

RAPPORT

# KONKURRANSE PÅ LIKE VILKÅR

Servicehandelens samfunnsverdi og rammebetingelser



**MENON-PUBLIKASJON NR. 90/2024**

Av Erland Skogli, Erika Karttinen, Maria Kvaløy Kirste, Sophie Emilie Sundt og Trygve Leithe Svalheim



## Forord

Menon Economics har gjennomført en bransjeanalyse av servicehandelen og kartlagt servicehandelens samfunnsbidrag på vegne av Virke. Arbeidet er gjennomført i perioden fra januar til august 2024. Arbeidet har vært ledet av Erika Karttinen med Maria Kvaløy Kirste, Sophie Emilie Sundt og Trygve Leithe Svalheim som prosjektmedarbeidere. Erland Skogli har vært ansvarlig partner på prosjektet. Vi takker Virke og prosjektets referansegruppe for et spennende prosjekt og et godt samarbeid.

---

August 2024

Erland Skogli  
Prosjektleder  
Menon Economics

# Innhold

<b>SAMMENDRAG</b>	<b>3</b>
<b>1 BRANSJEANALYSE AV SERVICEHANDELEN</b>	<b>8</b>
1.1 Om servicehandelen	8
1.2 Bransjens geografiske spredning	8
1.3 Elektrifisering av bilparken	11
1.4 Utvikling i antall energistasjoner og kiosker	13
1.5 Utvikling i omsetning	16
1.6 Grensehandel	18
<b>2 SERVICEHANDELENS SAMFUNNSBIDRAG</b>	<b>20</b>
2.1 Kritisk infrastruktur og samfunnsberedskap	21
2.2 Sysselsetting	27
2.3 Samlingspunkt i lokalmiljøet	31
2.4 Økt konkurranse til det beste for forbrukerne	33
<b>3 DAGENS RAMMEBETINGELSER</b>	<b>37</b>
3.1 Merkur-programmet	37
3.2 Vareutvalg og åpningstider relativt til dagligvarebransjen	38
3.3 Nettilgang og ladeinfrastruktur	41
<b>4 KONSEKVENSER FOR SAMFUNNSBIDRAGET VED OPPRETTHOLDELSE AV DAGENS RAMMEBETINGELSER</b>	<b>44</b>
4.1 Fremskrivning av dagens utvikling	44
4.2 Konsekvenser for samfunnsbidraget	44
<b>REFERANSER</b>	<b>50</b>
<b>VEDLEGG A – KJØRETIDSANLAYSER</b>	<b>55</b>

## Sammendrag

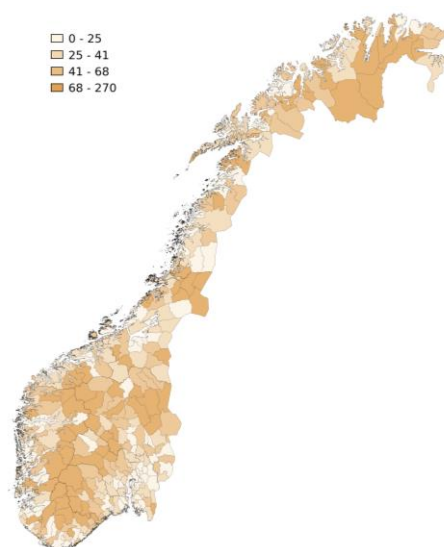
På oppdrag fra Virke har Menon kartlagt servicehandelens samfunnsbidrag og hvordan bidraget påvirkes av dagens myndighetsbestemte rammebetingelser. Vi finner at:

- Servicehandelen spiller en sentral rolle innenfor samfunnsberedskapen med sin infrastruktur for reisende langs veiene og ved knutepunkter, inklusive tilgang til drivstoff og dagligvarer i krisesituasjoner og i hverdagen.
- Servicehandelen har en sterk geografisk tilstedeværelse i hele landet og bidrar gjennom dette til tilgjengeligheten av nødvendige varer og tjenester, sysselsetting lokalt og som samlingspunkt i lokalmiljøet. Servicehandelen spiller en viktig rolle ved å tilby unge jobb og over halvparten av de sysselsatte i bransjen er under 25.
- Dagens myndighetsbestemte rammebetingelser sikrer ikke like konkurransevilkår for servicehandelen opp mot nærliggende bransjer, og hvis dagens rammevilkår opprettholdes er det risiko for at samfunnsbidraget reduseres. Det er særlig risiko for at små, betjente stasjoner i distriktsområder gjøres om til automatstasjoner eller legges ned.
- For å snu utviklingen i servicehandelen, må bransjen ha mulighet til å utvide inntektsgrunnet, for eksempel gjennom økt salg av dagligvarer.
- For at dette skal være mulig trenger bransjen rammebetingelser som legger til rette for konkurranse på like vilkår, blant annet gjennom å sikre at servicehandelen kan konkurrere med dagligvarebransjen på hele varekurven og at eksisterende støtteordninger ikke bidrar til konkurransevridning.

### Servicehandelen – En omstillingsdyktig og viktig del av handelen med sterk tilstedeværelse over hele landet

Servicehandelen omfatter kiosker, energistasjoner, bilverksteder samt servicekonsepter som er tilknyttet næringen. Virksomhetene i servicehandelen tilbyr salg av drivstoff, lading, vedlikeholds- og reparasjonstjenester, bilvask, cafe-virksomhet, dagligvaresalg, post-tjenester og salg av apotekvarer. De sikrer tilgjengeligheten av nødvendige varer og tjenester, ofte utenfor vanlige åpningstider og i områder hvor større butikker og servicetilbud er fraværende. Ettersom bransjen tilbyr tjenester hvor forbrukerne er, ligger mange av virksomhetene og arbeidsplassene i bransjen utenfor de store byene.

Kart over kommunefordelte betjente energistasjoner per 100 000 innbygger. Mørkere farge indikerer flere stasjoner per innbygger i en kommune. År 2024



Noter: Se s. 9 for større versjon av kartet

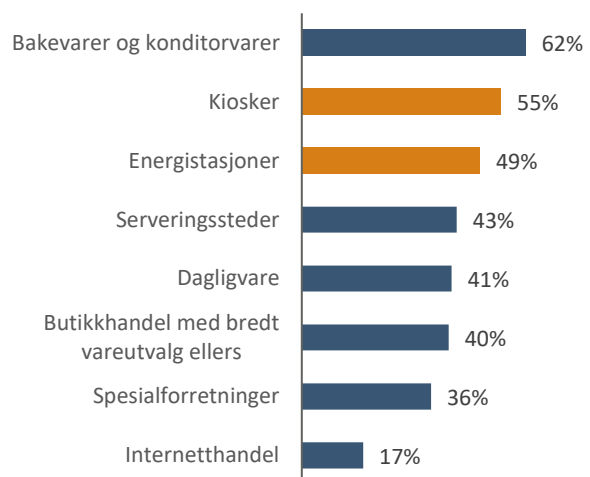
### Servicehandelen bidrar til samfunnsberedskap, sysselsetting lokalt og som samlingspunkt i lokalmiljøet

Servicehandelen spiller en viktig rolle i det norske samfunnet som en del av veitransportsystemet. Bransjen sikrer tilgang til nødvendige varer og tjenester langs veinettet og bidrar gjennom dette til mobiliteten for både person- og godstrafikk. Gjennom sin tilstedeværelse i hele landet, yter servicehandelen et viktig samfunnsbidrag innen samfunnsberedskapen. Bransjen er en viktig bidragsyter knyttet til forsyningsikkerheten for drivstoff og dagligvarer og en del av totalberedskapen ved for eksempel sikkerhetspolitiske kriser, krig, pandemi eller ekstremvær. Selv om elektrifiseringstakten i personbilflåten er rask, vil tilgang til drivstoff være viktig både for personbiler, tungtrafikk og utrykningskjøretøy i flere år fremover. Energistasjoner og kiosker har åpent alle dager og i mange tilfeller hele døgnet, også på søndager og helligdager, noe som gjør at man kan få tak i det man trenger selv når andre butikker holder stengt. Tilbudet er også viktig for utrykningspersonell som brannmenn, ambulanspersonell og politi som med behov for sikker tilgang til drivstoff og mat døgnet rundt. Bransjen bidrar også til veisikkerhet og er med på å forebygge ulykker gjennom å tilby kjøretøyservice og reparasjoner samt gjennom å være rasteplass for både privatbilister og yrkessjåfører. Ved uforventede hendelser på veien, med kjøretøyet eller knyttet til de reisende, er en energistasjon ofte det nærmeste betjente stoppestedet med personell som har fått opplæring i å håndtere slike situasjoner.

Servicehandelen er videre viktig for sysselsetting, særlig i distriktene. De fleste kiosker og energistasjoner er små og mellomstore selveide bedrifter med færre enn ti ansatte. Servicehandelen spiller videre en viktig rolle ved å tilby unge jobb. I underkant av halvparten av alle ansatte på energistasjoner og om lag 55 prosent av ansatte i kiosk er under 25 år. Av sammenlignbare bransjer er det kun virksomheter som selger bakevarer og konditorvarer som har en større andel ansatte under 25 år.

I mange distriktsområder spiller den lokale energistasjonen eller kiosken også en viktig rolle som sosial møteplass for innbyggerne. Mange energistasjoner dekker flere tjenestefunksjoner som post- og medisinutlevering som eneste distributør i bygda. Servicehandelen bidrar videre til konkurranse, ikke minst opp mot dagligvarebransjen som en alternativ tilbyder av dagligvarer, noe som kan gi både bedre utvalg og lavere priser til forbrukerne.

Andel sysselsatte under 25 år i utvalgte bransje, 2023.



### Kritisk infrastruktur og samfunnsberedskap



- Bidrar til landets mobilitetsinfrastruktur gjennom drivstoff og lading
- Beredskap i krisesituasjoner: sikkerhetspolitiske kriser, krig, pandemi eller ekstremvær
- Jevn fordeling av stasjoner bidrar til veisikkerhet og reduserer kødanning i sentrumsnære områder
- Vei- og trafiksikkerhet gjennom kjøretøyservice og reparasjoner samt døgnhvile og rasteplass for yrkessjåfører
- Tjenestetilbud til utrykkingspersonell
- Tilgang til dagligvarer alle tider på døgnet

### Syssetting



- Små og mellomstore bedrifter (SMB) i hele landet
- Viktig arbeidsgiver særlig i distriktene
- Ansetter ungdom og ufaglærte
- Bidrar til redusert utenforskap i arbeidslivet

### Samlingspunkt i lokalmiljøet



- Lokal møteplass i distriktene for unge og eldre
- Tjenester i form av utleveringsplass, nærbutikk og informasjonssenter for lokalbefolkningen, hyttebeboere, turister og gjennomreisende

### Økt konkurranse til det beste for forbrukeren



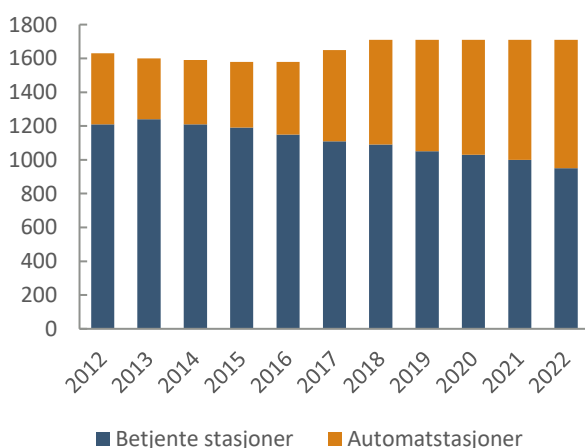
- Bidrar med økt konkurranse ovenfor dagligvarekjedene og restaurantbransjen
- Bidrar til økt tilgjengelighet av dagligvarer særlig i distriktene

## Store strukturendringer de siste 10 årene – nedgang i betjente stasjoner og kiosker samt antall sysselsatte

Samfunnsrollen til energistasjonene er historisk bygget opp rundt tilbud av drivstoff. Gjennom økt elektrifisering av bilparken har bransjens rolle dreid seg mot tilbud av lading langs veiene, noe som er et viktig bidrag til elektrifisering av bilparken og for at Norge skal nå mål for utslippsreduksjon fra transportsektoren. Samtidig har bransjen sett en nedgang i salg av tradisjonelle varekategorier som aviser, blader, tidsskrifter, billetter og tipping. Som en følge av dette har utviklingen i omsetningen for energistasjonene ekskludert drivstoff stagnert de siste årene, mens omsetningen for kiosker er kraftig redusert. Samtidig har betjente energistasjoner blitt erstattet av automatstasjoner og mange kiosker har blitt nedlagt.

### Utvikling i antall energistasjoner, 2012-2022. Kilde: Drivstoff

#### Norge



Automatstasjoner spiller i dag fortsatt en viktig rolle ved å sikre tilgang til drivstoff. Betjente stasjoner tilbyr derimot mange tilleggstenester som forsvinner dersom energistasjonene kun tilbyr drivstoff, som dagligvarer, mat-på-farten og andre servicetilbud- og tjenester. Selv om bransjen fremdeles har en sterk tilstedeværelse over hele landet, har nedgangen de siste 10 årene redusert omfanget av denne tilstedeværelsen betraktelig.

## Forskjeller i myndighetsbestemte rammebetingelser mellom servicehandelen og konkurrerende bransjer

Likheten mellom servicehandelen og tilgrensende bransjer som dagligvarebransjen øker. Vareutvalget på kiosker og energistasjoner overlapper stadig mer relativt til dagligvarebransjen. Kiosker og energistasjoner tar inn mer tradisjonelle dagligvarer, og dagligvarebutikkene tilbyr stadig mer ferdigmat og mat «på farta». Samtidig kan

dagligvarebutikker sette opp bensinpumper og ladestasjoner for el-kjøretøy som bidrar til økt bransjegliding. Dagligvarebutikkene har også fått utvidede åpningstider, noe som lenge var konkurransefortrinnet til servicehandelen. Mens dagligvarebutikkene har mulighet til å sette opp bensinpumper og ladestasjoner, kan ikke servicehandelen i dag konkurrere på hele varekurven som en dagligvarebutikk tilbyr. Dette er særlig knyttet til retten til å søke om salgsbevilling for alkoholsvake drikker.

I dag kan kiosker og energistasjoner ikke søke om å selge alkohol. I henhold til innstillingen om lov om omsetning av alkoholholdig drikke er formålet med å begrense antall utsalgssteder å begrense tilgjengeligheten av alkohol for forbrukeren. Samtidig får i praksis alle dagligvarebutikker salgsbevilling i dag, noe som gjør at man kan stille spørsmålstegn ved i hvilken grad dagens lovgivning faktisk oppnår målsetningen om å begrense antall utsalgssteder. Etter å ha vært stabilt i mange år, har antall salgssteder for alkoholholdig drikke i gruppe 1, det som kan selges i dagligvarebutikker, økt fra 4257 i 2015 til 4806 i 2022. I tillegg har antallet Vinmonopolutsalg økt fra 120 i 1998 til 337 i 2020 på landsbasis. Videre kan kiosker og energistasjoner utlevere alkoholvarer bestilt via nettbutikker med slagsbevilgning for alkohol, selv om de ikke selv kan selge alkohol. Automatstasjoner kan også kombineres med dagligvarebutikker, og dermed kan dagligvarebutikken selge alkohol i tilknytning til drivstoff så lenge som dagligvaredriften er registrert på riktig næringskode. Det kan derfor virke som at dagens lovgivning skaper en konkurranseulempa for servicehandelen uten å faktisk virke begrensende på antall utsalgssted for alkohol.

I dag kan videre kun dagligvarebutikker søke støtte fra Merkur-programmet. Gjennom Merkur-programmet kan nærbutikker blant annet søke om støtte til å etablere drivstoffpumper eller ladestasjon for elbil, i tillegg til servicestøtte og investeringsstøtte. Ettersom servicehandelen ikke kan søke om denne støtten, kan den føre til en konkurransevridning mellom dagligvarebutikker og servicehandelen i distriktsområder.

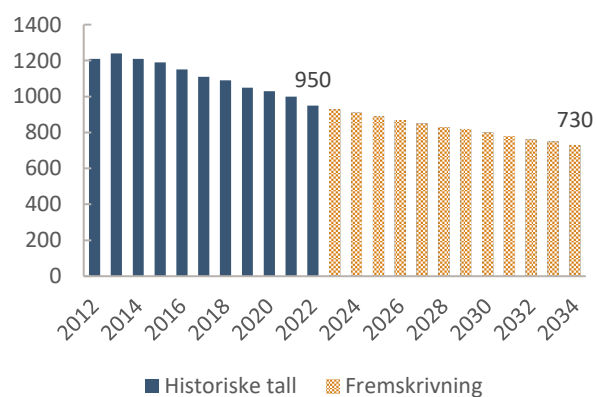
### Samfunnsbidraget vil reduseres hvis dagens utvikling i servicehandelen vedvarer

De siste årene har det vært en kraftig nedgang i antall betjente energistasjoner og kiosker. Hvis dagens rammebetingelser opprettholdes, er det en risiko for at denne utviklingen fortsetter. Dette vil få konsekvenser for bransjens samfunnsbidrag.

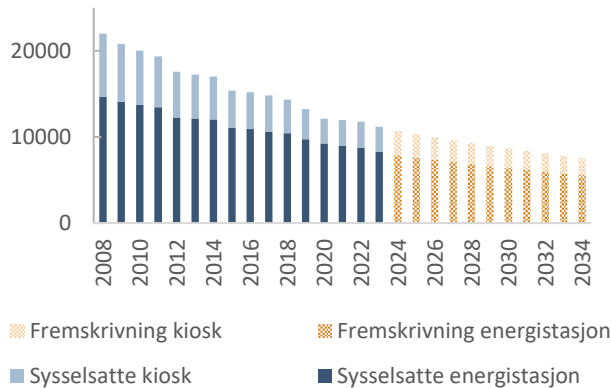
Selv om antall energistasjoner totalt har vært relativt stabilt de siste 10 årene, har antall betjente stasjoner blitt redusert med 21 prosent. Hvis denne utviklingen vedvarer, vil det i 2034 være 23 prosent færre betjente energistasjoner sammenlignet med i dag. En reduksjon i antall betjente energistasjoner vil øke kjøretiden til nærmeste energistasjon, og dermed redusere servicehandelens tilgjengelighet og funksjon som en del av samfunnsberedskapen.

Så langt har ikke antall automatstasjoner blitt redusert, men det er ikke sikkert at dette tilbudet vil opprettholdes fremover. For å kunne opprettholde stasjonsdrift, må stasjonen være lønnsom slik at nødvendige reinvesteringer i infrastrukturen er mulige. Når inntektsgrunnlaget til energistasjonene svekkes, er det derfor en risiko for at også antall automatstasjoner vil reduseres over tid. Hvis dette skjer, vil det påvirke tilgjengeligheten av drivstoff og den nasjonale drivstoffberedskapen.

Fremskrivning av antall betjente energistasjoner, 2012-2034



### Fremskrivning av antall sysselsatte ved energistasjoner og kiosker, 2012-2034



Også bransjens bidrag til sysselsetting, som samlingspunkt i lokalmiljøet og økt konkurranse vil kunne reduseres hvis dagens utvikling vedvarer. I dag sysselsetter bransjen om lag 11 200 personer i hele Norge. Hvis reduksjonen i antall betjente stasjoner og kiosker vedvarer, vil det kun være 7 500 ansatte i bransjen i 2034. Dette vil særlig kunne påvirke ansettelsen av unge i distriktene, ettersom over halvparten av de ansatte i servicehandelen er under 25.

### Konkurranse på like vilkår

For å snu utviklingen i servicehandelen, må bransjen ha mulighet til å utvide inntekts-

grunnlaget. Servicehandelen har vist sin omstillingsdyktighet gjennom markedsendringene de siste årene. Når flere tradisjonelle varekategorier har forsvunnet og salg av drivstoff har gått ned, har bransjen etablert ladestasjoner og økt tilbudet av mat og service. Så langt har dette likevel ikke vært nok for å snu utviklingen. Fremover er det derfor viktig å sikre like myndighetsbestemte rammebetingelser opp mot konkurrerende bransjer. Blant annet vil det være viktig å sikre konkurranse på like vilkår i forhold til dagligvarebransjen. Dagens begrensninger i servicehandelen knyttet til vareutvalg og støtteordninger henger ikke sammen med den reelle konkurransesituasjonen mellom næringer, og medfører derfor servicehandelen en konkurranseulempe. Like rammebetingelser ville gjort at servicehandelen kunne konkurrert på like vilkår, og vil gi bransjen en mulighet til å opprettholde og styrke den rollen man har i dag innenfor hverdagsberedskap, sysselsetting lokalt, som samlingspunkt i lokalmiljøet og som en konkurransefaktor innenfor varehandelen.

Hvis energistasjoner hadde fått mulighet til å konkurrere på hele varekurven til dagligvarebransjen, kunne bransjen ha bidratt med et større konkurransepress ovenfor dagligvareaktørene. Dette kunne i sin tur ført til økt vareutvalg og lavere priser. Også Konkurransetilsynet har vist til at å tillate salg av alkohol på energistasjoner vil være gunstig for konkurransesituasjonen i dagligvaremarkedet. Gjennom at servicehandelen kunne ha konkurrert på hele varekurven med dagligvare, kunne Norge hatt 1800 nye fullsortimentsdagligvareutsalgssted. Å kunne konkurrere på hele varekurven hadde også gitt servicehandelen en mulighet til å utvide sitt inntektsgrunnlag. Omsetningen innenfor tradisjonell dagligvare var på 201 milliarder kroner i 2022. Hvis servicehandelen kunne kapret én prosent av dette markedet, hadde dette økt den samlede omsetningen i servicehandelen med over 2 milliarder eller over 15 prosent årlig.



# 1 Bransjeanalyse av servicehandelen

Servicehandelen er en bransje som omfatter kiosker, energistasjoner, bilverksteder samt servicekonsepter som er tilknyttet næringen. Virksomhetene i servicehandelen har blant annet salg av drivstoff, lading, vedlikeholds- og reparasjonstjenester, bilvask, cafe-virksomhet, dagligvaresalg, post-tjenester og salg av apotekvarer. Virksomhetene sikrer tilgjengeligheten av nødvendige varer og tjenester, ofte utenfor vanlige åpningstider og i områder hvor større butikker og servicetilbud er fraværende. Ettersom bransjen tilbyr tjenester hvor forbrukerne er, ligger mange av virksomhetene og arbeidsplassene i bransjen utenfor de store byene.

Elektrifisering av bilflåten og nasjonale klimamål innen utslippsreduksjon fra transportsektoren har skapt behov for omstilling i hvordan energitjenester leveres. Samtidig har bransjen sett en nedgang i salg av tradisjonelle varekategorier. Tidligere betjente energistasjoner er erstattet av automatstasjoner og mange kiosker har blitt nedlagt. Selv om bransjen fremdeles har en sterk tilstedeværelse over hele landet, har nedgangen de siste 10 årene redusert omfanget av denne tilstedeværelsen betraktelig. Til tross for utfordringer forblir servicehandelens kjernefunksjon, å sikre tilgjengeligheten av nødvendige varer og tjenester der hvor forbrukerne er, sentral.

