 øre/l og 10 øre/l i fraktstøtte

Diesel	15.des	15.jan	15.jun	15.jul
>30øre/l	2,13	1,91	1,58	1,80
>20 øre/l	2,05	1,81	1,47	1,69
>10 øre/l	2,04	1,81	1,47	1,69
0	2,02	1,80	1,46	1,68

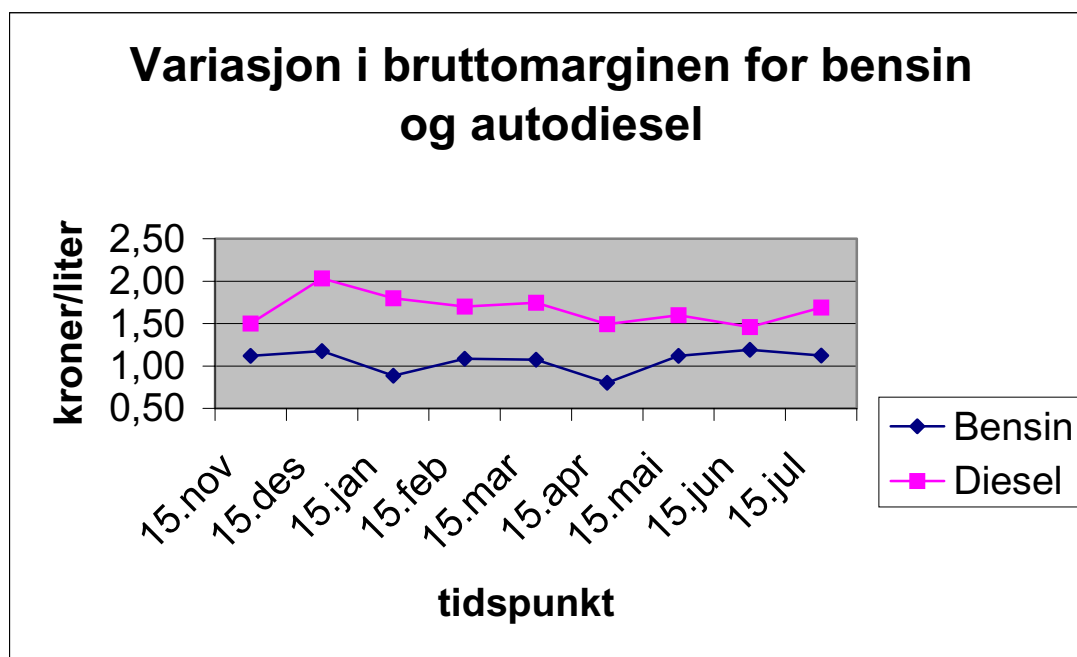
Tabell 13 viser det samme som tabell 11, men for autodiesel i stedet for bensin. Vi ser at visse tendenser er de samme for diesel som for bensin. For eksempel øker marginene jo høyere frakttilskuddet er. Dette kan som nevnt enten skyldes dårligere konkurranse eller høyere kostnader i områdene som mottar høye tilskudd. Vi ser også at marginene minsker i etterkant av avgiftsreduksjonen 1. januar. Det ser ikke ut som avgiftsreduksjonen har gitt mindre utslag i prisene i områder som mottar høye frakttilskudd enn andre områder. Til forskjell fra bruttomarginen på bensin ser vi at dieselmarginen stiger i etterkant av avgiftsreduksjonen 15. juli 2001. Bruttomarginen økte

fra 15. juni til 15. juli 2001 med litt over 20 øre/l for alle ovennevnte kategorier av tilskuddssoner. Avgiftsreduksjonen 15. juli 2001 var som nevnt 32 øre/l. Økningen i bruttomarginen fra 15. juni til 15. juli kan dermed tyde på at avgiftsreduksjonen på autodiesel 1. juli i relativt liten grad ga utslag i lavere priser.

Sammenligning bensin og autodiesel

Sammenlignes utviklingen i bruttomarginen for autodiesel med tilsvarende utvikling for bensin nærmere, kan vi se visse forskjeller. Utviklingen i marginene for de to produktene er vist i figur 3.

Figur 3 – Variasjon i bruttomarginen for bensin og autodiesel



Figur 3 viser at den gjennomsnittlige bruttomarginen for salg av diesel er større enn marginen for salg av bensin i hele perioden vi har data for. Dette kan i utgangspunktet skyldes enten at oljeselskapene/forhandlerne har større fortjeneste på salg av diesel enn på salg av bensin, eller at driftskostnadene og lignende for salg av diesel er høyere enn for bensin. Vi kjenner imidlertid ikke til at det knytter seg større ikke-observerbare kostnader til salg av diesel enn til salg av bensin. Mye tyder derfor på at det er svakere konkurranse på salg av diesel enn på salg av bensin.

Differansen mellom de to ovennevnte marginene er ulik i de forskjellige periodene. Bruttomarginen for salg av diesel er mellom ca. 20 prosent (15. juni 2001) og ca. 100 prosent

(15. januar) større enn marginen for salg av bensin. At det er så stor variasjon i marginen for disse produktene kan skyldes en rekke faktorer. At differansen mellom marginene var størst 15. januar, kan for eksempel skyldes at bensinprisene raskere tilpasset seg avgiftsreduksjonen enn dieselpriisen.

Avgiftsreduksjonene ble gitt relativt stor oppmerksomhet i media og fokus var trolig rettet mer mot endringer i bensinprisene enn endringer i dieselpriisen. Sterkt fokus på bensinprisene kan ha bidratt til å presse ned marginene på produktet raskere enn dersom oppmerksomheten hadde vært mindre. Fokuset var trolig ikke like mye rettet mot dieselpriisen som bensinprisene i og med at de fleste bilistene i Norge har biler som bruker bensin.