## 1.1 Om servicehandelen

Servicehandelen omfatter kiosker, energistasjoner, bilverksteder samt servicekonsepter som er tilknyttet næringen.<sup>1</sup> Bransjen tilbyr blant annet salg av drivstoff, lading, vedlikeholds- og reparasjonstjenester, bilvask, cafe-virksomhet, dagligvaresalg, post-tjenester og salg av apotekvarer. Servicehandelen består av nær 3000 virksomheter med over 11 200 medarbeidere. Bransjen er organisert i kjeder med stor grad av lokalt eierskap og mange små og mellomstore bedrifter. For å sikre tilgjengelighet, opererer bransjen ofte med utvidede åpningstider og er strategisk plassert for å møte sine kunders behov. Ettersom bransjen skal tilby tjenester hvor forbrukerne er, ligger mange av virksomhetene og arbeidsplassene i bransjen utenfor de store byene. Virksomhetene i bransjen er rettet mot å tilfredstille behovene til kunder på farten ved å tilby et bredt utvalg av produkter og tjenester utformet for hurtigkjøp.

Samfunnsrollen til energistasjonene er historisk bygget opp rundt salg av drivstoff. Gjennom økt elektrifisering av bilparken har bransjens rolle dreid mot tilbud av lading langs veiene. Denne rollen er viktig for elektrifisering av den norske bilparken, og dermed også for at Norge skal nå satte klimamål innen utslippsreduksjon fra transportsektoren. Bransjen har de siste årene også måttet omstille seg på andre måter enn ved økt tilbud av hurtiglading. Det er flere varekategorier som tradisjonelt har blitt solgt av energistasjoner og kiosker som nå har forsvunnet eller er kraftig redusert: aviser, blader, tidsskrifter, billetter og tipping. I tillegg til etablering av ladestasjoner har bransjen også svart på endringene gjennom et økt tjenestetilbud og økt tilbud av rask mat.

## 1.2 Bransjens geografiske spredning

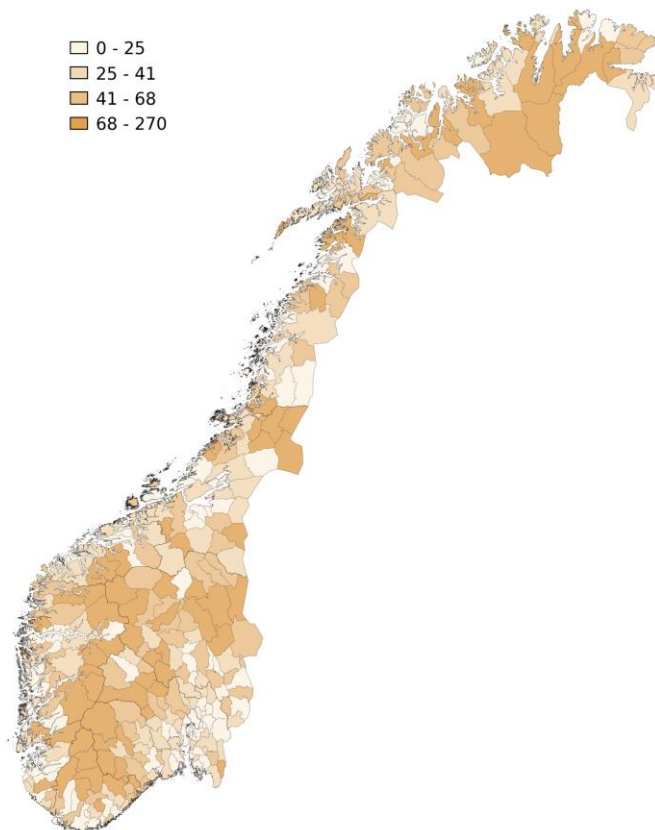
Servicehandelen har tilstedeværelse over hele landet, med stasjoner plassert både i distrikter og storbyer langs det norske veinettet. I 2022 er det registrert om lag 950 betjente og 760 automatstasjoner fordelt rundt om i

---

<sup>1</sup> Virke (i.d.)

landet.<sup>2</sup> De fleste av disse stasjonene er lokalisert i og rundt større byer som Oslo, inkludert nærliggende kommuner som Lillestrøm og Drammen, samt i Trondheim, Bergen, Kristiansand og Stavangerområdet. Vektet etter innbyggertall ser man imidlertid en større konsentrasjon av betjente energistasjoner<sup>3</sup> i mindre sentrale distriktskommuner, noe som illustreres i kartet nedenfor.

**Figur 1-1 Kart over antall kommunefordelte betjente energistasjoner per 100 000 innbygger. Mørkere farge indikerer flere stasjoner per innbygger i en kommune. År 2024.**



*Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase og befolkningstall fra SSB. Klassifiseringen for betjent energistasjon er basert på kjedetilhørighet, hvor automatkjeder er klassifisert som automatstasjoner. Klassifiseringen tar ikke høyde for at det kan være dagligvaretilbud eller andre servicetilbud også ved siden av ubetjente energistasjoner.*

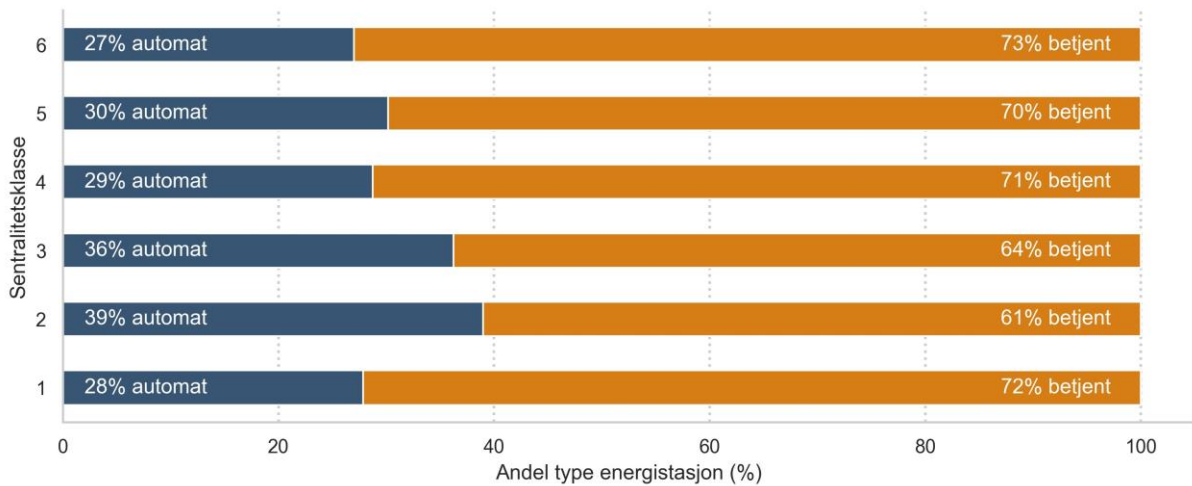
Andelen betjente energistasjoner er relativt lik på tvers av landet. Det er likevel en høyere grad av automatstasjoner i kommuner som er noe mer sentrale, altså i sentralitetsklasse 2 og 3. Det er også noe variasjon avhengig av fylke, hvor særlig Rogaland og Østfold har en lav andel betjente stasjoner.

---

<sup>2</sup> Virkes retaildatabase inneholder kun data om kjedeorganisert handel. Stasjoner som ikke er organisert i kjeder er derfor ikke inkludert i det oppgitte enhetsantallet.

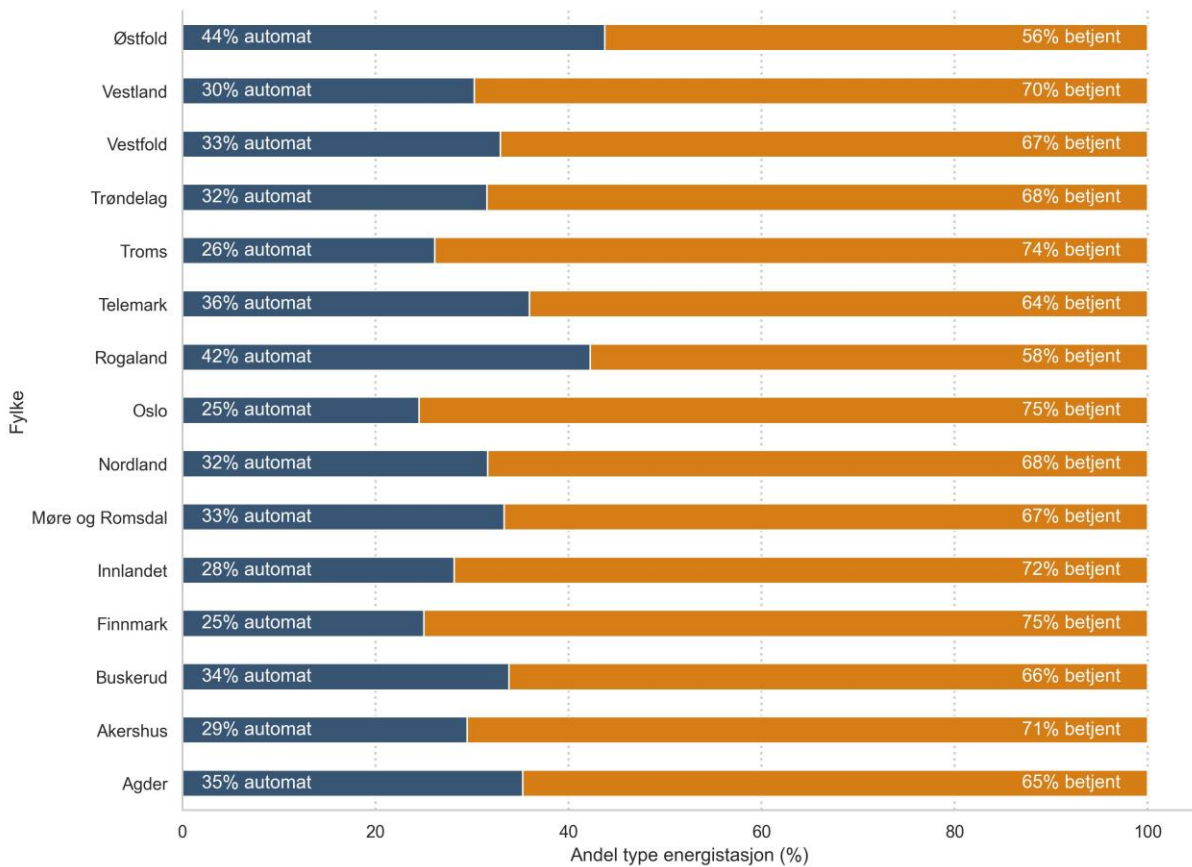
<sup>3</sup> Det er viktig å påpeke at klassifiseringen betjent/automatstasjon kun viser til tilbudet som er tilknyttet energistasjonen. Oversikten fanger derfor ikke opp hvis det er automatstasjoner som ligger ved siden av en dagligvarebutikk, kiosk eller et verksted som ikke er tilknyttet energistasjonen.

Figur 1-2 Energistasjoner fordelt etter automat/betjent og sentralitetsklasse, 2024



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase. Klassifiseringen for betjent energistasjon er basert på kjedetilhørighet, hvor automatkjeder er klassifisert som automatstasjoner. Klassifiseringen tar ikke høyde for at det kan være dagligvaretilbud eller andre servicetilbud også ved siden av ubetjente energistasjoner.

Figur 1-3 Energistasjoner fordelt etter automat/betjent og fylke, 2024



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase. Klassifiseringen for betjent energistasjon er basert på kjedetilhørighet, hvor automatkjeder er klassifisert som automatstasjoner. Klassifiseringen tar ikke høyde for at det kan være dagligvaretilbud eller andre servicetilbud også ved siden av ubetjente energistasjoner.

### 1.3 Elektrifisering av bilparken

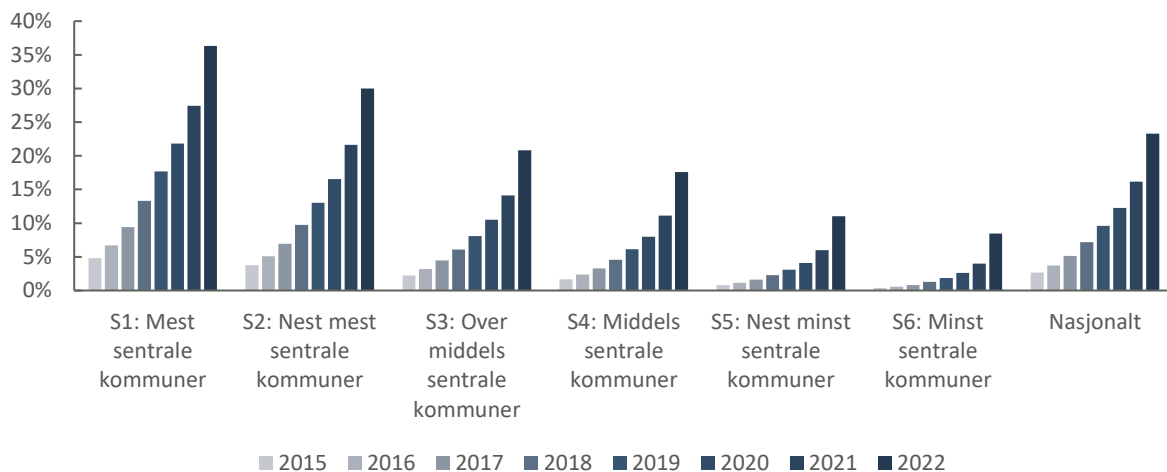
Salg og tilgjengeliggjøring av drivstoff har vært og er fortsatt en av de viktigste rollene til servicehandelen. Gjennom en økt andel elektriske biler i bilparken (både personbiler og nyttekjøretøy) og høye politiske ambisjoner om elektrifisering av bilparken, endres likevel også servicehandelens rolle.

#### 1.3.1 Dreining fra bensin og diesel til el

Norge har lenge hatt verdens mest ambisiøse elbilpolitikk. I Nasjonal transportplan (NTP) for 2025-2036 er det nedfelt mål om at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler) innen 2025.<sup>4</sup> For å få til denne utviklingen har det i mange år vært en gunstig avgiftspolitik med flere fordeler for elbilister. Det er derfor lite overraskende at Norge i dag har en høy og økende elbilandel, særlig innenfor personbiler. Totalt var omtrent 24 prosent av registrerte personbiler i 2023 elbiler. Samlet for norsk-registrerte kjøretøy<sup>5</sup> ble det tilbakelagt 45,7 milliarder kilometer i 2023. Av disse ble 23 prosent kjørt med elbil.

Selv om andelen elbiler øker, er fortsatt 76 prosent av personbilparken bensin-, diesel- eller hybridbiler. Innenfor andre kjøretøykategorier er det enda høyere andel drivstoffbiler. Blant lastebiler, som utgjør en vesentlig del av tungtrafikken, var kun 2 prosent av kjøretøyene elektriske i 2023, mens omtrent 96 prosent fremdeles var bensin- eller dieseldrevne.<sup>6</sup> Det er videre særlig i mer sentrale kommuner<sup>7</sup> som elbilandelen er høy, se Figur 1-4. Både i storbyene og distriktene er derfor tilgang til drivstoff fortsatt viktig, og vil fortsette å være det i flere år mens teknologien og rekkevidden for elbiler utvikles.

Figur 1-4 Andel elbil av bilparken innenfor ulike sentralitetsgrader, 2015-2022



Kilde: Menon basert på statistikk fra OFV

<sup>4</sup> Statens vegvesen (2023)

<sup>5</sup> Herunder personbiler, busser, små godsbiler og store lastebiler

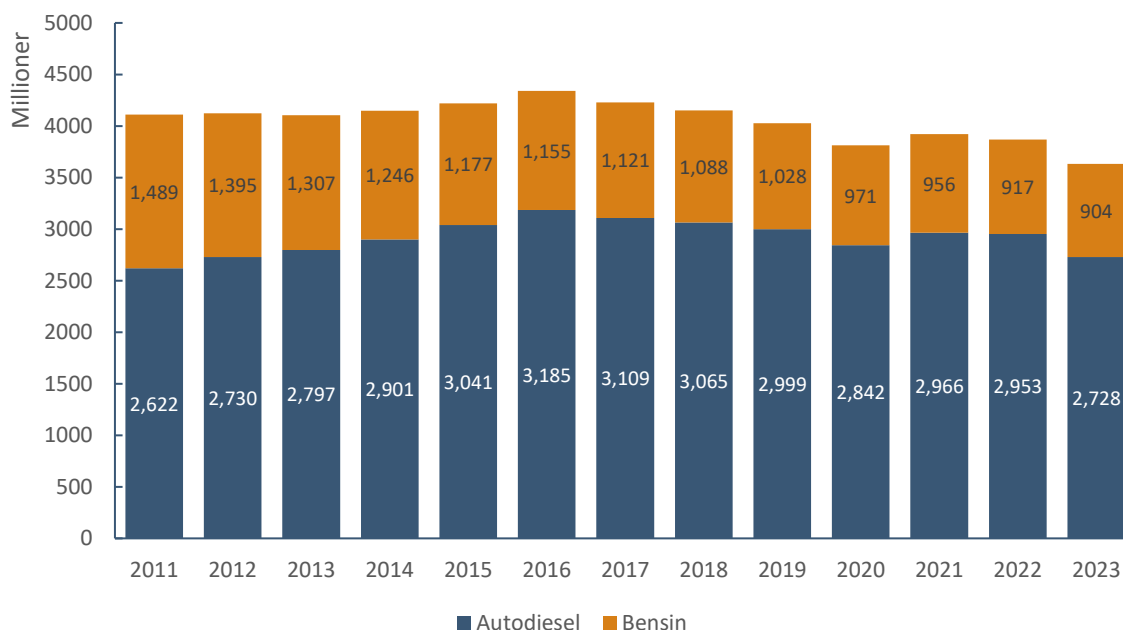
<sup>6</sup> Statistisk sentralbyrå (2024)

<sup>7</sup> Sentralitet er målt basert på SSBs sentralitetsindeks. SSBs sentralitetsindeks er beregnet på bakgrunn av antall arbeidsplasser og ulike typer servicefunksjoner (varer og tjenester) de som bor i den enkelte grunnkrets kan nå med bil i løpet av 90 minutter. Arbeidsplasser og servicefunksjoner som er kortere reisetid unna gis høyere vekt enn de langt unna. Sentralitetsindeksen er utformet som en kontinuerlig skala der den enkelte kommune måles opp mot Oslo, som har høyest verdi med 1000. Mens kommunens befolkningsstørrelse avgjøres av de administrative grensene til kommunene, er denne indeksen et mål på hvor sentralt beliggende kommunen er, uavhengig av slike administrative grenser.

### 1.3.2 Nedgang i salg av drivstoff og utbygging av ladestasjoner

Salget av drivstoff er redusert de siste årene. Dette er særlig knyttet til økningen i andel elektriske personbiler.<sup>8</sup> Drivstoffsalg nådde sitt høydepunkt i 2016, og i 2023 er salget redusert med omtrent 16 prosent sammenlignet med toppåret. Koronapandemien gjør det utfordrende å vurdere utviklingen i 2020-2021, men 2022 til 2023 ble salget av drivstoff redusert med 6,2 prosent. De kommende årene kan derfor reduksjonen i drivstoffsalg bli raskere enn det den historiske trenden tilsier.

Figur 1-5 Salg av drivstoff i millioner liter, 2011-2022. Tall er rundet av til nærmeste ti.



Kilde: Drivkraft Norge og SSB<sup>9</sup>

Samtidig som salget av drivstoff har gått ned, har bransjen bidratt gjennom utbygging av hurtigladetilbud langs veinettet. Statistikk fra Norsk elbilforening basert på Nobil viser at antallet hurtigladere i Norge har økt fra i underkant av 60 til omtrent 7740 mellom 2012 og 2023.<sup>10</sup> Drivkraft Norge, som representerer omtrent 95 prosent av hurtiglademarkedet, rapporterer at antallet ladepunkter hos deres medlemmer har doblet seg fra 2019 til 2022.<sup>11</sup> Veksten forekommer både i normal- og hurtiglademarkedet, som det framgår av figuren nedenfor.

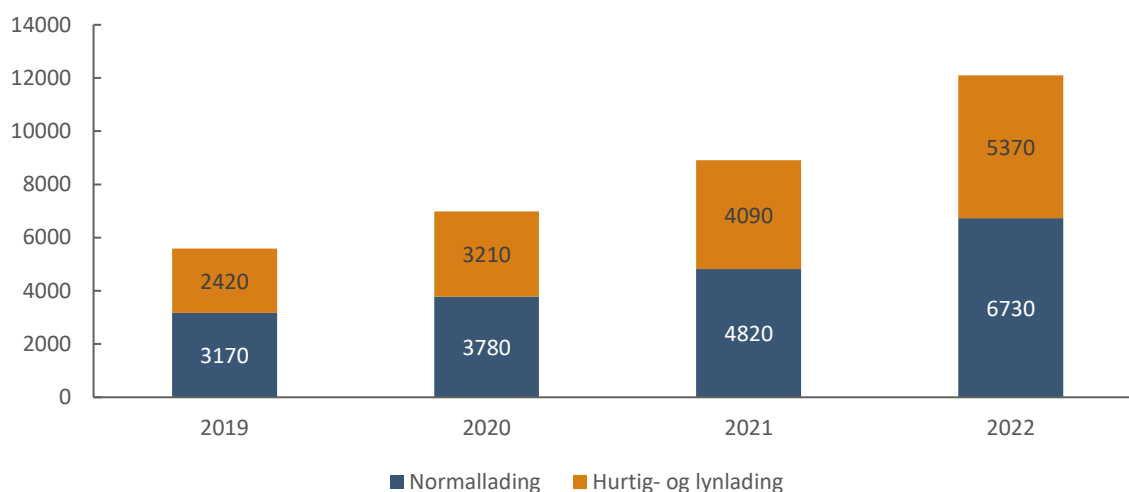
<sup>8</sup> Antall personbiler påvirker etterspørselen av drivstoff, men etterspørselen avhenger også av kjørelengde og drivstoffeffektiviteten til kjøretøyene. Samlet kjørelengde for norske personbiler har økt noe mindre enn antall personbiler de 10 siste årene. Dette tilsier en noe lavere økning i etterspørsel av drivstoff enn det utviklingen i personbiler isolert sett viser. Samlet kjørelengde for norske personbiler har økt med omtrent 5 prosent mellom 2013 og 2023, mens gjennomsnittlig kjørelengde per personbil har gått ned med 11 prosent i løpet av samme tidsperiode. I tillegg er nye biler mer effektive og bruker mindre drivstoff per kilometer.

<sup>9</sup> Tall fra 2023 er hentet fra SSB (Tabell [13615](#)), øvrige tall er fra Drivkraft Norge.

<sup>10</sup> Norsk elbilforening (2024)

<sup>11</sup> Drivkraft Norge (i.d.)

Figur 1-6 Antall ladepunkter blant Drivkraft Norges medlemmer, 2019-2022. Tall er rundet av til nærmeste ti.



Kilde: Drivkraft Norge

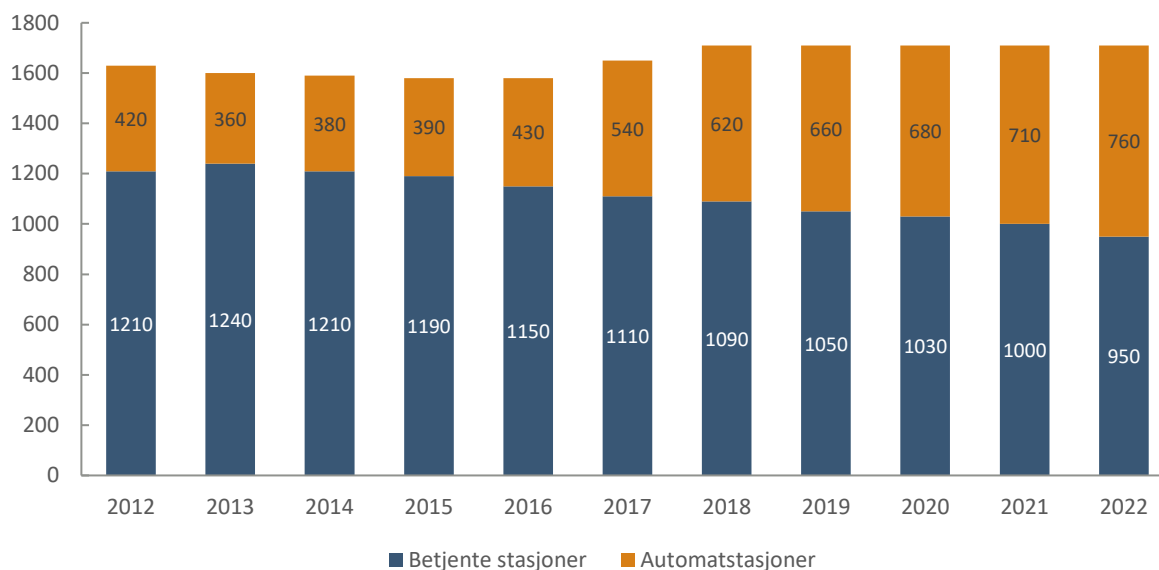
## 1.4 Utvikling i antall energistasjoner og kiosker

Antall betjente energistasjoner og kiosker har hatt en kraftig nedgang de siste 10 årene.

### 1.4.1 Kraftig nedgang i antall betjente energistasjoner og antall personer bransjen sysselsetter

Energistasjonslandskapet er i dag i omstilling, med en økning i automatstasjoner og en reduksjon i betjente stasjoner. Antall energistasjoner har totalt økt 8 prosent fra 2016 til 2022. Veksten skyldes imidlertid en økning i antall automatstasjoner, mens antall betjente stasjoner stadig blir færre. Over de siste ti årene har antallet betjente stasjoner falt fra drøyt 1200 til 950, tilsvarende en reduksjon på omtrent 21 prosent, se Figur 1-7. Automatstasjonene spiller fortsatt en viktig rolle ved å sikre tilgang til drivstoff. Betjente stasjoner tilbyr derimot mange tilleggstenester som forsvinner dersom energistasjonene kun tilbyr drivstoff, som dagligvarer, mat-på-farten og andre servicetilbud- og tjenester. Det er viktig å påpeke at inndelingen i automat- og betjente stasjoner kun viser til tilbudet som er tilknyttet energistasjonen. Oversikten fanger derfor ikke opp hvis det er automatstasjoner som ligger ved siden av en dagligvarebutikk, kiosk eller et verksted hvis tilbudene ikke er tilknyttet energistasjonen.

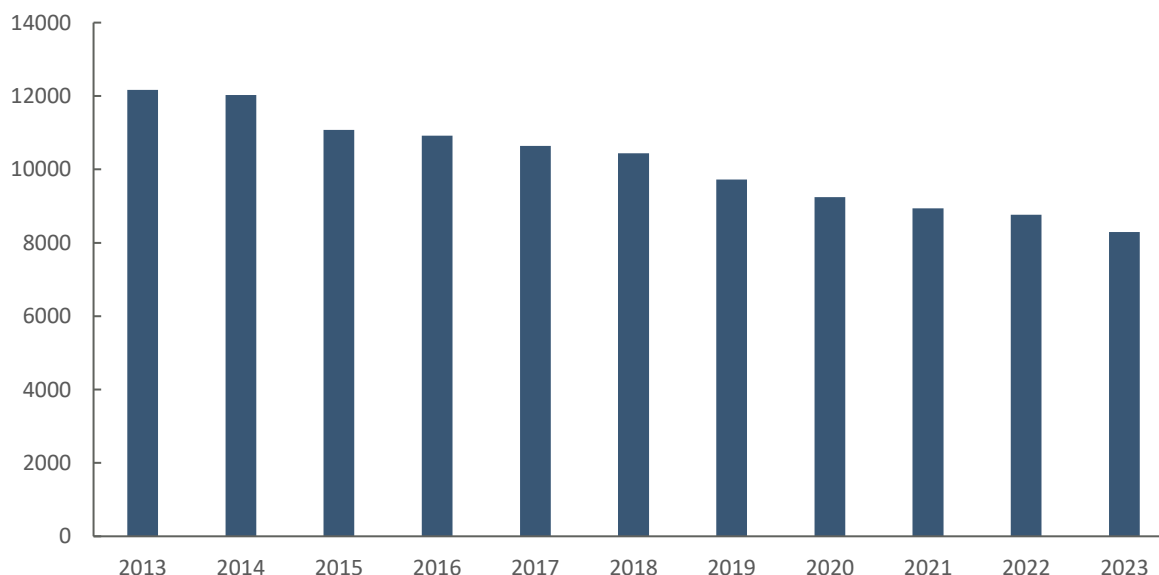
Figur 1-7 Utvikling i antall energistasjoner, 2012-2022.



Kilde: Drivkraft Norge. Antall automatstasjoner er basert på klassifiseringen til Drivkraft Norge.

Nedgangen i betjente stasjoner speiles også i utviklingen av antall sysselsatte i bransjen, se Figur 1-8. Med færre betjente stasjoner forsvinner mange arbeidsplasser. Antall sysselsatte har falt fra litt over 12 000 i 2013 til i underkant av 8300 i 2023, en reduksjon på hele 32 prosent.

Figur 1-8. Utvikling i antall sysselsatte for energistasjoner, 2013-2023.

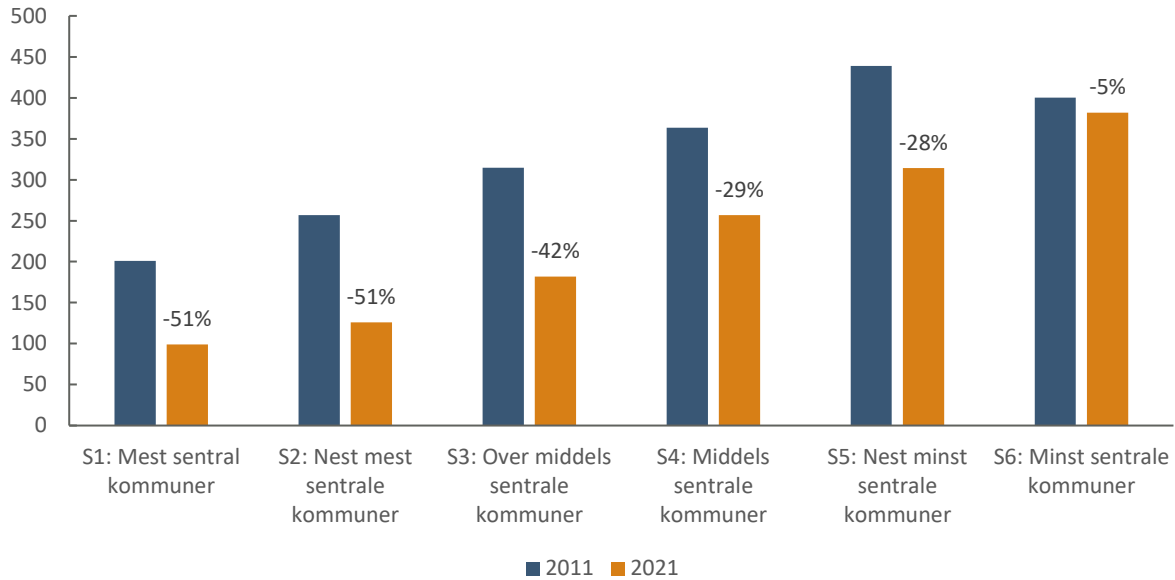


Kilde: Menon basert på SSB

Energistasjonsnæringen er særlig fremtredende i distriktene, og antall sysselsatte per innbygger er høyere i mindre sentrale kommuner. Figur 1-9 gir en oversikt over antall sysselsatte per 100 000 innbygger, kategorisert etter graden av sentralitet. Over tiårsperioden fra 2011 til 2021 observerer vi en generell reduksjon i

sysselsettingen over alle sentralitetsklassene. Imidlertid er nedgangen større jo mer sentral kommunen er, noe som understreker betydningen av næringen for sysselsetting i distriktene.

Figur 1-9 Sysselsatte i energistasjoner per 100 000 innbyggere fordelt på sentralitetsklasse, 2011 og 2021

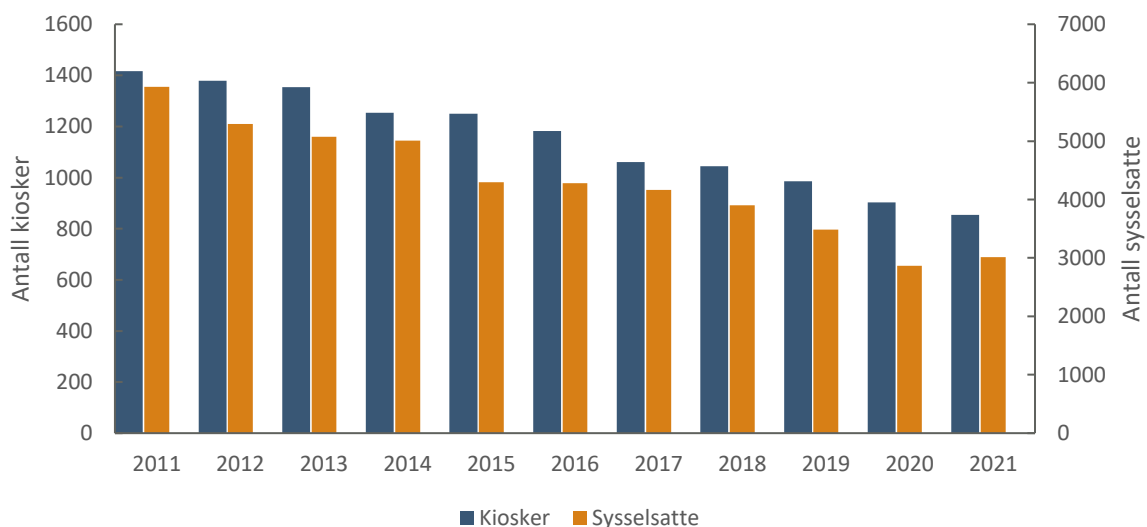


Kilde: Menon basert på SSB

### 1.4.2 Kraftig nedgang i antall kiosker

I likhet med betjente energistasjoner har det vært en betydelig nedgang i antall kiosker de siste ti årene. Som vist i Figur 1-10 var det rundt 1400 kiosker i 2011. I 2021 er antallet redusert til drøyt 850, tilsvarende en nedgang på 40 prosent. Tilsvarende trend ser vi for sysselsettingen i kiosknæringen. Mens det i 2011 var ansatt om lag 6000 ansatte i næringen, er arbeidsstyrken halvert med 3000 i 2021.

Figur 1-10 Utvikling i antall kiosker og antall sysselsatte, 2011-2021

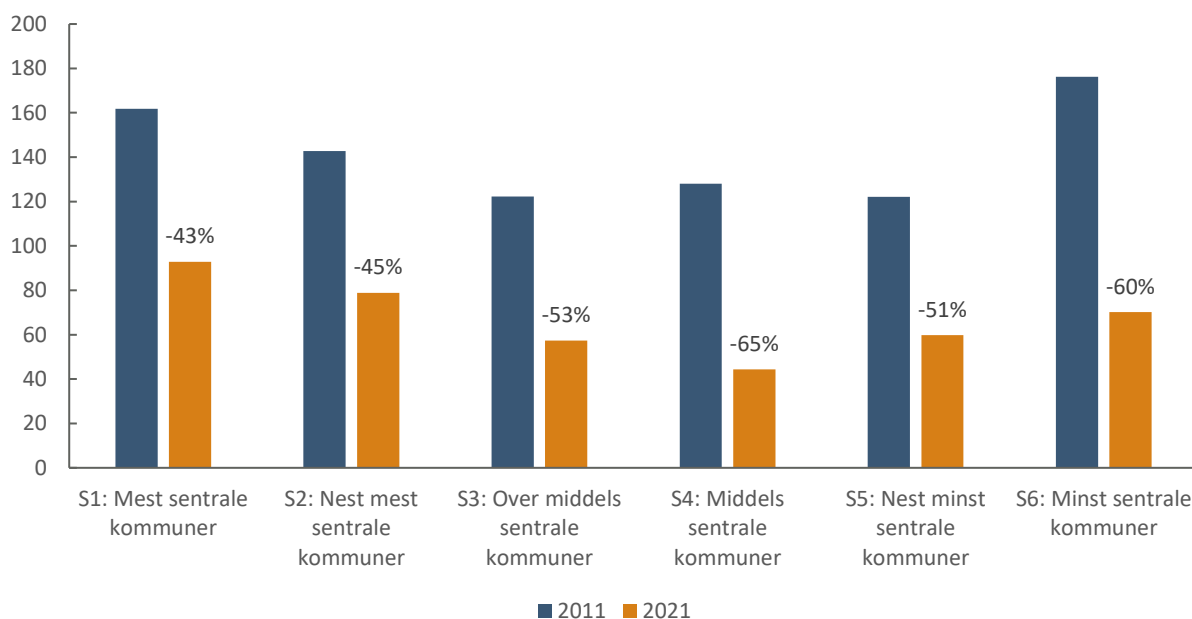


Kilde: Menon basert på SSB



Kiosker har en jevnere sysselsetting i landet enn energistasjonene, og i dag er det flest sysselsatte per innbygger i de mest sentrale kommunene. Nedgangen i antall sysselsatte har vært stor i alle deler av landet i perioden fra 2011-2021. Størst har likevel nedgangen vært i de mindre sentrale kommunene. I 2011 var det flest ansatte per innbygger i de minst sentrale kommunene i kioskbransjen, men på grunn av den store nedgangen i antall sysselsatte er det nå flest sysselsatte per innbygger i de mest sentrale kommunene, se Figur 1-11.

Figur 1-11 Antall sysselsatte i kiosker per 100 000 innbyggere fordelt på sentralitetsklasse, 2011 og 2021.

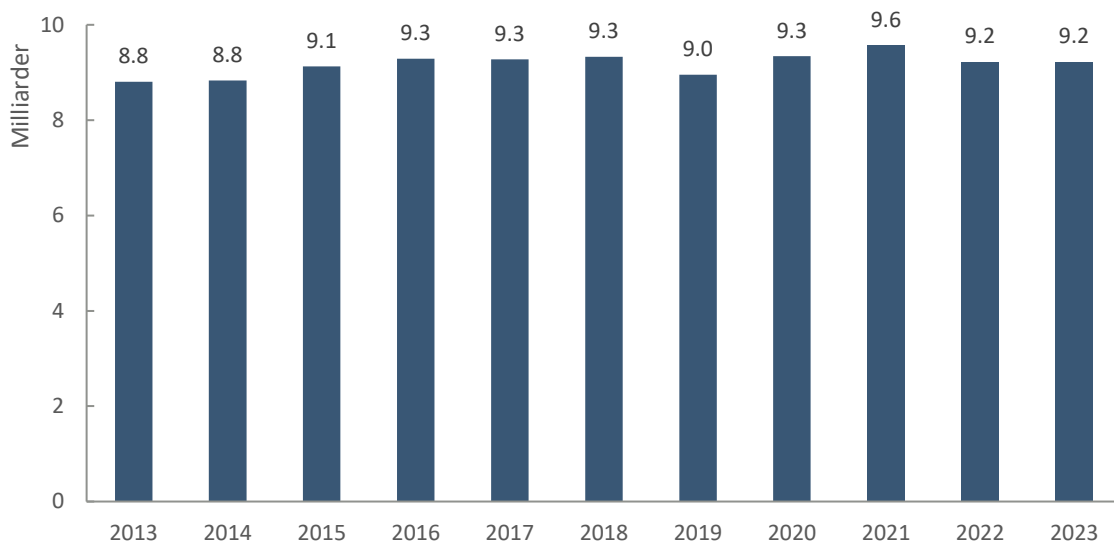


Kilde: Menon basert på SSB

## 1.5 Utvikling i omsetning

Det har vært vesentlig svakere omsetningsutvikling i servicehandelen enn i varehandelen generelt de siste årene. Omsetning for energistasjoner ekskludert drivstoff, har i 2022 og 2023 vært på om lag 9,2 milliarder kroner. Utenom noen år med litt høyere omsetning i løpet av pandemien, med økt norsk bilturisme og redusert grensehandel, har omsetningen i løpende priser vært på om lag samme nivå siden 2015, se Figur 1-12. På grunn av inflasjon betyr dette at varevolumet er redusert over tid. Rundt 80 prosent av omsetningen til bensinstasjonene er relatert til drivstoff. Denne delen av omsetningen drives av etterspørsel etter drivstoff, som er nedgående over tid se kapittel 1.3.2, samt prisen på drivstoff. For å kunne sammenligne utviklingen i omsetning for energistasjoner med utviklingen i andre bransjer, holder vi derfor omsetningen knyttet til drivstoff utenfor.

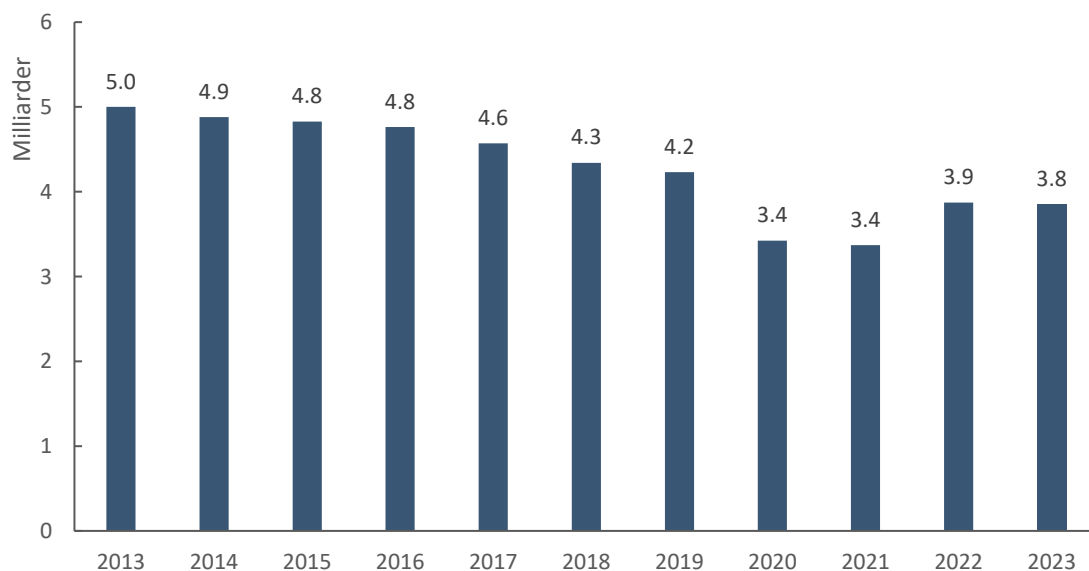
Figur 1-12. Utvikling i omsetning (milliarder) ekskludert drivstoff\* for energistasjoner, 2013-2023.



Kilde: SSB 2013-2020 tabell [06180](#). AC Nielsen og Virke analyse 2021-2023. Ettersom forskjellige kilder er benyttet kan det være noen avvik mellom tall før og etter 2020. \*Ekskludert drivstoff og smøremidler, samt. spill/kommisjon i årene 2013-2019. Ekskludert drivstoff, tipping, spill og andre lotterier, telekort, reseptbelagte legemidler, billettsalg, post i butikk, og bank i butikk i årene 2020-2023.

Kiosker har hatt en enda mer drastisk utvikling i omsetning enn energistasjonene. Omsetningen har stupe under pandemien, men økte igjen med omtrent 15 prosent fra 2021 til 2022, før den falt noe i 2023.

Figur 1-13. Utvikling i omsetning (milliarder) for kiosker, 2013-2023.

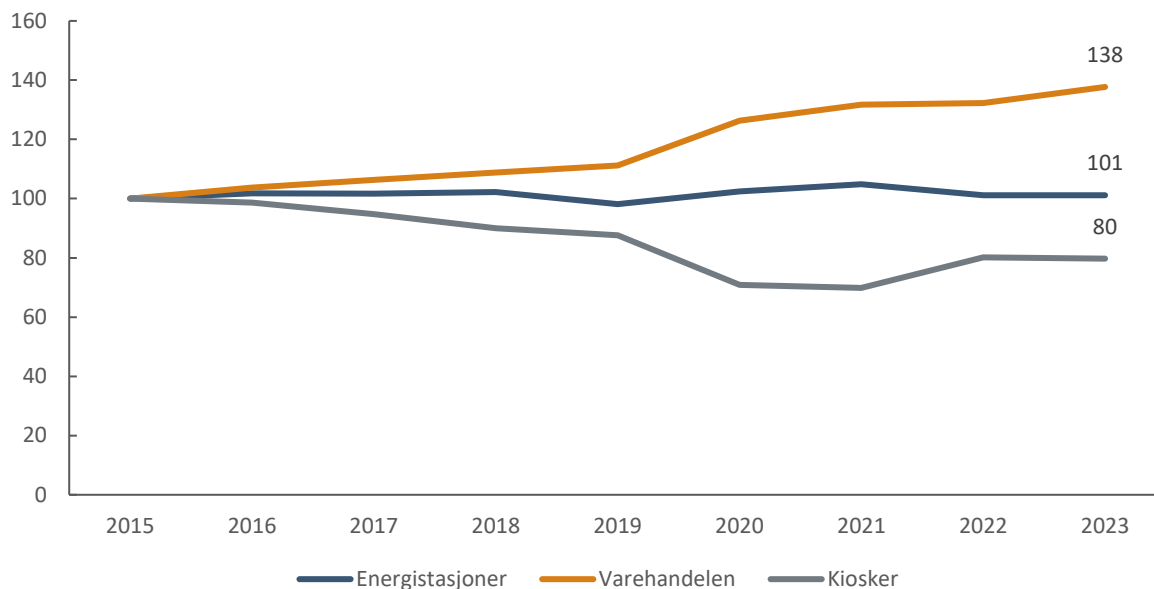


Kilde: Menon basert på SSB

I samme tidsperiode har omsetningen i varehandelen generelt økt betraktelig. Mens omsetning ekskludert drivstoff i løpende priser kun har økt med 1 prosent ved energistasjonene i tidsperioden 2015 til 2023, har den i

varehandelen generelt økt med 38 prosent. Samtidig har omsetningen hos kiosker i løpende prisen gått ned med nesten 20 prosent. Dette er en tydelig indikator på at servicehandelen i dag taper i konkurransen ovenfor varehandelen i stort.

**Figur 1-14** Indeksert omsetningsutvikling i løpende priser ekskludert drivstoff for energistasjoner og kiosker sammenlignet med varehandelen ellers.



Kilde: SSB tabell 07313 og Menon basert på SSB, AC Nielsen og Virke analyse. Varehandelen er definert som NACE 47 (Detaljhandel, unntatt salg av motorvogner), med unntak av NACE 47.300 (Detaljhandel med drivstoff til motorvogner) og NACE 47.112 (Kioskhandel med bredt vareutvalg med hovedvekt på nærings- og nytelsesmidler).

## 1.6 Grensehandel

SSB definerer grensehandel som fysisk handel i utlandet på reiser uten overnatting. Det råder stor usikkerhet rundt omfanget av total grensehandel fra Sverige. SSB gjennomfører månedlige undersøkelser av omfanget av grensehandelen og anslår at grensehandelen i 2023 var 9,3 milliarder kroner.<sup>12</sup> Nivået på grensehandelen har ifølge målingene til SSB vært lavere etter koronapandemien enn før og toppnivået så langt var i 2019 på 16 milliarder kroner. Mat- og dagligvarer utgjør om lag 43 prosent av handlekurven etterfulgt av alkohol (ca. 15 prosent) og tobakksprodukter (ca. 11 prosent). Menon har tidligere analysert effektene grensehandelen har på norsk varehandel i flere rapporter.<sup>13</sup>

Det er flere av varene som typisk omsettes i servicehandelen som er grensehandelsutsatte. Særlig utsatte for konkurranse fra grensehandel er kioskvareer som mat og tobakk i energistasjoner nært grensen til Sverige. En tydelig indikasjon av hvordan grensehandelen påvirker servicehandelen er utvikling i omsetning i løpet av koronapandemien. Da var grensen til Sverige mer eller mindre stengt i store deler av 2020 og 2021. I denne tidsperioden var omsetning ekskludert drivstoff ved energistasjoner høyere enn både før og etter pandemien. I

<sup>12</sup> Statistisk sentralbyrå (2024)

<sup>13</sup> Menon Economics (2020)

tillegg til reduksjon i grensehandel kan omsetningsutviklingen også henge sammen med at flere nordmenn ferierte i Norge i 2020 og 2021 når det var vanskelig å reise til utlandet. Samtidig var det færre utenlandske bilturister i Norge i denne perioden, noe som reduserer etterspørselen i servicehandelen.

I case under fra Esso Halden Servicestasjon beskrives det hvordan grensehandelen også kan påvirke drivstoffomsetningen til energistasjonene. Samtidig viser casen også hvordan pendlere og grensehandelen kan bidra positivt til salg innenfor andre deler av tilbudet til servicehandelen.

#### Case 1.1 Grensehandelens påvirkning på Esso Deli de Luca Svinesund

I 2018 ble Esso Deli de Luca Svinesund etablert på Svinesundparken som en selveid stasjon med konseptavtale med Esso på drivstoff og NorgesGruppen på butikk. De har per i dag 4 fossile drivstoffpumper og 16 lynladere. Energistasjonen ligger rett ved E6 før svenskegrensa ved Svinesund, på et større område med blant annet hotell, parkeringsplass for døgnhvile for lastebiler og flere butikker. De ligger også vegg i vegg med McDonalds og har felles uteområdet med kjeden.

Lokasjonen rett ved grensen gjør at energistasjonen har en variert kundegruppe med både pendlere, grensehandlere og yrkessjåfører. I snitt passerte det i underkant av 13 500 kjøretøy daglig i 2023, hvor om lag 11 000 var personbiler under 5,6 meter og 2 500 var lastebiler.<sup>14</sup> Blant pendlere er det flere kunder om morgenen og til lunsjtider for å kjøpe mat eller lade og de omsetter rundt 60 bagetter daglig i hovedsakgrunnet denne gruppen. Mange av grensehandlerne lader og spiser mens de venter hos energistasjonen, men færre kjøper drivstoff da dette er billigere i Sverige. Sverige har nemlig senket prisene på bensin og diesel og prisene



er rundt 25 prosent lavere enn i Norge.<sup>15</sup> Grensehandelen påvirker spesielt energistasjonen på slike områder. Da koronapandemien kom i 2020 og 2021 og grensen mellom Sverige og Norge stengte var det omtrent dødt på stasjonen og de fikk merke betydningen av pendlerne og grensehandlerne.

*Foto: Esso Deli de Luca Svinesund*

<sup>14</sup> Statens vegvesen (i.d.)

<sup>15</sup> NRK (2024)

## 2 Servicehandelens samfunnsbidrag

Servicehandelen spiller en viktig rolle i det norske samfunnet som en del av veitransportsystemet. Bransjen sikrer tilgang til nødvendige varer og tjenester langs veinettet og bidrar gjennom dette til mobiliteten for både person- og godstrafikk. Gjennom sin tilstedeværelse i hele landet, yter servicehandelen et viktig samfunnsbidrag innen samfunnsberedskapen. Bransjen er en viktig bidragsyter knyttet til forsyningssikkerheten for drivstoff og dagligvarer og en del av totalberedskapen ved for eksempel sikkerhetspolitiske kriser, krig, pandemi eller ekstremvær. Energistasjoner og kiosker har åpent alle dager og i mange tilfeller hele døgnet, også på søndager og helligdager, noe som gjør at man kan få tak i det man trenger selv når andre butikker holder stengt. Tilbudet er også viktig for utrykkingspersonell som brannmenn, ambulanspersonell og politi som med behov for sikker tilgang til drivstoff og mat døgnet rundt. Bransjen bidrar også til veisikkerhet og er med på å forebygge ulykker gjennom å tilby kjøretøyservice og reparasjoner samt gjennom å være rasteplass for både privatbilister og yrkessjåfører. Ved uforventede hendelser på veien, med kjøretøyet eller knyttet til de reisende, er en energistasjon ofte det nærmeste betjente stoppestedet med personell som har fått opplæring i å håndtere slike situasjoner.

Servicehandel er videre viktig for sysselsetting i distriktene rundt om i Norge. De fleste kiosker og energistasjoner er små og mellomstore selveide bedrifter med færre enn ti ansatte. Bransjen bidrar særlig med å ansette unge, og rundt 50 prosent av de ansatte er under 25 år. I mange distriktsområder spiller den lokale energistasjonen eller kiosken også en viktig rolle som sosial møteplass for innbyggerne. Mange energistasjoner dekker også flere tjenestefunksjoner som post- og medisintil levering som eneste distributør i bygda. Servicehandelen bidrar videre til konkurranse i varehandelen, ikke minst opp mot dagligvarebransjen som en alternativ tilbyder av dagligvarer. Flere virksomheter selger lokalprodusert mat og tilstedeværelse av kiosker og energistasjoner er med og skaper konkurranse, noe som kan gi både bedre utvalg og lavere priser til forbrukerne.

### Kritisk infrastruktur og samfunnsberedskap



- Bidrar til landets mobilitetsinfrastruktur gjennom drivstoff og lading
- Beredskap i krisesituasjoner: sikkerhetspolitiske kriser, krig, pandemi eller ekstremvær
- Jevn fordeling av stasjoner bidrar til veisikkerhet og reduserer kødanning i sentrumsnære områder
- Vei- og trafikksikkerhet gjennom kjøretøyservice og reparasjoner samt døgnhvile og rasteplass for yrkessjåfører
- Tjenestetilbud til utrykkingspersonell
- Tilgang til dagligvarer alle tider på døgnet

### Sysselsetting



- Små og mellomstore bedrifter (SMB) i hele landet
- Viktig arbeidsgiver særlig i distriktene
- Ansetter ungdom og ufaglærte
- Bidrar til redusert utenforskap i arbeidslivet

### Samlingspunkt i lokalmiljøet



- Lokal møteplass i distriktene for unge og eldre
- Tjenester i form av utleveringsplass, nærbutikk og informasjonssenter for lokalbefolkningen, hyttebeboere, turister og gjennomreisende

### Økt konkurranse til det beste for forbrukeren

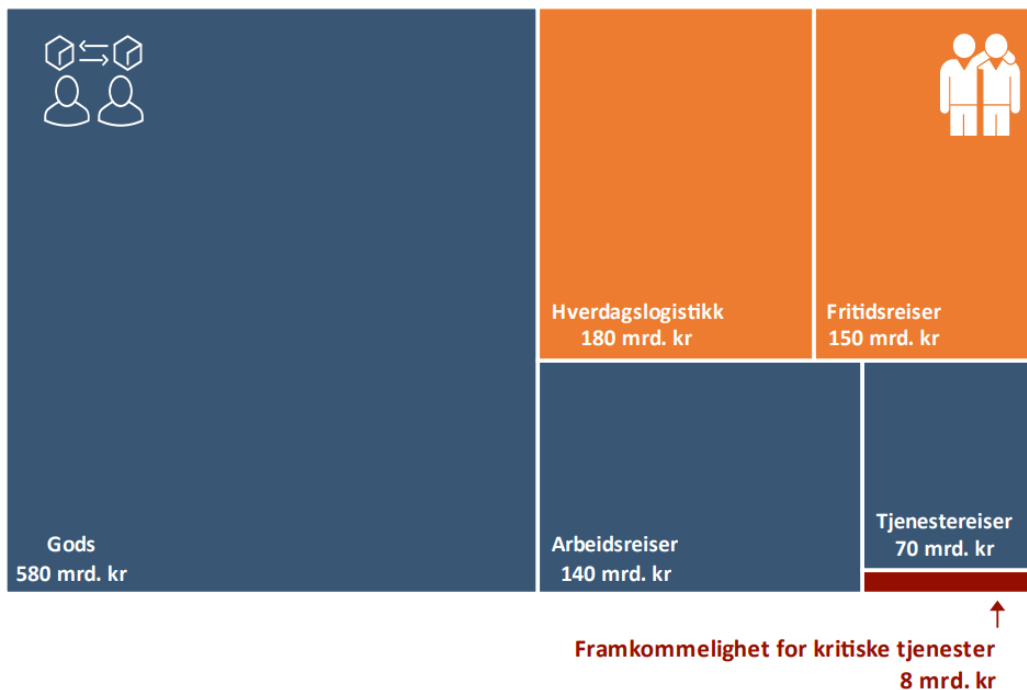


- Bidrar med økt konkurranse ovenfor dagligvarekjedene og restaurantbransjen
- Bidrar til økt tilgjengelighet av dagligvarer særlig i distriktene

## 2.1 Kritisk infrastruktur og samfunnsberedskap

Veitransportsystemet i Norge er viktig infrastruktur som knytter landet sammen og muliggjør mobilitet for både person- og godstrafikk. Veitransportsystemet muliggjør besøk til venner og familie, at innsatsfaktorer og ferdigvarer kommer fram i tide og at viktige tjenester blir levert til folk der de er. Veinettet er viktig for bosettingsmønster, utvikling av næringsliv og for å muliggjøre menneskers deltakelse i samfunnslivet. I rapporten *Verdien av veien*<sup>16</sup> anslø Menon bruksverdien av hele det offentlige veinettet i Norge til anslagsvis 1 100 mrd. kroner i 2022. Som vist i Figur 2-1, anslår Menon at over halvparten av den samlede verdien kommer fra godstransport, mens personreiser til og fra jobb (arbeidsreiser) samt reiser i forbindelse med jobb (tjenestereiser) utgjør ca. 20 prosent. Personreiser utenom arbeid (fritidsreiser og hverdagslogistikk) utgjør ca. 30 prosent, og framkommelighet for kritiske tjenester er anslått til i underkant av 1 prosent, tilsvarende 8 mrd. kroner.

Figur 2-1 Anslått samlet verdi av det norske veinettet i 2022 fordelt på ulike typer bruk av veien



Kilde: Menon-Publikasjon nr. 110/2022. (2022). *Verdien av veien*

Gjennom sin tilstedeværelse i hele landet, yter servicehandelen et viktig samfunnsbidrag innen beredskap, både i krisetider og i hverdagen. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) definerer beredskap som planlegging og forberedelse av tiltak for å begrense eller håndtere kriser eller andre uønskede hendelser på best mulig måte.<sup>17</sup> Energistasjoner og kiosker har åpent alle dager i uken og i mange tilfeller hele døgnet, også på søndager og helligdager, noe som gjør at man kan få tak i det man trenger selv når andre butikker holder stengt. Servicehandelen har derfor et viktig bidrag til samfunnsberedskapen på veiene. Bransjen er viktig for drivstoff- og dagligvareforsyningen i krisesituasjoner, slik som ved flom eller knyttet til koronapandemien. Videre er

<sup>16</sup> Menon Economics (2022)

<sup>17</sup> Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (2012)

bransjen viktig for samfunnsberedskapen i hverdagen, noe kommer til uttrykk gjennom ulike funksjoner og til flere ulike brukergrupper:

- Tilbyr drivstoff og lading ved å være en del av Norges infrastruktur for transport og mobilitet
- Tilbyr kjøretøyservice og reparasjoner ved hjelp av kompetent personell
- Tilgang til dagligvarer alle tider på døgnet i hele landet
- Ved å tilby at yrkessjåfører kan sove på et trygt, bemannet sted og få dekket sine basalbehov på veien før turen går videre
- Ved å tilby rasteplass med servicetilbud til privatbilister

I de følgende delkapitlene utdypes de ulike delene av bransjen bidrag til kritisk infrastruktur og beredskap.

### 2.1.1 Beredskap i krisesituasjoner

Servicehandelen spiller en viktig rolle i krisesituasjoner, slik som ved pandemi, ekstremvær, sikkerhetspolitiske kriser eller krig. Servicehandelen har en viktig rolle knyttet til forsyningssikkerhet av både drivstoff og mat ved en eventuell krisesituasjon. Selv om det skjer store endringer på energiområdet, viser Totalberedskapskommisjonen i NOU 2023:17 til at drivstoff i form av bensin og diesel vil være en sentral energiform i flere år fremover.<sup>18</sup> Det vises også i utredningen til at: «*En velfungerende infrastruktur rundt drivstofforsyningen, for eksempel raffinerivirksomhet og bensinstasjoner, er derfor viktig*»<sup>19</sup>. Energistasjoner og kiosker er også en del av verdikjeden for matvarer, og er derfor også en viktig del av denne forsyningssikkerheten.

Et godt eksempel på rollen bransjen spiller i en krisesituasjon er fra koronapandemien hvor ansatte på energistasjoner ble ansett som kritisk personell og avgjørende for forsyningssikkerheten av både drivstoff og mat i Norge.<sup>20</sup> Nærings- og fiskeridepartementet ga alle kommuner beskjed om denne samfunnskritiske rollen i mars 2020, som ga ansatte på energistasjoner rett til å ha barnehage- og barneskoletilbud når tilbudet ble redusert kun til ansatte i samfunnskritiske roller. Ved ekstremvær og storm er energistasjonenes rolle som tilbyder av drivstoff og lading også kritisk. Ifølge forskriften om drivstoffberedskap<sup>21</sup> kan myndighetene pålegge energistasjoner beredskapslagring av drivstoff og å stille produkter, infrastruktur og ekspertise til disposisjon for myndighetene, dersom det foreligger risiko for etterspørselssjokk, tilbudssvikt eller logistikkbrist.

Den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa gjennom Russlands krigføring i Ukraina aktualiserer videre beredskapsbehovet knyttet til sikkerhetspolitiske kriser og krig. Totalberedskapskommisjonen viser i NOU 2023:17 til at grunnberedskapen og sivile forsvarslinjer spiller en sentral rolle i håndtering av kriser. Samtidig viser kommisjonen også til at, selv om landets samlede beredskapsressurser inkluderer næringslivets egenberedskap og kapasiteter for krisehåndtering, er en manglende integrering av næringslivet i den nasjonale beredskapsstrukturen en vesentlig svakhet i dag. Én av Totalberedskapskommisjonens ti hovedanbefalinger er videre «*tettere integrering av næringslivet i den nasjonale beredskapsstrukturen*».

---

<sup>18</sup> NOU 2023:17 (2023)

<sup>19</sup> NOU 2023:17 (2023), s. 226

<sup>20</sup> Regjeringen (2021)

<sup>21</sup> Forskrift om et råd for drivstoffberedskap og drivstoffnæringens beredskapsplikter (2018)

## 2.1.2 Veinfrastruktur og sentrumsutvikling

Energistasjonene er et viktig servicetilbud langs veitransportsystemet som muliggjør mobilitet ved å tilby drivstoff og lademuligheter, samt mat, drikke, rasteplasser og døgnhvile langs veien. Denne rollen er viktig med tanke på veisikkerhet for både privatpersoner og yrkessjåfører.

Den jevne fordelingen av energistasjoner langs veinettet spiller en viktig rolle. Jo lenger distansen mellom energistasjonene er, desto lenger må bilister kjøre for å hvile, fylle på med drivstoff eller lade bilen. Dette vil igjen kunne øke trykket på de gjenværende stasjonene, føre til økt belastning av veinettet, skape kø og trengsel, øke risikoen for ulykker på veien og føre til mer utslipp. Energistasjoner ligger typisk utenfor sentrum, mens dagligvarebutikker og kjøpesentre ligger mer sentrumsnært. Dersom energistasjoner legges ned samtidig som dagligvare og kjøpesentre etablerer drivstofftilbud og ladestasjoner, vil dette derfor kunne føre til mer press på allerede trafikkerte områder. Økt trafikk og kø der hvor fotgjengere og syklister ferdes kan øke risikoen for ulykker, for eksempel hvis det blir økt trafikk på skolevei for skolebarn.

Vi har basert på Menons-kjøretidsmodell beregnet gjennomsnittlig kjøretid fra europa-, riks- og fylkesveier til nærmeste betjente energistasjon, se Figur 2-2. Avstanden avhenger av kommunens sentralitet, men er i dag i gjennomsnitt kun 30 minutter til og med i de minst sentrale kommunene. Grunnlaget for analysen av kjøretid fra vei baserer seg på alle europa-, riks- og fylkesveger i Norge. Hver av disse veiene er inndelt i lengder på maksimalt 5 km, og reisetid er beregnet fra midtpunktet i hver veilenke til nærmeste interessepunkt.

Figur 2-2 Gjennomsnittlig kjøretid fra europa-, riks- og fylkesveier til nærmeste betjente energistasjon etter sentralitetsindeks



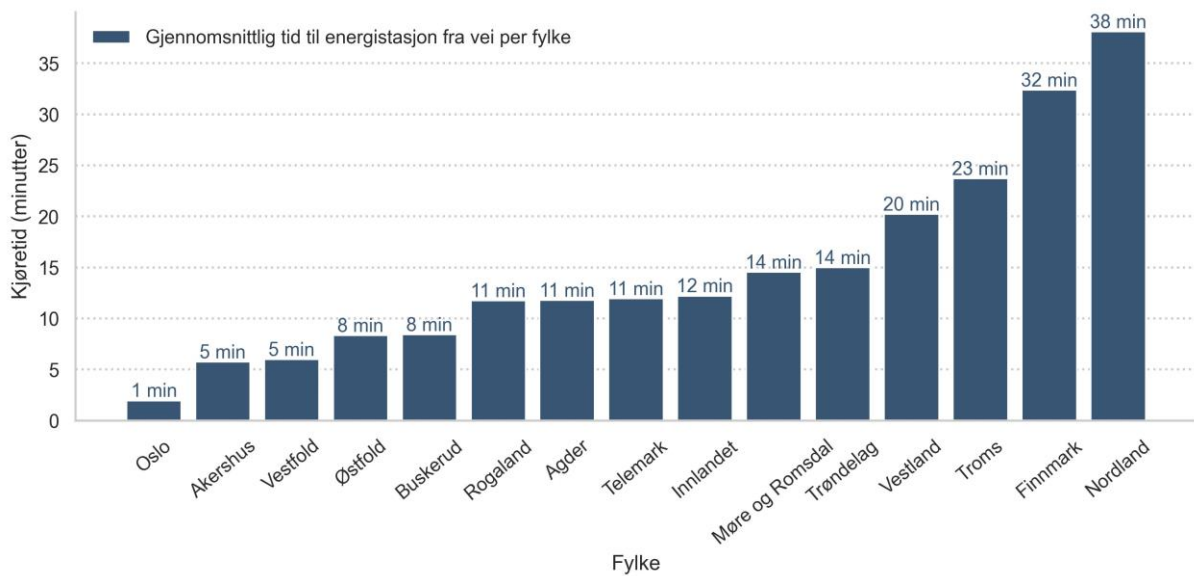
Grunnlaget for analysen av kjøretid fra vei baserer seg på alle europa-, riks- og fylkesveier i Norge. Hver av disse veiene er inndelt i lengder på maksimalt 5 km, og reisetid er beregnet fra midtpunktet i hver veilenke til nærmeste interessepunkt.

Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase

Vi har også analysert kjøretidene fra veinettet per fylke. Kjøretidene fra vei til nærmeste energistasjon er lengst i Nordland og Finnmark, men til og med i disse fylkene er den gjennomsnittlige kjøretiden til nærmeste energistasjon under 40 minutter.



Figur 2-3 Gjennomsnittlig kjøretid fra europa-, riks- og fylkesveier til nærmeste betjent energistasjon etter fylke



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase

### 2.1.3 Kjøretøyservice og sikkerhet

Energistasjoner spiller en kritisk rolle i å opprettholde trafikksikkerheten på norske veier, ikke bare som lade- og drivstoffleverandører, men også som tilbydere av verktøytjenester, service og mekanisk hjelp. I et land med varierte kjøreforhold og ofte utfordrende vær, kan uforutsette hendelser skje og det er avgjørende at kjøretøy er i stand til å håndtere veiforholdene. Energistasjoner tilbyr nødvendig vedlikehold og reparasjoner som sikrer at kjøretøyene er i god stand og trygge å kjøre. Dette inkluderer alt fra dekkbytte og oljeskift til mer omfattende mekaniske reparasjoner. Ved å tilby disse tjenestene bidrar energistasjonene til å forebygge ulykker.

#### Case 2.1 Eksempel på energistasjon med tilhørende verksted

Shell Straume<sup>22</sup> er en energistasjon like utenfor riksvei 555 på Litlesotra utenfor Bergen med tilhørende autorisert verksted. Sammen med drift av energistasjonen tilbyr de verkstedtjenester, er leverandør av Husqarna-produkter, leverer tjenester som industriolje, diesel til anleggsmaskiner og tankbiler samt brøyter og salter veiene i området når det trengs.

Verkstedet er elbilsertifisert og utfører EU-kontroll for lokalbefolkningen samt alt av service som bytte av blinklys, bremseservice og vedlikehold av klimaanlegg. Om lag halvparten av kundene av verkstedet er faste kunder som bestiller time på forhånd, mens halvparten er drop-in kunder. Drop-in kundene kommer gjerne innom for å fylle drivstoff og ser muligheten for å få gjort enklere overhalinger på bilen mens de venter. Mange av disse blir også faste kunder. Flere firmaer bruker Shell Straume som fast verksted for reparasjon og vedlikehold på firmabilene sine, eller som lunsj-pausested. Stasjonen har også sitteplasser inne og faste

<sup>22</sup> Straume Bensin Autosenter (i.d.)

kunder som kommer daglig for å nyte maten sin hos dem. De har faste kunder som kommer til frokost og lunsj, og for eksempel en bedrift som hver fredag bestiller burger til lunsj.

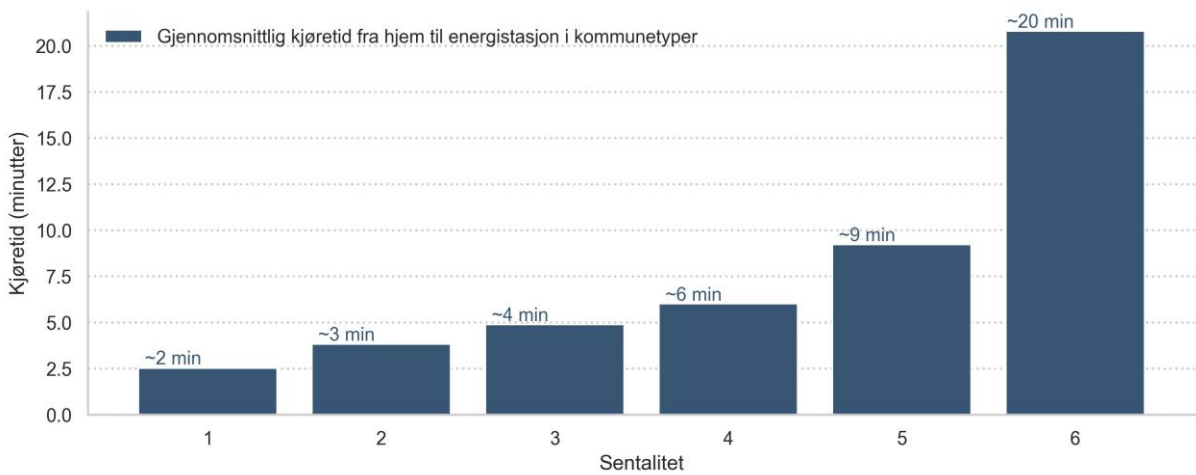
Stasjonen er en lokal energistasjon som sikrer veisikkerhet for de i området både gjennom verkstedtjenester og gjennom brøyting og salting i vinterhalvåret. I relasjon til forbedringen av Sotrasambandet som er planlagt ferdig innen 2028, skal energistasjonen flytte nærmere riksvei 555 og får dermed nye lokaler. De skal tilby samme tjenester som i dag i tillegg til at de får utvidede arealer og skal etablere hurtiglading for elbiler, noe som i dag ikke er mulig på grunn av plassbegrensning.

## 2.1.4 Tilgang til nødvendige dagligvarer alle tider på døgnet i hele landet

Energistasjonene spiller en sentral rolle innen landets tilgang på dagligvare ved å tilby nødvendige dagligvarer alle tider på døgnet i hele landet. Et eksempel på dette er at betjente energistasjonene selger reseptfrie legemidler. For eksempel selges det flytende paracet for barn, et produkt som kan vise seg viktig å få tak i raskt uavhengig av tidspunkt på døgnet. I tillegg er tilbudet til servicehandelen viktig for utrykkingspersonell som brannmenn, ambulansepersonell og politi. Tilgang til mat, dagligvarer og ikke minst drivstoff kan være avgjørende for disse samfunnsnødvendige funksjonene.

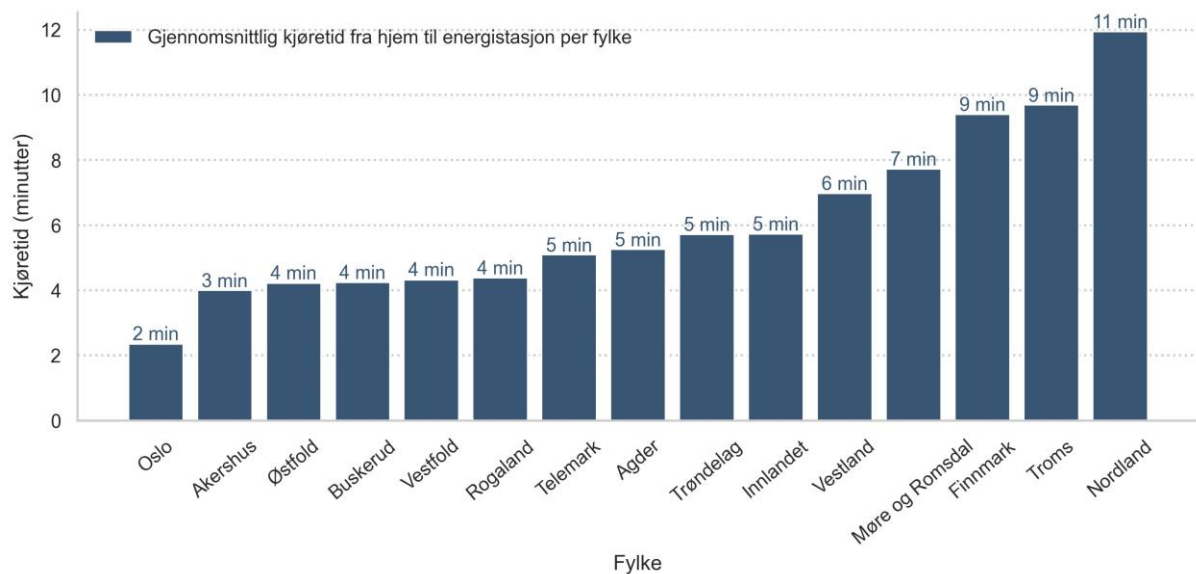
Vi har gjennom Menons kjøretidsmodell vurdert gjennomsnittlig kjøreavstand fra hjem til nærmeste energistasjon. Til og med i de minst sentrale kommunene er i dag den gjennomsnittlige avstanden til nærmeste betjente, døgnapne bensinstasjon kun 20 minutter.

Figur 2-4 Gjennomsnittlig kjøretid fra hjem til betjent energistasjon etter sentralitet



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase. Klassifiseringen for betjent energistasjon er basert på kjedetilørighet, hvor automatkjeder er klassifisert som automatstasjoner. Klassifiseringen tar ikke høyde for at det kan være dagligvaretilbud eller andre servicetilbud også ved siden av ubetjente energistasjoner.

Figur 2-5 Gjennomsnittlig kjøretid fra hjem til betjent energistasjon etter fylke



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase. Klassifiseringen for betjent energistasjon er basert på kjedetilørighet, hvor automatkjeder er klassifisert som automatstasjoner. Klassifiseringen tar ikke høyde for at det kan være dagligvaretilbud også ved siden av ubetjente energistasjoner.

### 2.1.5 Døgnhvile, rastestopp og møteplass for yrkessjåfører

Ifølge EØS-regelverk for tungkjøretøy skal yrkessjåfører ha pause i 45 minutter etter maksimalt 4,5 timer og etter 11 sammenhengende timer skal de ta døgnhvile.<sup>23</sup> Anlegg som energistasjoner, kiosker, rasteplasser og serveringssteder spiller her en viktig rolle ved å tilby en plass for de lovpålagte pausene. Gjennom tilbudet kan de redusere ulykker ved å redusere antall trøtte førere i trafikken. Risikoen for tretthetsulykker reduseres med om lag 20 prosent etter en pause ifølge trafikksikkerhetshåndboken til Transportøkonomisk institutt (TØI).<sup>24</sup>

Yrkessjåfører er avhengig av tilgang til anlegg med tilgang til toalett, dusj og mulighet for døgnhvile. Det er flere av de 450 rasteplassene<sup>25</sup> langs riksveiene som har toalett, dusj og mulighet for ubemannet døgnhvile langs veien, men ikke alle. I tillegg koster disse døgnhvile- og rasteplassene koster staten både mye å bygge, drifte og vedlikeholde. I Nasjonal transportplan 2025-2036 står det at regjeringen prioriterer 2 milliarder kroner til drift og vedlikehold av rasteplasser i hele planperioden.<sup>26</sup> At energisituasjonene drifter og vedlikeholder flere døgnhvile- og rasteplasser er derfor samfunnsøkonomisk gunstig. Flere yrkessjåfører ønsker også å sove på et trygt, bemannet sted med mindre risiko for tyveri, hvor man samtidig kan få noe varmt å spise. Det er gjerne også på slike stopp yrkessjåfører møter andre kollegaer og det er et viktig sosialt bidrag i en arbeidshverdag preget av mye alenetid. Flere energistasjoner har egne pauserom for yrkessjåfører som beskrevet i Case 2.2.

<sup>23</sup> Statens vegvesen (2021)

<sup>24</sup> Transportøkonomisk institutt (2016)

<sup>25</sup> Statens vegvesen (i.d.)

<sup>26</sup> Meld. St. 14 (2023-2024)

## Case 2.2 Døgnhvile for yrkessjåfører

Shell Koppang er en energistasjon midt i Østerdalen, hovedtrafikkåren for tungtransport mellom Sør- og Midt-Norge. Energi stasjonen har døgnåpent og 16- 20 døgnhvileplasser hvor det til enhver tid er yrkessjåfører som hviler. Parkeringsplassene for tungtrafikk er etablert av Statens vegvesen og driftes av Shell. Energi stasjonen har i tillegg et eget tilrettelagt sjåførrom med dusj, toalett, kjøkkenfasiliteter til å varme opp mat, tv- krok, sittegruppe og mulighet for å vaske klær. I tillegg har de matserving med varm og kald mat og drikke inne på energi stasjonen. Flere yrkessjåfører avtaler å møtes her for det kollegiale samværet hvor de sammen kan ta de korte og lange lovpålagte hvilepausene. At energisituasjonen er bemannet døgnet rundt er også betryggende for yrkessjåførene som kan få hjelp til større og mindre skader eller sykdom. De ansatte på stasjonen har opplevd tilfeller hvor vogntog har stått lenge og ved nærmere sjekk viste det seg at sjåføren trengte livreddende hjelp. Yrkessjåførene som kommer døgnet rundt gir også en trygghet for de ansatte som jobber natt ved at stasjonen stadig har kunder innom og derfor er mindre utsatt for ran og tyveri. Det har også en positiv sosial effekt at de ansatte får yrkessjåfører innom og kan slå an en prat når de ellers er mye alene.

Et annet eksempel på en stor døgnhvileplass er ved Svinesundparken rett over norskegrensa fra Sverige. Hver uke krysser om lag 2 500 lastebiler grensen til Norge, og mange av yrkessjåførene tar hvilepause og døgnhvile her på Svinesund parken truck stop. Her etablerte Statens Vegvesen 77 parkeringsplasser i 2018 med et servicebygg med dusj og toalett. Flere kommer derimot heller til Esso Deli de Luca Svinesund for å få seg en dusj og ta en hvil der. Esso har en egen døgnåpen truck launch og hvilerom med godstoler, tv-krok, dusj og toalett. De serverer også blant annet lokalprodusert husmannskost som flere velger som middag.

### 2.1.6 Rasteplass for privatbilister

Energi stasjonene har en viktig funksjon som rasteplasser langs bilruten. De er viktige for å tilfredsstille trafikantenes behov for pauser slik at sjåførens konsentrasjon opprettholdes. For både norske og utenlandske bilturister er servicehandelen viktig for drivstoffylling, lading og kjøp av nødvendige produkter. Servicehandelen er også viktig med tanke på enkel service som fylling av luft i dekk og kjøp av nødvendige produkter som spylevæske. Noen stasjoner blir også faste rastestopp under samme kjørerute, og noen blir rene attraksjoner og en del av den lokale reiselivsnæringen som for eksempel en Esso-kiosk i Nesbyen med originale pumper og reklameskilt fra 50-tallet.<sup>27</sup> Flere servicestasjoner tilbyr også hytter for overnatting tilknyttet til energi stasjonen og tømmestasjon for bobiltoalett.<sup>28</sup>

## 2.2 Sysselsetting

Servicehandel er viktig for sysselsetting i distriktene rundt om i Norge. De fleste kiosker og energi stasjoner er små og mellomstore selveide bedrifter med færre enn ti ansatte. Bransjen bidrar særlig med å ansette unge, og rundt 50 prosent av de ansatte er under 25 år. Mange unge har kiosker eller energi stasjoner som første arbeidsgiver gjennom deltidsjobb eller sommerjobb.

---

<sup>27</sup> NRK (2021)

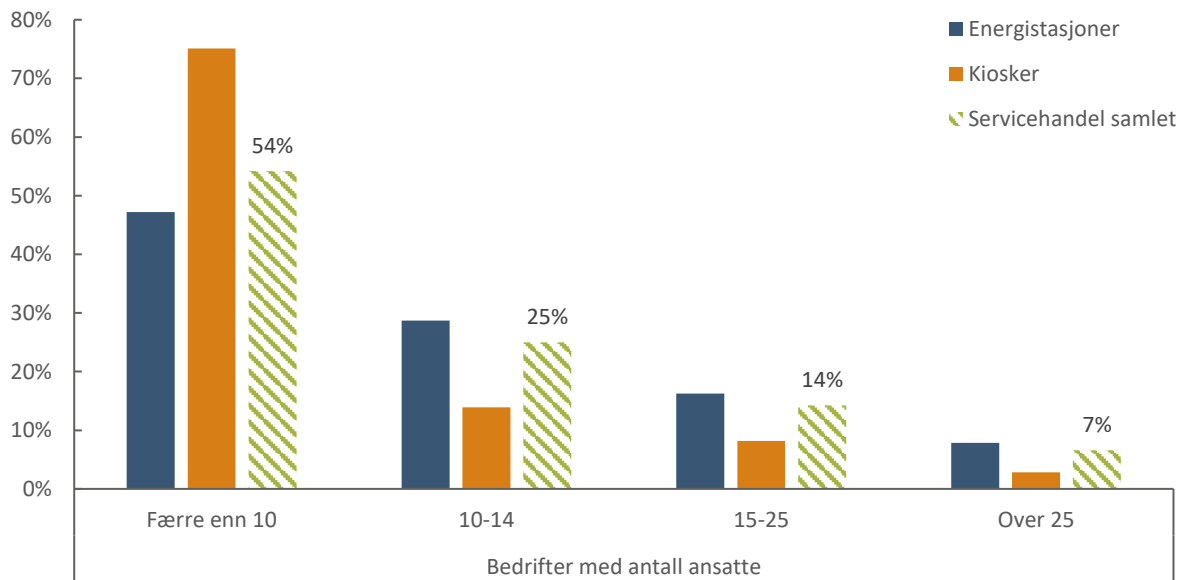
<sup>28</sup> Firda Tidend (2022)

### 2.2.1 Små og mellomstore bedrifter i landet

Norges næringsliv består hovedsakelig av små og mellomstore bedrifter (SMB). Disse utgjør en viktig del av norsk økonomi og bidrar med nesten halvparten av landets årlige verdiskaping.<sup>29</sup> Hvis man definerer SMB som alle bedrifter med under 100 ansatte, er om lag 60 prosent av arbeidstakere i privat sektor i Norge ansatt i slike bedrifter. I 150 norske kommuner består det private næringslivet kun av SMBer.<sup>30</sup>

Servicehandelen utgjør en viktig del av SMBene som driver det lokale næringslivet. Bedriftene bidrar med skatteinntekter og er en viktig sysselsetter. På denne måten bidrar de også til bosetting lokalt. Mer enn 50 prosent av servicehandelen har færre enn ti ansatte, og over 90 prosent har færre enn 25 ansatte, se Figur 2-6. Til tross for dette bildet står de større bedriftene for omtrent 40 prosent av den totale sysselsettingen i servicehandelen, mens de resterende tilhører mindre bedrifter med færre enn 25 ansatte.

Figur 2-6 Fordeling av små og mellomstore bedrifter, 2022



Kilde: Menons regnskapsdatabase. Bedrifter med 0 ansatte er ikke inkludert. Energistasjoner er definert som NACE 47.300 og kiosker som NACE 47.112.

### 2.2.2 Viktig arbeidsgiver

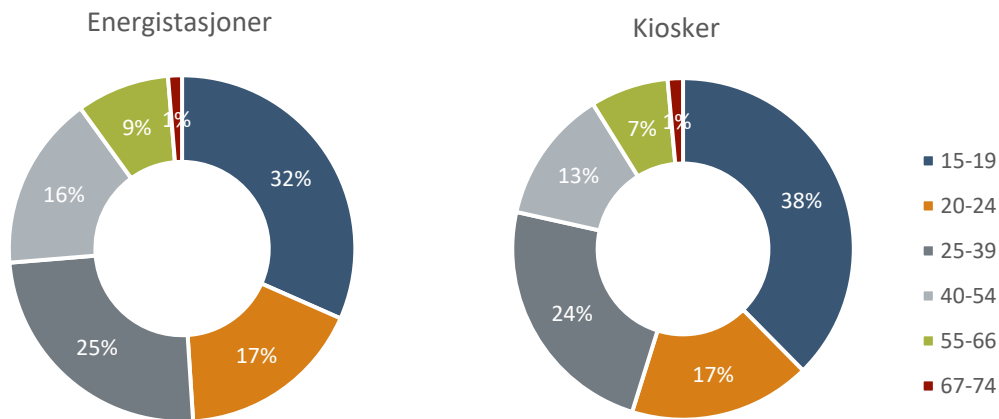
En annen viktig samfunnsrolle servicehandelen har, er innenfor arbeid og inkludering. Bransjen sysselsetter både unge og personer uten høyere utdanning. Stadig flere jobber krever erfaring eller formell utdanning og mange unge synes det er vanskelig å komme inn på arbeidsmarkedet. Her spiller servicehandelen en viktig rolle ved å tilby unge jobb.<sup>31</sup> Som vi ser av Figur 2-7 under er i underkant av halvparten av alle ansatte på energistasjoner og om lag 55 prosent av ansatte i kiosk under 25 år.

<sup>29</sup> SMB Norge (2020)

<sup>30</sup> NHO (2024)

<sup>31</sup> Adresseavisa (2023)

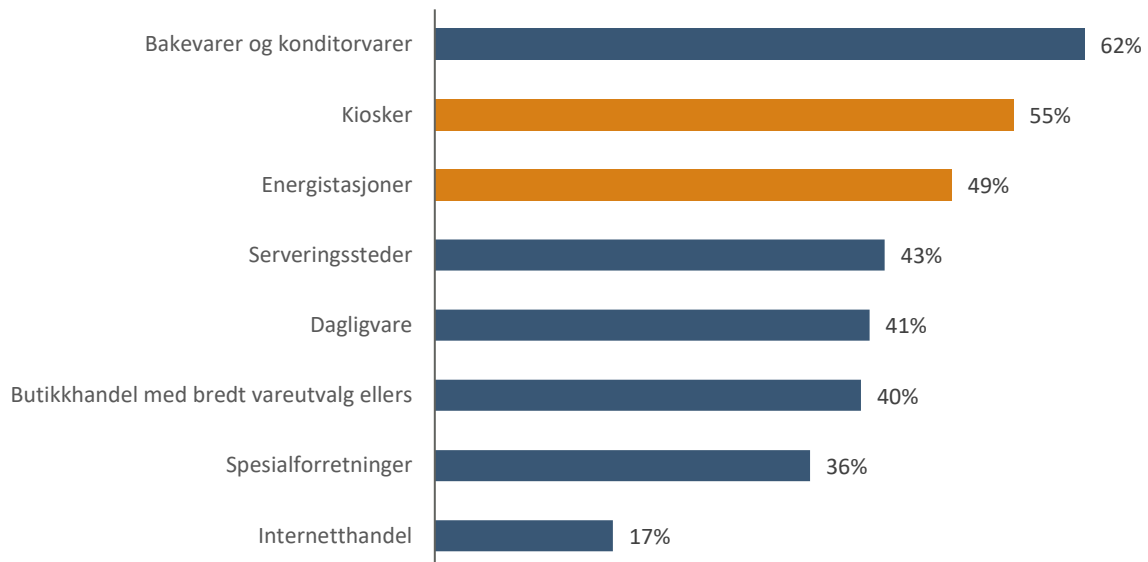
Figur 2-7 Aldersfordeling sysselsatte, 2023.



Kilde: SSB

Sammenlikner vi andelen unge som jobber innen kiosk og energistasjoner med andre nærliggende bransjer er servicehandelen på topp. Av sammenlignbare bransjer er det kun virksomheter som selger bakevarer og konditorvarer som har en større andel ansatte under 25 år, se Figur 2-8. Tallet på unge og uføre har doblet seg på ti år og utenforskap koster samfunnet milliarder i året.<sup>32</sup> At servicehandelen er med og bidrar til ansettelse av unge er samfunnsøkonomisk nyttig og viktig.

Figur 2-8: Andel sysselsatte under 25 år i utvalgte bransje, 2023.

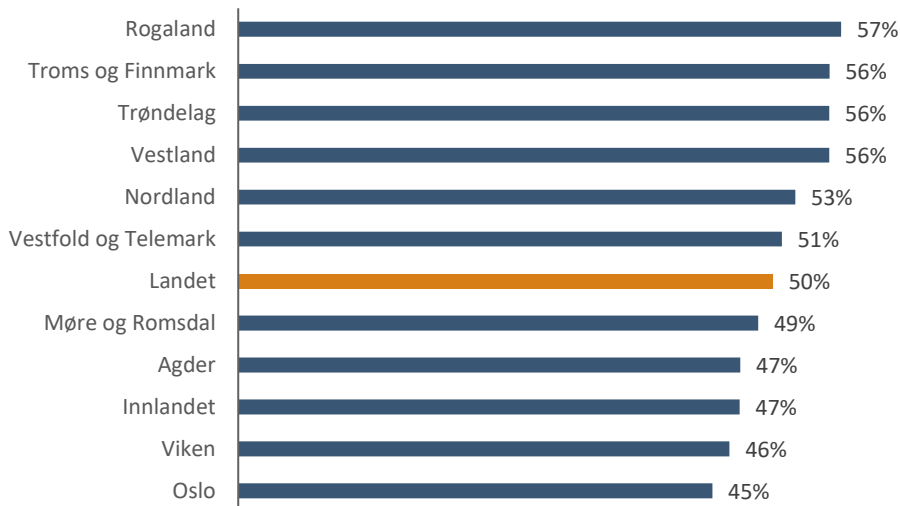


Kilde: SSB

<sup>32</sup> NRK (2024)

Andel sysselsatte under 25 år i servicehandelen er særlig høyt i Rogaland, Troms og Finnmark, Vestland og Nordland, se Figur 2-9.

Figur 2-9 Andel sysselsatte i servicehandel under 25 år fordelt på fylker. 2023.



Kilde: SSB

Mange unge har sin første jobberfaring fra servicehandelen, dagligvarebransjen eller andre deler av varehandelen. I disse bransjene lærer de unge for eksempel kundebehandling, organisering, renhold og relevant sikkerhetsinformasjon (HMS). Dette er viktig erfaring inn i det videre arbeidslivet. I Case 2.3 beskriver vi hvordan de ulike energistasjonskjedene driver med opplæring og kompetanseheving.

Servicehandelen bidrar også gjennom å ansette voksne arbeidstakere uten høyere utdanning som ellers kunne havnet utenfor arbeidsmarkedet. Her bidrar servicehandelen med å hindre utenforskap, gi folk meningsfulle arbeidshverdager og ta i bruk bidraget og ressursene disse personene er. Det er med og gir en meningsfull hverdag for de ansatte, skape næringsinntekter for bedriftene og skatteinntekter for kommunene.

### Case 2.3 Eksempler på hvordan de ulike energistasjonskjedene driver med opplæring og kompetanseheving

Kiosker og energistasjoner har grundig opplæring av sine ansatte for at de både skal føle seg trygge på jobb, yte god og trygg service og imøtekomme kundenes behov. Mange av medarbeiderne er nye i arbeidsmarkedet og det er viktig med god opplæring. Alle de ulike kjedene har flere dagers opplæringsprogram for nyansatte for å kunne håndtere ulike kunde- og salgssituasjoner i arbeidshverdagen. Utenom opplæringskursene tilbyr de ulike virksomhetene også kompetanseheving og videre kursing for ansatte som har jobbet lenger. I tillegg har de også kurs for de som ønsker å bli skiftledere eller butikksjef. Flere av kursene tilbys digitalt slik at de ansatte kan se de på nytt ved behov. Den digitale læringsarena fungerer som en verktøykasse, og her kommer også monteringsinstruksjoner ved nye menyer og kampanjer.

**Opplæring:** Innledende opplæring gjennomføres ofte fysisk over noen dager ved oppstart i jobben. For eksempel har alle kjedene kurs i mathåndtering, salg, HMS og kundeføring. Kurs i mathåndtering omhandler temperaturkrav og -måling, ren og uren sone og trygg håndtering av risiko-mat som kjøtt og fisk.

Salgskurset inneholder opplæring i kassasystemet til de ulike virksomhetene, opplæring i ulike kampanjer og opplæring i hvordan man bedriver mersalg. For å kunne jobbe på energistasjoner må de ansatte videre ha kursing i brannsikkerhet og håndtering av drivstoff. Kurs i kundeforhold omhandler rolleforståelse som serviceansatt, hvordan tilby kundene den beste hjelpen, trening i ranssituasjoner og konflikthåndtering. Konflikthåndtering kan være ubehagelige kommentarer, russebusser som fester på stasjoners parkeringsplasser eller ranssituasjoner.

**Konflikthåndtering:** Circle K har hatt særlig fokus på rapportering og håndtering av trakassering, trusler og vold av sine ansatte. De har gjennomført flere omfattende interne undersøkelser for å avdekke hva ansatte blir utsatt for av uønskede hendelser, både fra kollegaer, kunder og andre (leverandører med mer). Resultater viser at over 90 prosent av alle hendelser kommer fra kunder. Circle K har fokus på å bevisstgjøre alle ansatte gjennom trening og annen kommunikasjon, hvordan de kan forberede seg på å håndtere denne type situasjoner, samt støtte hverandre i forbindelse med en hendelse. Alle ansatte oppfordres til å ha lav terskel for å rapportere hendelser, uansett alvorlighetsgrad. Det gjør at selskapet kan igangsette tiltak, som for eksempel bedre individuell oppfølging, mer trening, eller andre tiltak som forebygger eller forbedrer sikkerheten på stasjonene.

**Kompetanseheving:** Utenom opplæringskurs tilbys de ansatte også kurs underveis i arbeidslivet. Esso tilbyr for eksempel flere digitale kurs. Dette inkluderer alt fra utvidede kurs om sikkerhet og ran til nye menyer og kampanjer. ST1 har egne karriereutviklingsløp for medarbeidere som ønsker en karriere innen retail/energistasjoner. Disse kursene rettes mot enkeltpersoner som for eksempel ønsker å bli butikksjef og varer over tre til fire måneder med både digitale og fysiske samlinger for kunnskapsdeling.

Hos alle kiosker og energistasjoner gjennomføres det også obligatoriske kurs for alle som skal selge tobakk eller levere ut legemidler. Dette må man ha for å være et godkjent utsalgssted.

## 2.3 Samlingspunkt i lokalmiljøet

I mange distriktsområder spiller den lokale energistasjonen eller kiosken en viktig rolle som sosial møteplass for innbyggerne. I flere lokalmiljø er energistasjonen den eneste kveldsåpne virksomheten. Det er her innbyggerne kan møtes over en kopp kaffe og noe lett mat, eller ungdom kan henge på et trygt sted på kveldstid. Flere energistasjoner dekker også flere tjenestefunksjoner som post- og medisinutlevering som eneste distributør i bygda.

### 2.3.1 Møteplass for lokalbefolkningen

Servicehandelen har ulikt samfunnsbidrag i distriktene og i sentrale strøk. Fra energistasjonene kom med kioskarer og lenger åpningstider på 1960-tallet, har de vært et viktig bidrag til bygd livet mange steder.<sup>33</sup> I mange lokalsamfunn er energistasjoner og kiosker en viktig samfunnsaktør ved å fungere som en møteplass for innbyggerne med kafé, god mat og et sted å samles. Energistasjonene kan være en viktig møteplass for pensjonister på dagtid og ungdom på kveldstid. For mange ungdommer er energistasjonen det eneste stedet å

---

<sup>33</sup> Kommunal og distriktsdepartementet (2022)



møtes både for å ta en matbit, sitte å prate inne eller ute i bilene på parkeringsplassen. Når dette tilbudet forsvinner merkes det godt i små lokalsamfunn rundt om i landet.<sup>34</sup>

#### Case 2.4 Cirkle K Bagn møteplass for ungdom og voksne

Cirke K Bagn i Valdres har en spesiell rolle som møteplass for bygdas innbyggere. Stasjonen er det eneste stedet i bygda som har åpent på kveldstid. Inne er det sitteplasser til 26 personer i tillegg til et uteområde med plass til enda flere på sommerhalvåret. Stedet har en særlig viktig betydning for ungdommene i bygda som både er der før og etter skoletid og bruker det som et sted å møtes og være sammen på kveldstid. Flere venter på stasjonen mellom ulike busser de tar til skolen og slår an en prat med daglig leder som ofte jobber dagtid. Daglig leder er opptatt av å skape en trygg arena for ungdom på stasjonen og er en viktig voksen for mange av bygdas unge som tar seg tid til å lytte til både lett prat og utfordringer i ungdommenes hverdag. Hun tar også ungdommene med og plukker søppel i lokalområdet, får hjelp av de til å måke eller strø rundt stasjonen. Dette er både et bidrag til lokalsamfunnet og en måte som gir ungdommen eierskap til stasjonen og viktig følelse av å bidra. Dette mener daglig leder også gjør at stasjonen blir lite utsatt for hærverk fordi ungdommene anser den som sin plass. Foreldre gir tilbakemelding om at stasjonen og de som jobber der betyr mye for ungdommene deres og er viktig for de unges miljø i bygda. Flere ungdommer har også sin første jobb på energistasjonen, enten deltid gjennom året eller som sommerjobb. Per i dag er det 13 ansatte hvorav 4 er under 18 år.

Stasjonen har også et samarbeid med Valdres gatebil, et tiltak rettet mot mental helse for ungdom. Valdres gatebil driver «Garasjin» et mekkeverksted hvor ungdommer flere ganger i uken kan komme og mekke bil og være sosiale. Tilbudet er gratis, rusfritt og fokuserer på inkludering. Sammen med Cirkle K Bagn arrangerer Valdres gatebil «Drive out», et treff hvor man kjører gjennom bygda og ender på energistasjonen på Bagn. På stasjonen er det salg av mat, lykkehjul og ulike aktiviteter hvor inntektene går til «Garasjin» til Valdres gatebil. Sist arrangement deltok 75 biler og motorsykler på arrangementet og all inntekten gikk til «Garasjin».

Som det eneste kveldsåpne alternativet i bygda er energistasjonen også møteplass for de voksne på kveldstid for å ta en kaffe og slå an en prat. Til hverdags møtes et dusin voksne for å ta en matbit eller noe å drikke og være sosiale med naboer. I tillegg er stasjonen et viktig pausetilbud for nyttetraffikk og reisende på E16 på vei vestover eller sørover.

### 2.3.2 Tjenesteleverandør i distriktene

En annen viktig funksjon servicehandelen har, er som knutepunkt og servicested i distriktene. Distrikts-Norge er preget av spredt bosetting, store avstander og liten befolkning som skaper utfordringer i forbindelse med tjenesteorganisering og hverdagslivets små og store gjøremål.<sup>35</sup> Mange energistasjoner er både knutepunkt for samferdsel og tjenesteyter med flere oppgaver som for eksempel post, turistinformasjon, utleveringssted og

<sup>34</sup> Et eksempel er Dampsaga i Steinkjer, der en bensinstasjon var særlig populær som møtested i mange tiår, før den ble lagt ned i 2023 <https://www.facebook.com/Delidelucadampsaga>, (Trønder-Avisa, 2021)

<sup>35</sup> NOU 2020:15 (2020)

nærbutikk. Hvis avstanden til nærmeste apotek er lang, kan apotek drive medisinsalg ved å inngå avtale med virksomheter som energistasjoner eller kiosker i distriktene om å være utsalgssted.<sup>36</sup>

### Case 2.5 Tjenesteleverandør i bygda, Esso Vegårshei

Esso Vegårshei ligger i Myra, Vegårshei kommunes kommunesentrum og største tettsted med rundt 850 innbyggere. Dagens energistasjon drives av fjerde generasjon og ble startet i 1919. Da de første bilene kom til Vegårshei på tidlig 1900-tall, fikk oldefar til dagens eier, som var poståpner og hadde posthus, ordnet slik at postruta tok med bensinkanner til bilene med leveringen av post til bygda. Grunnlaget for dagens stasjon ble dermed lagt som «bensin i posten». Stasjonen er en viktig tilbyder av tjenester i bygda og siden 2022 er Esso Vegårshei bygdas utleveringssted for Posten. De har bygd ut stasjonen for å ha plass til å drifte postutlevering. Samtidig med Posten fikk de også avtalen med PostNord og HeltHjem til bygda, noe som er blitt godt mottatt i lokalmiljøet og som gir fordeler for bygdas innbyggere som nå har mulighet til å bestille varer fra flere leverandører.

Det er vanskelig å beregne direkte økonomiske fordeler for stasjonen ved å være utleveringssted for post, men stasjonen merker at det genererer nye kundestrømmer som har ført med seg mersalg for driften. Stasjonen har ikke så stort salg av drivstoff, men har relativt godt salg av mat. Når innbyggere henter post, kjøper de også gjerne med seg en matbit.

Servicehandelen spiller også en viktig rolle for hyttebefolkningen i mange hytteområder og -kommuner. Som nærmeste tilbyder av dagligvare er det mange hytteeiere som handler det de trenger eller har glemt på storhandelen før helgeturen på den lokale energistasjonen. Denne handelen er en viktig del av verdiskapingen for lokalsamfunnet.

## 2.4 Økt konkurranse til det beste for forbrukerne

Servicehandelen er en viktig utfordrer i markedet med konkurranseflater til andre deler av varehandelen. Flere virksomheter selger lokalprodusert mat og støtter på denne måten mindre norske produsenter. Tilstedeværelse av kiosker og energistasjoner er med og skaper konkurranse, noe som kan gi både bedre utvalg og lavere priser til forbrukerne.

### 2.4.1 Bransjegliding fører til økt konkurranse

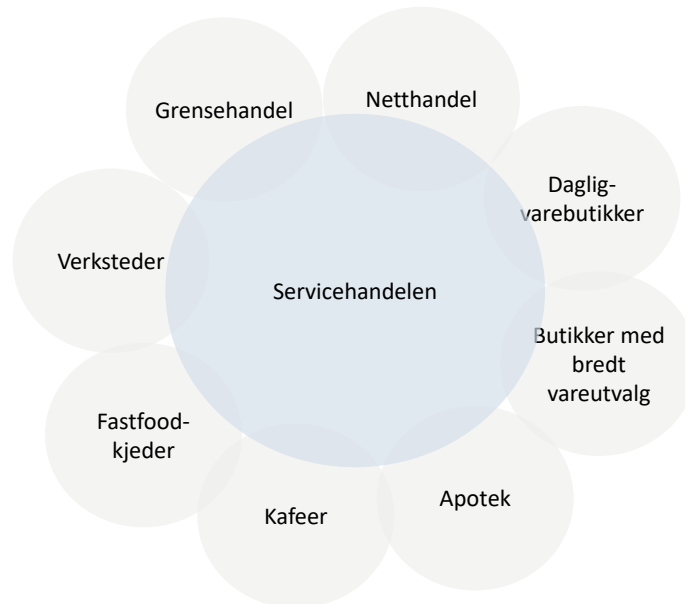
Servicehandelen har konkurranseflater mot flere andre bransjer og deler av varehandelen. Konkurranse med virksomheter i tilgrensende markeder, også kalt bransjegliding, er en viktig driver innenfor varehandelen. Gjennom bransjegliding er kiosker og energistasjoner stadig mer i konkurranse med bransjenære konkurrenter, særlig innen dagligvare og servering.<sup>37</sup> Dagligvarebutikkene selger mer og mer «mat på farta»-produkter, og energistasjonene stadig mer dagligvarer. Flere energistasjoner har også servering i form av café eller restauranter og konkurrerer på det området med serveringsbransjen, og dagligvarebutikker kan bygges i tilknytning til en

<sup>36</sup> Direktoratet for medisinske produkter (2016)

<sup>37</sup> Konkurransen i markedet for dagligvarer har blant annet tidligere blitt analysert i Menon Economics (2018): Konkurransen i dagligvaremarkedet.

automatstasjon. Gjennom grensehandel og netthandel konkurrerer næringen også med aktører i andre deler av landet og utenfor Norge.

Figur 2-10 Illustrasjon av servicehandelens konkurranseflater til andre bransjer



## 2.4.2 Bidrag til lokal konkurranse gjennom geografisk tilstedeværelse i hele landet

Markedene for varer og tjenester preges i stor grad av lokal konkurranse. Når en forbruker skal ha for eksempel mat, apotekvarer eller bensin, er avstanden til utsalgsstedet vanligvis avgjørende for hvorvidt tilbudet representerer et reelt alternativ.

Gjennom sin sterke geografiske tilstedeværelse i Distrikts-Norge, er servicehandelen en viktig bidragsyter til det lokale tilbudet og den lokale konkurransen knyttet til varer og tjenester i områder hvor det ellers typisk er et mindre diversifisert tilbud av varer og tjenester. Av bransjene som servicehandelen konkurrerer med, er dagligvarebransjen den med høyest markedskonsentrasjon. Konkurransetilsynet har tidligere vist til at dagligvaremarkedet i Norge har høye etableringshindringer. Videre har Konkurransetilsynet vist til at dagligvarer handles lokalt, og at det er viktig å unngå høye markedsandeler i lokale markeder ettersom dette også påvirker konkurransen nasjonalt.<sup>38</sup> Konkurransetilsynet følger nøye med på bransjen og regjeringen har også i det siste iverksatt flere tiltak for å øke konkurransen i dagligvaremarkedet.<sup>39</sup>

Tilstedeværelsen av kiosker, energistasjoner og servicesteder er med og utfordrer dagligvarebransjen, selv om servicehandelen i dag ikke kan konkurrere på hele varekurven. I flere tilfeller er energistasjonene en alternativ nærbutikk, og særlig på mindre steder kan de være det eneste alternativet til matbutikken. Gjennom lokal konkurranse kan servicehandelen bidra med konkurranse knyttet til vareutvalg og pris, men også for eksempel med utvidede åpningstider. Gitt de høye etableringshindringene i dagligvarebransjen, er servicehandelens bidrag

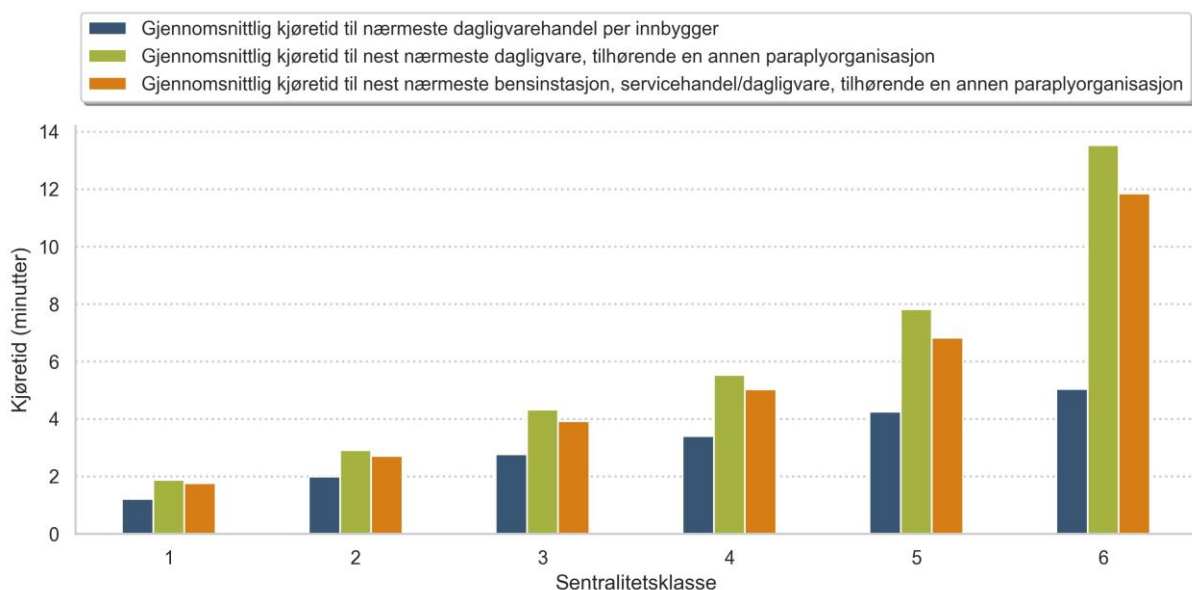
<sup>38</sup> Konkurransetilsynet (2022)

<sup>39</sup> Nærings- og fiskeridepartementet (2023)

ekstra viktig: det er ikke sikkert at det vil oppstå et alternativt dagligvaretilbud hvis den lokale energistasjonen eller kiosken må legges ned.

For å vurdere hvordan tilbudet fra servicehandelen påvirker konkurransebildet for dagligvarer, har vi gjort en enkel konkurranseøkonomisk analyse basert på kjøretid til nærmeste dagligvarebutikk. I Figur 2-11 viser vi først gjennomsnittlig kjøretid hjemmefra til nærmeste dagligvarebutikk fordelt etter kommunens sentralitet (blå søyle). Vi kan se at den gjennomsnittlige kjøretiden til nærmeste dagligvarebutikk typisk er relativt kort, selv om dette vil variere, og at det særlig i de minst sentrale kommunene vil være enkelte som har lang vei til nærmeste dagligvarebutikk. Den andre søylen i figuren (grønn søyle) viser gjennomsnittlig kjøreavstand til nest nærmeste dagligvarebutikk som ikke er en del av samme kjede som den nærmeste dagligvarebutikken. Dette er den første alternative dagligvarebutikken som forbrukeren har tilgang til, og som derfor utgjør et konkurransepress på den nærmeste dagligvarebutikken. I den tredje søylen (oransje søyle) har vi også inkludert energistasjoner og kiosker som et alternativt utsalgssted for dagligvarer. Dette illustrerer hvordan servicehandelen bidrar til konkurransepresset innenfor dagligvaremarkedet i dag. I de mest sentrale kommunene ligger dagligvarebutikkene tett, og servicehandelen bidrar kun i veldig liten grad til å redusere kjøretiden til nærmeste dagligvareutsalgssted. I de minst sentrale kommunene kan vi likevel se en gjennomsnittlig nedgang av kjøretiden på om lag 15 prosent.

Figur 2-11 Kjøretid til nærmeste dagligvareutsalgssted



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase

### 2.4.3 Bidrag til konkurranse i leverandørmarkedet gjennom salg av mat fra lokale produsenter

En annen viktig måte servicehandel bidrar med økt konkurranse, er ved salg av matvarer fra lokale produsenter. Gjennom å ta inn lokalmat i sortimentet støttes konkurransen i leverandørleddet i dagligvarekjeden og knyttet til vareutvalg i detaljistleddet. Videre bidrar det også til å holde liv i lokalt næringsliv og støtter produksjon av norske varer. Esso Deli de Luca Svinesund ved grensen til Sverige har for eksempel på menyen lokalprodusert kjøttpudding med ertestuving og potetmos. Dette er en særlig populær middag for yrkessjåfører som har kjørt

langt. Et annet eksempel er Shell Espa ved E6 i Stange kommune som blant annet selger lokalprodusert honning fra Trøgstad, lagringsost fra Beito og kjøttprodukter av svin og hjort fra to ulike gårder i Løten kommune.

## 3 Dagens rammebetingelser

Rammebetingelsene til servicehandelen og konkurrerende bransjer er viktige for å sikre god konkurranse og like spilleregler for alle aktører i markedet. Servicehandelen har konkurranseflater med flere andre næringer slik som dagligvare, bredt vareutvalg, serveringssteder og deler av tjenestenæringen. Selv om servicehandelen konkurrerer om samme kunder som nærliggende bransjer skjer ikke dette alltid på like vilkår. I dag er det forskjeller i rammebetingelser knyttet til for eksempel vareutvalg og derfor mulighet til å konkurrere på hele varekurven innenfor dagligvare, støtteordninger og nettilgang, nettleie og arealbegrensninger.

I dette kapittelet går vi gjennom utvalgte myndighetsbestemte rammebetingelser som påvirker konkurransen mellom servicehandelen og andre tilgrensende bransjer.

### 3.1 Merkur-programmet

I dag kan kun dagligvarebutikker søke støtte fra Merkur-programmet. Gjennom Merkur-programmet kan nærbutikker blant annet søke om støtte til å etablere drivstoffpumper eller ladestasjon for elbil, i tillegg til servicestøtte som skal dekke utviklings- og driftskostnader for å oppfylle rolle som lokalt servicesenter og investeringsstøtte som går til større enkeltutgifter. Etersom servicehandelen ikke kan søke om støtte fra Merkur, kan støtten føre til en konkurransevidning mellom dagligvare og servicehandelen i distriktsområder.

Merkur er et kompetanseprogram rettet mot å utvikle butikker i utkantstrøk. I Merkur-programmet stilles det i dag krav om at man må være en dagligvarebutikk med et fullverdig dagligvaretilbud og helårsdrift for å få være med i programmet og å få tilskudd fra støtteordningene. I praksis er kiosker og energistasjoner derfor utelukket fra å søke om støtte. Måten Merkur-programmet vurderer om en bedrift har et «fullverdig dagligvaretilbud» er om bedriften hører til den riktige næringsgruppen, nærmere bestemt har Nace-kode 47.111: *Butikkhandel med bredt vareutvalg med hovedvekt på nærings- og nytelsesmidler*.<sup>40</sup>

Fra 2019 er det Distriktsenteret som administrerer ordningen på vegne av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. De fleste Merkur-butikkene hører til en av nærbutikk-kjedene. I tillegg er noen av de minste butikkene uprofilerte, altså får de varer levert fra en av kjedene, uten å markedsføre seg som kjedebutikk.

Menon har i 2021 gjennomgått Merkur-programmet på vegne av Kommunal- og Moderniseringsdepartementet.<sup>41</sup> Ved gjennomgangen fant Menon at salg av drivstoff i seg selv ikke oppgis være lønnsomt for Merkur-butikkene. Samtidig oppgir butikkene at drivstoff som tilleggstjeneste er viktig, og rangeres sammen med post og spill som den klart viktigste tilleggstjenesten for å bidra til lønnsomhet. Menon konkluderte med at en mulig forklaring på denne motsetning er at drivstofftilbudet i seg selv ikke er særlig lønnsomt, men at butikkene opplever at drivstoff som tilleggstjeneste bidrar til å øke butikkens omsetning av andre varer og tjenester. I 2021 var det 261 av 582 Merkur-butikker som solgte drivstoff.<sup>42</sup>

Denne konklusjonen viser hvordan Merkur-programmet kan bidra til konkurransevidning i distriktsområder hvor den lokale dagligvarebutikken kan søke om støtte gjennom Merkur-programmet, mens den lokale

---

<sup>40</sup> Menon Economics (2021)

<sup>41</sup> Menon Economics (2021)

<sup>42</sup> Menon Economics (2021)

energistasjonen eller kiosken ikke kan det. Begge kan selge dagligvarer og drivstoff, mens bare den ene kan motta støtte. Dette kan føre til at energistasjonene ikke konkurrerer på lik linje med distriktsbutikkene.

I et svar fra kommunal- og distriktsminister Erling Sande til skriftlig spørsmål fra Helge André Njåstad (FrP) i januar 2024, viser ministeren til at det er vurdert i Prop 1 S 2022-2023 at energistasjoner og kiosker ikke bør inkluderes i Merkur-programmet.<sup>43</sup> Sande viser likevel til at dersom en energistasjon eller kiosk utvikler et fullverdig dagligvaretilbud, og fyller de øvrige kriteriene, er det ikke noen i veien for å søke om støtte. Hvis tildelingen av støtte i praksis skjer basert på en vurdering av bedriftens NACE-kode, er det likevel usikkert i hvilken grad energistasjoner eller kiosker ville fått tildelt støtte selv om de utviklet et fullverdig dagligvaretilbud og oppfylte de andre kriteriene for å søke. I tillegg ser vi ikke noen definisjon på hva et «fullverdig dagligvaretilbud» er. Blant annet kan ikke servicehandelen i dag søke om å selge alkoholsvake drikker, og kan derfor per definisjon ikke tilby det samme sortimentet som dagligvarebransjen. Dette beskriver vi i neste kapittel 3.2.

### 3.2 Vareutvalg og åpningstider relativt til dagligvarebransjen

Likheten mellom servicehandelen og tilgrensende bransjer som dagligvarebransjen øker. Vareutvalget på kiosker og energistasjoner overlapper stadig mer relativt til dagligvarebransjen. Kiosker og energistasjoner tar inn mer tradisjonelle dagligvarer, og dagligvarebutikkene tilbyr stadig mer ferdigmat og mat på farta. Samtidig kan dagligvarebutikker sette opp bensinpumper<sup>44</sup> og ladestasjoner for el-kjøretøy<sup>45</sup> som bidrar til økt bransjegliding. Dagligvarebutikkene konkurrerer derfor på stadig flere områder hvor energistasjonene tidligere har hatt et konkurransefortrinn. Mens dagligvarebutikkene har mulighet til å sette opp bensinpumper og ladestasjoner, kan ikke servicehandelen i dag konkurrere på hele varekurven som en dagligvarebutikk tilbyr. Dette er særlig knyttet til retten til å søke om salgsbevilling av alkoholsvake drikker.

Alkoholsvake drikker under 4,7 prosent er den største varekategorien i norsk dagligvare, og er derfor en viktig produktkategori når man ser på konkurranseforholdene innenfor dagligvarebransjen.<sup>46</sup> Dette er en viktig produktkategori for forbrukerne, og er derfor relevant for at en aktør skal kunne konkurrere på hele varekurven innenfor dagligvare. I tillegg er det en lønnsom varekategori, noe som er relevant for konkurransedynamikken mellom aktører.

I dag kan dagligvarehandelen ifølge forskriften om salg av alkohol søke til kommunen om å få selge alkoholsvak drikke.<sup>47</sup> Kiosker og energistasjoner kan derimot ikke søke om å selge alkohol<sup>48</sup>. I henhold til innstillingen om lov om omsetning av alkoholholdig drikke<sup>49</sup> er formålet med å begrense antall utsalgssteder å begrense tilgjengeligheten av alkohol for forbrukeren. Samtidig får i praksis alle dagligvarebutikker salgsbevilling i dag, noe som gjør at man kan stille spørsmålsteget ved i hvilken grad dagens lovgivning faktisk oppnår målsetningen om å begrense antall utsalgssteder. Etter å ha vært stabilt i mange år, har antall salgssteder for alkoholholdig drikke i gruppe 1, det som kan selges i dagligvarebutikker, økt fra 4257 i 2015<sup>50</sup> til 4806 i 2022<sup>51</sup>. Denne utviklingen

---

<sup>43</sup> (Sande, 2024)

<sup>44</sup> Aftenposten (2020)

<sup>45</sup> Tvedestrandposten (2024)

<sup>46</sup> TV2 (2019)

<sup>47</sup> Alkoholloven (1989)

<sup>48</sup> Skaun kommune prøvde i mars 2022 å gi bensinstasjon i Børsla midlertidig lov til å selge øl med argumentet at dagligvarebutikken stengte, men ble overkjørt av statsforvalteren måneden etter (MN24, 2022).

<sup>49</sup> Innst. O. Nr. 57. (1988-89) innstilling fra sosialkomiteen om lov om omsetning av alkoholholdig drikke m.v. (ot.prp. Nr. 31.)

<sup>50</sup> Folkehelseinstituttet (2016)

<sup>51</sup> Folkehelseinstituttet (2023)

skyldes ikke økning i antall dagligvarebutikker som i samme periode kun har økt med ca. 50 utsalgssted.<sup>52</sup> Det fremstår derfor som at økningen har skjedd i andre typer av utsalgssted, slik som gårdsutsalg.<sup>53</sup> Fra 1980 til 2019 har videre det totale antallet skjenkesteder med kommunal bevilgning mer enn tredoblet seg, fra 2 493 i 1980 til 8 046 i 2019.<sup>54</sup> I tillegg har antallet Vinmonopolutsalg økt fra 120 i 1998 til 337 i 2020 på landsbasis. Videre kan kiosker og energistasjoner utlevere alkoholvarer bestilt via nettbutikker med slagsbevilgning for alkohol, selv om de ikke selv kan selge alkohol.<sup>55</sup> Også automatiserte og selvbetjente nærbutikker kan selge alkohol<sup>56</sup>, og serveringssteder i tilknytning til bensinstasjoner kan også servere alkohol til sine besøkende, slik som beskrevet i Case 3.1 om Øverbygd bensin. Automatstasjoner kan også kombineres med dagligvarebutikker, og dermed kan dagligvarebutikken selge alkohol i tilknytning til drivstoff så lenge som dagligvaredriften er registrert på riktig næringskode. Blant annet skal over 100 distriktsbutikker ha fått støtte gjennom Merkur-ordningen til å sette opp bensinpumpe utenfor distriktsbutikken, som også selger alkohol.<sup>57</sup> For eksempel er Uno-X automatstasjonene ofte samlokalisert med Rema 1000 eller 7-Eleven.<sup>58</sup>

Det kan derfor virke som at dagens lovgivning skaper en konkurranseulempet for servicehandelen uten å faktisk virke begrensende på antall utsalgssted for alkohol. Dagens lovgivning begrenser videre muligheten for energistasjoner å tilby et fullverdig dagligvaresortiment selv når servicehandelen faktisk fungerer som nærmeste dagligvarebutikk. Energistasjonen Best Børse søkte om å få tilby fult varesortiment da den lokale dagligvarebutikken ble midlertidig stengt for oppussing i 2022. De fikk innvilget lov av kommunestyret til å selge alkohol med lav prosent da de fungerte som nærbutikk<sup>59</sup>, men tillatelsen ble trukket av Statsforvalteren en måned senere<sup>60</sup>. Det er ulik tolkning av alkoholforskriften som er grunnen til at energistasjonen først fikk innvilget salgsrettigheter som deretter ble trukket tilbake.<sup>61</sup>

---

<sup>52</sup> (Dagligvarehandelen, 2016), (Dagligvarehandelen, 2023)

<sup>53</sup> Ved ferdigstilling av rapporten har vi ikke fått tilgang til informasjon om hvilken kategori av utsalgssted denne økningen skyldes.

<sup>54</sup> Helsedirektoratet (2021)

<sup>55</sup> Helsedirektoratet (2008), §3-4

<sup>56</sup> TU (2021)

<sup>57</sup> Dagens Næringsliv (2020)

<sup>58</sup> Reitan (i.d.)

<sup>59</sup> NRK (2022)

<sup>60</sup> Statsforvalteren i Trøndelag (2022)

<sup>61</sup> Alkoholforskriften (2005)



### Case 3.1 Energistasjon som lokalt samlingspunkt med skjenkebevilgning og hjemmelaget pizza

Øverbygd bensin er en ST 1 stasjon med tre ansatte som ligger i et lite lokalsamfunn i Indre Troms. Stasjonen er blitt en viktig del av tilbudet i lokalsamfunnet da den ikke bare selger drivstoff og vanlige butikkvarer, men også har serveringssted med skjenkebevilgning og hjemmelaget pizza. Med dette tilbudet er stasjonen blitt en viktig møteplass i lokalsamfunnet. Etableringen av serveringssted kom som en løsning for å overleve mot stadig økt konkurranse. Dersom stasjonen skulle ende med å bli utkonkurrert og legge ned ville bilister måtte kjøre 4,5 mil hver vei for å fylle bensin eller få tak i dagligvarer, reseptfrie smertestillende midler og kioskarer døgnet rundt hele uken.

Stasjonen søkte om skjenkebevilgning i mai 2023, noe kommunen i første omgang avsto da de mente det var i strid med alkohollovgivningen. Men etter en nærmere titt på lovverket fant de ut at kommunen har rett til å gi skjenkebevilgning etter skjønn, med krav om et tydelig fysisk skille mellom stasjonens daglige butikkdrift og serveringsstedet. I søknadsprosessen ble det lagt vekt på viktigheten av lokalt næringsliv samt hva et serveringssted med skjenkebevilgning ville gi av bo-tilbud for lokalbefolkningen.

Etter noe frem og tilbake med kommunen, godkjente kommunestyret søknaden i november i fjor. Øverbygd bensin er nå blitt en lokal møteplass for både lokalbefolkningen, tilreisende og den lokale militærbasen. De har delt opp stasjonen tydelig i butikk med tradisjonelle varer, og pub hvor de har skjenkebevilgning mellom 15-21 på hverdager og 15-19 i helgene, samt serverer egenlaget pizza. Dette er blitt en viktig del av tilbudet i bygda og gjør at stasjonen har flere ben å stå på og står bedre rustet til å møte konkurranse fra andre aktører.



Foto: Øverbygd Bensin

Tidligere hadde servicehandelen et konkurransefortsinn ovenfor dagligvarebransjen med tanke på lovverk rundt åpningstider som ga kiosker og energistasjoner lov til å holde døgnåpent i tillegg til søndags- og helligdagsåpent, mens dagligvare hadde enerett på salg av alkoholholdig drikke. I dag har også dagligvarebutikker lov til å ha åpent i samme tidsrom som kiosker og energistasjoner, og stadig flere dagligvarekjeder holder døgnåpent.<sup>62</sup> Videre finnes det mange unntak til søndagsåpne butikker, blant annet på turiststeder. Samtidig har fortsatt ikke servicehandelen rett til å selge alkohol. En løsning som Best Rælingen har gått for er derfor å dele opp driften sin hvor Best leverer drivstoff mens kiosken driftes av Joker og dermed har samme vareutvalg som en dagligvarebutikk.<sup>63</sup>

Vinnere og tapere av bransjegliding blir ytterligere tydeliggjort når vi ser på vekst og nedgang i antall utsalgssteder for de ulike bransjene. Som vi så i kapittel 1.4.1 er det en nedgang på 21 prosent i antall betjente

<sup>62</sup> FriFagbevegelse (2018)

<sup>63</sup> Nettavisen (2022)

energistasjoner fra 2011 til 2021, mens utviklingen i antall dagligvarebutikker har vært flat. 2014 til 2023 har antall dagligvarebutikker blitt redusert med 3 prosent.<sup>64</sup>

Hvis energistasjoner hadde fått mulighet til å konkurrere på hele varekurven til dagligvarebransjen, kunne de ha bidratt med et større konkurransepress ovenfor dagligvareaktørene. Også Konkurransetilsynet har vist til at å tillate salg av alkohol på energistasjoner vil være gunstig for konkurransesituasjonen i dagligvaremarkedet.<sup>65</sup> Gjennom å gi muligheten til servicehandelen til å søke om salgsbevilling, hadde Norge hatt potensielt 1800 nye konkurrerende utsalgssteder for hele varekurven innenfor dagligvare. Samtidig er det viktig å påpeke at det å gi servicehandelen mulighet til å søke om salgsbevilling ikke er det samme som at alle utsalgssteder hadde fått salgsbevilling. Basert på dagens regulering ville dette fortsatt vært opp til den enkelte kommunen å vurdere salgsbevillingen i hvert enkelt tilfelle. Samtidig ville det å kunne konkurrere på hele varekurven gitt servicehandelen en mulighet til å utvide sitt inntektsgrunnlag. Omsetningen innenfor tradisjonell dagligvare var på 201 milliarder kroner i 2022.<sup>66</sup> Hvis servicehandelen kunne kapret én prosent av dette markedet, hadde dette økt den samlede omsetningen i servicehandelen med over 2 milliarder eller over 15 prosent.<sup>67</sup>

### 3.3 Nettilgang og ladeinfrastruktur

Norge har satt seg mål for reduksjon av klimagassutslipp i trafikksektoren med 55 prosent innen 2030 sammenliknet med 1990. Som vi beskrevet i kapittel **Error! Reference source not found.** er det innen personbilsegmentet det er kjøpt flest elbiler.<sup>68</sup> Veksten i andelen elektriske varebiler har økt gradvis fra 0,6 prosent i 2016 til i underkant av 6 prosent i 2023, mens andelen lastebiler har vært tilnærmet lik null fram til 2022 hvor den økte til i underkant av 0,7 prosent ifølge SSB.

En økt elektrifisering av tungtransporten vil være viktig for å nå utslippsmålene. For at dette skal være mulig, må ladetilbudet være godt nok. Ifølge DNV sine beregninger i en studie på oppdrag fra Enova om utsiktene for elektrifisering av tunge kjøretøy, trengs det i overkant av 100 hurtigladerpunkter på 350 kW og omtrent 2 600 nattladere på 22- 150 kW for å dekke ladebehovet til nesten 2 700 tunge kjøretøy i 2025.<sup>69</sup> Det kreves med andre ord store investeringer, og rammebetingelser som gjør slike investeringer gunstige. Også for privatbilister er et godt hurtigladetilbud langs veiene viktig for å insentivere til kjøp av elbil.

Energistasjonsbransjen og deres samarbeidspartnere i ladebransjen står for en vesentlig andel av hurtigladetilbudet i dag. I tillegg er det også flere andre tilbydere av hurtiglading, for eksempel i kjøpesenter eller tilknyttet andre parkeringstilbud.

I dag baserer utviklingen av hurtiglademarkedet, spesielt til person- og varebiler, på markedsbaserte metoder uten at det er satt krav om utbygging eller prioritering fra statlig hold. Kostnadene med dagens regler for anleggsbidrag og prisingen av nettleie fra nettselskapenes side er i dag to sentrale økonomiske barrierer for etablering av hurtigladetilbud. Dette påvirker lønnsomheten for utbyggingen av hurtigladenettet negativt, og påvirker også energistasjonenes konkurranseevne opp mot andre bransjer.

---

<sup>64</sup> Menon basert på (Dagligvarehandelen, 2023) og (Dagligvarehandelen, 2015)

<sup>65</sup> NRK (2022)

<sup>66</sup> (Dagligvarehandelen, 2023)

<sup>67</sup> Basert på omsetningstall for kiosker, bensinstasjoner og dagligvare i 2023.

<sup>68</sup> SSB tabell 11823: Registrerte kjøretøy

<sup>69</sup> DNV (2021)

### 3.3.1 Anleggsbidrag

Anleggsbidraget er det kunden av strømmettet selv må betale for investeringen det koster å få tilgang til nett eller øke nettkapasiteten.<sup>70</sup> Nettselskapene er ved forskrift pålagt til å innkreve anleggsbidrag for å dekke nettselskapenes merkostnader ved kabling, graving eller transformaterkapasitet ved nye tilkoblinger eller nettselskapets eller ønsker om økt effektkapasitet.

Anleggsbidraget for etablering av hurtiglading kan bli høye og variere mye avhengig av aktør. Det eksisterende strømmettet er bygget for å forsyne bedrifter og husholdninger før elektrifisering av veitransporten var en aktuell problemstilling, og er derfor ikke tilpasset etterspørsel av høy kapasitet langs veiene. Utbyggingen av hurtigladerne har derfor til nå kommet på steder der det har vært kostnadmessig gunstig: i nær tilknytning til eksisterende strømmett med god kapasitet og i tilknytning til et eksisterende servicetilbud. For energistasjonsbransjen vil det mange steder være kostbart å etablere tilbudet som fullskala elektrifisering av veitransporten trenger. Samtidig er det heller ikke en god løsning å etablere ladestasjoner ved lokasjoner som ikke er tilpasset kjøremønsteret til veitrafikken.<sup>71</sup>

### 3.3.2 Nettleie

Nettleie er nettselskapenes prising av kundenes effektkapasitet, altså deres høyeste registrerte uttak av strøm på et gitt tidspunkt i løpet av en periode. De ulike nettselskapene har noe ulike prismodeller for nettleie. Formålet med prismodellene er å gi kundene insentiver til å jevne ut sitt forbruk slik at det ikke bygges unødvendig kapasitet i strømmettene.

Energistasjonsbransjens forbruksmønster av lade strøm er derimot styrt av de tidspunktene ladekundernes behov for supplerende energi oppstår. Hvor mye strøm som brukes til ulike tider av døgnet, altså uttaksprofilen i hurtiglademarkedet, er svært ulikt for hurtigladerstasjoner på energistasjoner sammenliknet med husholdninger eller annen næringsvirksomhet, inkludert kjøpesentre. For det første lader mange privatbilister hjemme om natten, og trenger derfor ikke hurtigladetilbudet før på ettermiddagen. Videre brukes hurtigladerne mer i ferieperioder som påske eller sommerferien enn i hverdagens på vinteren. Dette gjør at uttaket av strøm på energistasjoner er ujevnt, som fører til at kostnaden for nettleie som andel av energikostnadene til strøm er høyere for energistasjoner enn for typiske strømkunder med jevnere effektuttak. For eksempel vil et kjøpesenters kostnader til drift av et hurtigladetilbud slå mindre ut på grunn av nettleiekostnadene, både fordi de allerede har jevnt stort uttak og ved at det gir større handlingsrom for styring av maksuttak av strøm over en gitt periode.

### 3.3.3 Arealbegrensning

Arealutfordringene knyttet hurtiglading er en viktig ikke-økonomisk utfordring for energistasjoner som forsterkes ved konkurransen mot dagligvare- og kjøpesentretableringer. Etablering av hurtiglading krever større arealer en tradisjonell drivstoffylling, da bilene står parkert over lenger tid. Historisk sett har ikke energistasjonene brukt stort areal, og i tettbygde strøk er det heller ikke mulig å bygge ut mer.

Spesielt kjøpesentre, men også andre handelskonsepter og sentre, har i mange tilfeller gode forutsetninger for etablering av konkurrerende hurtigladetilbud til stasjonsbransjen som en del av sin virksomhetsportefølje. De

---

<sup>70</sup> NVE (2024)

<sup>71</sup> Virke (2018)

disponerer typisk større parkeringsarealer som kan omklassifiseres til ladeplasser. Områdene har også etablert effektkapasitet lokalt samtidig som det finnes service- og handelstilbud for utnyttelse av tiden som hurtigladingen finner sted. Et typisk eksempel er Ionity's nye ladetilbud ved kjøpesenteret på Karenslyst i Oslo, hvor det også er Vinmonopol, matbutikk, restauranter og butikker rett i nærheten.

## 4 Konsekvenser for samfunnsbidraget ved opprettholdelse av dagens rammebetingelser

De siste årene har det vært en kraftig nedgang i antall betjente energistasjoner og kiosker. Hvis dagens rammebetingelser opprettholdes, er det en risiko for at denne utviklingen fortsetter. Dette vil få konsekvenser for bransjens samfunnsbidrag.

### 4.1 Fremskrivning av dagens utvikling

Dagens myndighetsbestemte rammebetingelser sikrer ikke konkurranse på like vilkår for servicehandelen. I dag er det forskjeller i rammebetingelser sammenlignet med konkurrerende bransjer knyttet til blant annet vareutvalg og mulighet til å konkurrere på hele varekurven innenfor dagligvare, støtteordninger samt nettilgang, nettleie og arealbegrensninger, slik som beskrevet i kapittel 3.

De siste årene har det vært en kraftig nedgang i antall betjente energistasjoner og kiosker. Hvis dagens rammebetingelser opprettholdes, er det en risiko for at denne utviklingen fortsetter. Dette vil få konsekvenser for bransjens samfunnsbidrag. Selv om antall betjente stasjoner er blitt redusert de siste årene, har økningen i antall automatstasjoner gjort at antall energistasjoner totalt har økt de siste årene. Det er likevel ikke sikkert at automatstasjonene vil opprettholdes i tiden fremover, særlig i distriktsområder hvor inntektsgrunnlaget er svakt. For å kunne opprettholde energistasjonsvirksomhet, må driften være lønnsom slik at det er mulighet for reinvesteringer i infrastrukturen på energistasjonen. Det er derfor en risiko for at også antall automatstasjoner vil reduseres over tid, selv om dette så langt ikke har vært tilfelle.

I dette kapittelet fremskriver vi utviklingen i servicehandelen 10 år frem i tid og viser hvordan samfunnsbidraget vil påvirkes dersom dagens utvikling fortsetter. I denne sammenhengen er det viktig å påpeke at bransjen allerede har hatt en negativ utvikling de siste årene. Derfor er dagens samfunnsbidrag allerede lavere enn det kunne ha vært hvis man hadde snudd trenden tidligere.

Det er videre viktig å påpeke at vi ikke har gjort en inngående vurdering av i hvilken grad samfunnsbidraget til bransjen vil kunne erstattes av andre bransjer og aktører. Analysen handler dermed om effekten på samfunnsbidraget til servicehandelen isolert sett. Hvis reduksjonen i antall betjente stasjoner fortsetter, vil mest sannsynlig noen av funksjonene de fyller erstattes av andre aktører. Samtidig vil dette tilbudet ikke nødvendigvis være et fullverdig substitutt, eller det vil kunne være mer kostbart for samfunnet enn dagens organisering. Et eksempel på dette er drift av rasteplasser for både privatpersoner og yrkessjåfører. I Nasjonal transportplan 2025-2036 står det at regjeringen prioriterer 2 milliarder kroner til drift og vedlikehold av rasteplasser i hele planperioden.<sup>72</sup> Hvis private aktører kan tilby rasteplasser på markedsmessige vilkår uten statlig støtte, vil dette redusere kostnadene for staten.

### 4.2 Konsekvenser for samfunnsbidraget

Hvis dagens utvikling i antall energistasjoner og kiosker vedvarer, vil dette få konsekvenser for samfunnsbidraget til bransjen.

---

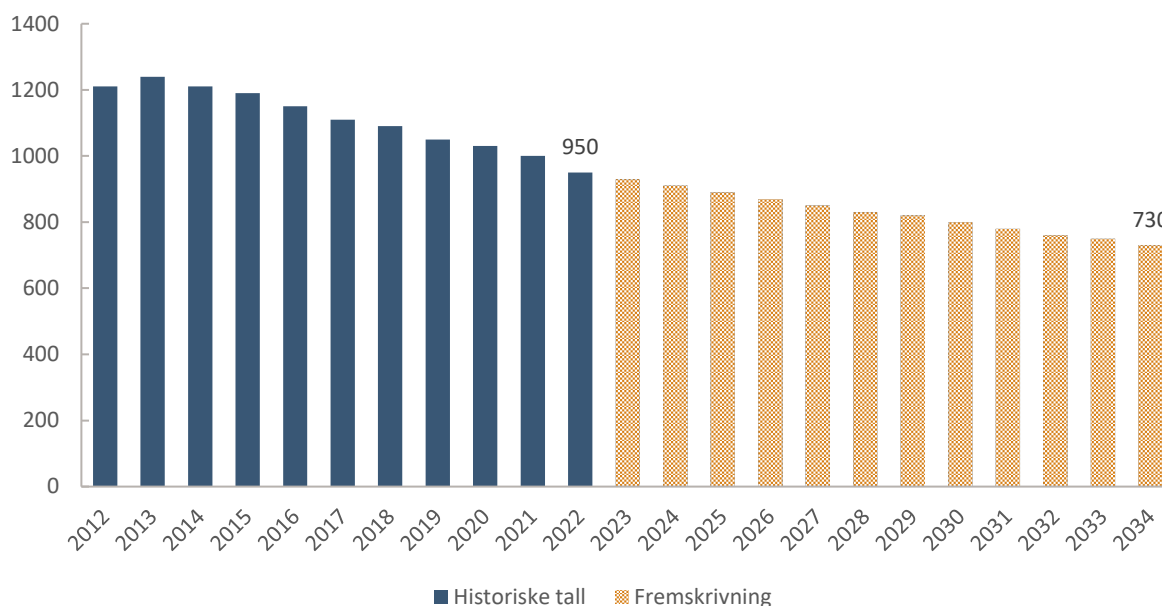
<sup>72</sup> Meld. St. 14 (2023-2024), del 3 kapittel 12

### 4.2.1 Kritisk infrastruktur og samfunnsberedskap

Energistasjoner og kiosker har åpent alle dager i uka og ofte hele døgnet, også på søndager og helligdager, noe som gjør at man kan få tak i det man trenger selv når andre butikker holder stengt. På denne måten utgjør servicehandelen en del av samfunnsberedskapen ved å tilby drivstoff, dagligvarer og service hele døgnet og året rundt i hele landet.

Hvis dagens utvikling fortsetter, vil dette kunne redusere bidraget servicehandelen har til samfunnsberedskapen både i krisetider og i hverdagen. Selv om antall energistasjoner totalt har vært relativt stabilt de siste 10 årene, har antall betjente stasjoner blitt redusert med 21 prosent, fra 1210 i 2012 til 950 i 2022. Hvis denne utviklingen vedvarer, vil det i 2034 være om lag 730 betjente energistasjoner, noe som tilsvarer en ytterligere reduksjon på 23 prosent sammenlignet med i dag.

Figur 4-1 Fremskrivning av antall betjente energistasjoner, 2012-2034

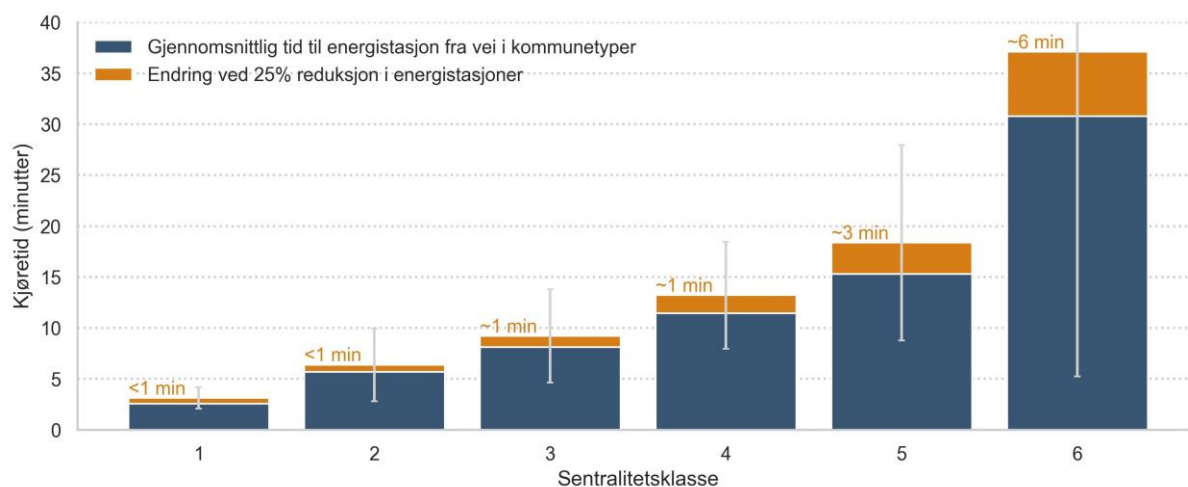


Kilde: Menon basert på Drivkraft Norge. Basert på en årlig vekstrate på -2,4 prosent.

#### Reduksjon i antall betjente energistasjoner vil øke kjøretiden

En reduksjon i antall betjente energistasjoner vil øke kjøretiden til nærmeste energistasjon, og dermed redusere servicehandelens tilgjengelighet og funksjon som en del av samfunnsberedskapen. Basert på Menons kjøretidsmodell har vi vurdert hvordan kjøretidene til nærmeste energistasjon påvirkes hvis antall betjente energistasjoner reduseres med 25 prosent. Resultatene vises i Figur 4-2. I de minst sentrale kommunene blir den gjennomsnittlige kjøretiden fra europa-, riks- og fylkesveier til nærmeste energistasjon i gjennomsnitt 6 minutter lenger. Dette kan høres lite ut, men tilsier en gjennomsnittlig økning på nesten 20 prosent. I tillegg er dette kun et gjennomsnitt, og mange steder vil avstanden øke betydelig mer.

**Figur 4-2 Gjennomsnittlig kjøretid fra europa-, riks- og fylkesveier til energistasjon etter sentralitetsindeks, 25 prosent reduksjon i antall betjente energistasjoner**

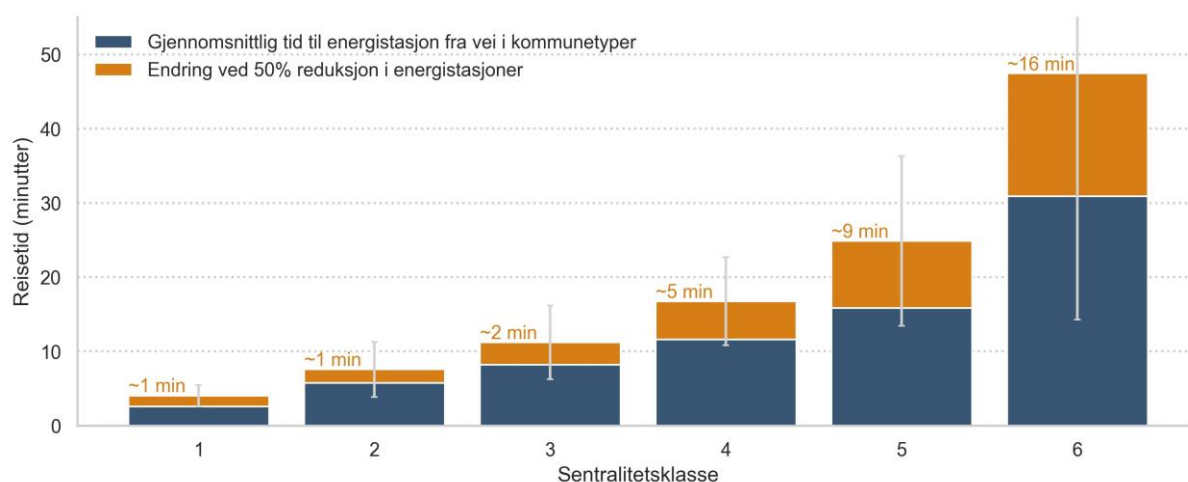


Grunnlaget for analysen av kjøretid fra vei baserer seg på alle europa-, riks- og fylkesveier i Norge. Hver av disse veiene er inndelt i lengder på maksimalt 5 km, og reisetid er beregnet fra midtpunktet i hver veilenke til nærmeste interessepunkt.

Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase

Selv om servicehandelen er en omstillingsdyktig bransje som har prøvd å tilpasse seg endringene i markedet de siste årene, kan det være at en fremskrivning av historisk utvikling ikke er representativt for en utvikling ved videreføring av dagens rammebetingelser. Vi presenterer derfor også et scenario med en 50 prosents nedgang i antall betjente energistasjoner sammenlignet med i dag. I dette scenariet vil reisetiden i de minste sentrale kommunene i gjennomsnitt øke med 16 minutter eller 50 prosent sammenlignet med i dag.

**Figur 4-3 Gjennomsnittlig kjøretid fra europa-, riks- og fylkesveier til energistasjon etter sentralitetsindeks, 50 prosent reduksjon i antall betjente energistasjoner**



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase

Vi har også vurdert endring i kjøretid fra europa-, riks- og fylkesveier per fylke og fra hjem til nærmeste energistasjon for en reduksjon på både 25 prosent og 50 prosent i antall betjente energistasjoner. Analyse presenteres i Vedlegg A.

### **Økt kjøretid vil redusere bidrag til samfunnsberedskap**

Økt kjøretid vil redusere bidraget til samfunnsberedskapen servicehandelen og særlig energistasjonene har ved å tilby drivstoff og lademuligheter, samt mat, drikke, rasteplasser og døgnhvile langs veien. For eksempel vil det være lenger vei til verktøytjenester, service og mekanisk hjelp ved uhell og dårlige værforhold. Det er flere som vil måtte kjøre lenger hvis de trenger et døgnåpent tilbud, særlig i distriktene. Dette vil gjelde både privatpersoner og utrykkingspersonell som brannmenn, ambulanspersonell og politi. Videre vil staten kunne måtte ta en enda større rolle som tilbyder av rastestopp for yrkessjåfører, og tilbudet kan likevel oppleves som dårligere dersom sjåførene setter pris på å sove på et sted som har døgnbemanning.

### **Forsyningssikkerhet av drivstoff svekkes hvis også antall automatstasjoner reduseres i tiden fremover**

Servicehandelen har en viktig rolle knyttet til forsyningssikkerhet av både drivstoff og mat ved en eventuell krisesituasjon. Så langt har ikke antall automatstasjoner blitt redusert, og derfor har ikke tilbudet og forsyningssikkerheten for drivstoff blitt svekket. Det er likevel ikke sikkert at tilbudet fra automatstasjonene vil opprettholdes i tiden fremover, særlig i distriktsområder hvor inntektsgrunnlaget er svakt. For å kunne opprettholde automatstasjonene, må driften være lønnsom slik at man har grunnlag for investeringer i infrastrukturen på energistasjonen ved behov. Ettersom inntektsgrunnlaget til energistasjonene er svekket, er det ikke sikkert at inntektsgrunnlaget vil være stort nok for å legge til rette for nye investeringer. Det er derfor en risiko for at også antall automatstasjoner vil reduseres over tid. Hvis dette skjer, vil det påvirke tilgjengeligheten av drivstoff og den nasjonale drivstoffberedskapen.

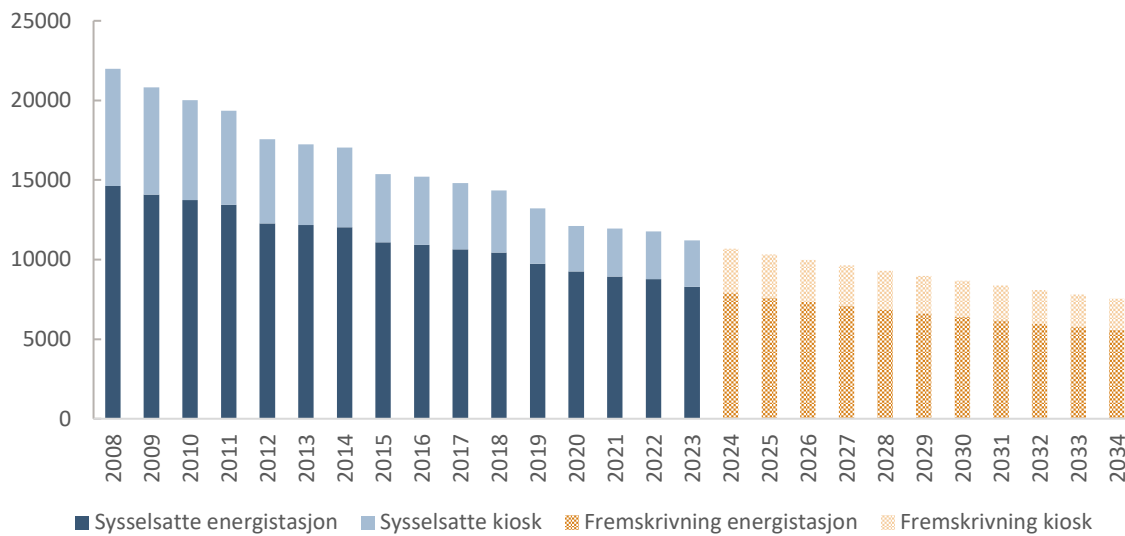
## **4.2.2 Sysselsetting**

Servicehandel er viktig for sysselsetting i distriktene rundt om i Norge. De fleste kiosker og energistasjoner er små og mellomstore bedrifter med færre enn ti ansatte. Bransjen bidrar særlig med å ansette unge, og rundt 50 prosent av de ansatte er under 25 år. Mange unge har kiosker eller energistasjoner som første arbeidsgiver gjennom deltids- eller sommerjobb.

Hvis dagens utvikling fortsetter, vil servicehandelens bidrag til sysselsetting kunne reduseres. De siste ti årene, fra 2013 til 2023, har antall sysselsatte ved energistasjoner blitt redusert fra i overkant av 12 000 personer til 8 200, en nedgang på 32 prosent. Hvis samme utvikling fortsetter, vil det kun være 5 560 ansatte ved energistasjoner i 2034. For kioskene har nedgangen vært enda større, og antall ansatte er redusert med 43 prosent fra om lag 5 000 i 2011 til om lag 2 900 i 2021. Hvis samme utvikling fortsetter, vil det kun være 1 980 ansatte i kioskneringen i 2034.



Figur 4-4 Framskrivning av antall sysselsatte ved energistasjoner og kiosker, 2012-2034



Kilde: Menon basert på SSB. Basert på en årlig vekstrate for energistasjoner på -3,4 prosent og for kiosker på -4,9 prosent.

Særlig for energistasjonene har nedgangen i antall ansatte de siste årene vært størst i de mest sentrale kommunene (se kapittel 1.4.1, Figur 1-9). Det er likevel ikke noen garanti for at denne trenden vil fortsette, og nedgangen kan i tiden fremover komme til å i større grad påvirke de minst sentrale kommunene som har størst behov for arbeidsplasser lokalt. Selv om det blir færre sysselsatte i servicehandelen, er det mulig at de ansatte finner arbeid i andre bransjer. Dette er ikke noe vi har vurdert i denne analysen. Som nevnt sysselsetter likevel servicehandelen en særlig høy unge, og har i dag relativt sett flere sysselsatte i distriktene. Selv om mange av de som ellers ville vært ansatte i servicehandelen vil kunne finne andre jobber, er det derfor mulig at en nedgang i servicehandelen vil kunne føre til at flere unge sliter med å finne en første arbeidsplass nære hjemmet.

### 4.2.3 Samlingspunkt i lokalmiljøet

I mange distriktsområder spiller den lokale energistasjonen eller kiosken en viktig rolle som sosial møteplass for innbyggerne. I flere lokalmiljø er energistasjonen den eneste kveldsåpne virksomheten. Det er her innbyggerne kan møtes over en kopp kaffe og noe lett mat, eller ungdom kan henge på et trygt sted på kveldstid. Flere energistasjoner dekker også flere tjenestefunksjoner som post- og medisintil levering som eneste distributør i bygda.

Ved en ytterligere reduksjon i antall energistasjoner vil denne rollen kunne reduseres. Rollen vil til dels kunne dekkes av andre virksomheter, slik som dagligvarebutikker som også tilbyr flere tjenesteområder. Selv om funksjonen som samlingspunkt i lokalmiljøet vil kunne dekkes av andre i noen områder, er det ikke sikkert at det i alle områder eksisterer eller vil oppstå et alternativt tilbud hvis den lokale energistasjonen eller kiosken legger ned.

### 4.2.4 Økt konkurranse til det beste for forbrukerne

Servicehandelen er en viktig utfordrer i markedet med konkurranseflater til andre deler av varehandelen. Flere virksomheter selger lokalprodusert mat og støtter på denne måten mindre norske produsenter. Tilstedeværelse av kiosker og energistasjoner er med og skaper konkurranse som både gir forbrukerne bedre utvalg og kan være

med å presse prisene ned både i sentrale og mindre sentrale områder. Hvis tilstedeværelsen til servicehandelen reduseres, vil dette redusere konkurransepresset fra bransjen i forhold til dagligvaremarkedet og serveringsbransjen. Ettersom dagligvaremarkedet er et marked med høy konsentrasjon, vil dette være uheldig for det samlede konkurransepresset i dagligvaremarkedet. Særlig vil dette kunne få en påvirkning i det minst sentrale områdene, hvor vi ser at tilstedeværelsen av servicehandelen reduserer gjennomsnittlig kjøretid til nest nærmeste utsalgssted av dagligvarer med 15 prosent. Dette er i tillegg kun en gjennomsnittlig vurdering, og det er mange mindre steder hvor bensinstasjonen eller kiosken i realiteten er det eneste alternativet til den lokale dagligvarebutikken.

## Referanser

- Adresseavisa. (2023). *Gi ungdommen en sjanse*. Hentet fra <https://www.adressa.no/midtnorskdebatt/i/WRdwol/gi-ungdommen-en-sjanse>
- Aftenposten. (2020). *Begge selger bensin og pølser - bare den ene får selge øl*. Hentet fra <https://www.dn.no/handel/kiwi/cirkle-k/begge-selger-bensin-og-polser-bare-den-ene-far-selge-ol/2-1-815925>
- Alkoholforskriften. (2005). *Forskrift om omsetning av alkoholholdig drikk mv*. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-06-08-538>
- Alkoholoven. (1989). *Lov om omsetning av alkoholholdig drikk m.v*. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1989-06-02-27>
- Dagens Næringsliv. (2020). *Begge selger bensin og pølser - bare den ene får selge øl*. Hentet fra <https://www.dn.no/handel/kiwi/cirkle-k/begge-selger-bensin-og-polser-bare-den-ene-far-selge-ol/2-1-815925>
- Dagligvarehandelen. (2015). *Dagligvarefasiten*.
- Dagligvarehandelen. (2016). *Dagligvarefasiten*.
- Dagligvarehandelen. (2023). *Dagligvarefasiten*.
- Direktoratet for medisinske produkter. (2016). *Veiledning til utsalgssteder som skal selge legemidler utenom apotek*. Hentet fra <https://www.dmp.no/tilvirkning-import-og-salg/salg-utenom-apotek/veiledning-til-utsalgssteder-som-skal-selge-legemidler-utenom-apotek#Generelt-1>
- Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap. (2012). *Veiledning til forskrift om kommunal beredskapsplikt*. Hentet fra <https://www.dsb.no/globalassets/dokumenter/risiko-sarbarhet-og-beredskap/pdf-er/veileder-forskrift-kommunal-beredskapsplikt.pdf>
- Distriktssenteret. (2022). *Vurdering av konsekvensene av forslagene i Menon Economics gjennomgang av Merkur-programmet*. Hentet fra [https://www.merkur-programmet.no/wp-content/uploads/2022/06/Distriktssenteret\\_vurdering-av-Menon-rapporten.pdf](https://www.merkur-programmet.no/wp-content/uploads/2022/06/Distriktssenteret_vurdering-av-Menon-rapporten.pdf)
- DNV. (2021). *Ladeinfrastruktur for elektriske kjøretøy*. Hentet fra [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi40J6ihduGAxeHRAIHQwgD3gQFnoECB0QAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.enova.no%2Fdownload%3FobjectPath%3FDupload\\_images%2F2AAEE91AB485427D92D4C149FA92A3E2.pdf%26filename%3DLadeinfrastrukt%25C3%](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi40J6ihduGAxeHRAIHQwgD3gQFnoECB0QAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.enova.no%2Fdownload%3FobjectPath%3FDupload_images%2F2AAEE91AB485427D92D4C149FA92A3E2.pdf%26filename%3DLadeinfrastrukt%25C3%25)
- Drivkraft Norge. (i.d.). *Ladestatistikk*. Hentet fra <https://www.drivkraftnorge.no/Tall-og-fakta/avgifter2/>
- Firda Tidend. (2022). *Skei Servicenter – mykje meir enn ein bensinstasjon*. Hentet fra <https://www.firdatidend.no/nyhende/skei-servicenter-mykje-meir-enn-ein-bensinstasjon/>

- Folkehelseinstituttet. (2016). *Tabellvedlegg – Kommunenes forvaltning av alkoholloven 2016*. Hentet fra [https://fhi.brage.unit.no/fhi-xmlui/bitstream/handle/11250/2985387/tabellvedlegg\\_kommunenes\\_forvaltning\\_av\\_alkoholloven\\_2016.pdf?sequence=2](https://fhi.brage.unit.no/fhi-xmlui/bitstream/handle/11250/2985387/tabellvedlegg_kommunenes_forvaltning_av_alkoholloven_2016.pdf?sequence=2)
- Folkehelseinstituttet. (2023). *Salgs- og skjenkebevillinger: kommunenes forvaltning av alkoholloven*.
- Forskrift om et råd for drivstoffberedskap og drivstoffnæringens beredskapsplikter. (2018). *Forskrift om et råd for drivstoffberedskap og drivstoffnæringens beredskapsplikter*. Nærings- og fiskeridepartementet. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2018-06-29-1104>
- FriFagbevegelse. (2018). *Rema 1000-butikk får holde åpent døgnet rundt. – Meningsløs og høy belastning på de ansatte, mener Handel og Kontor*. Hentet fra <https://frifagbevegelse.no/nyheter/rema-1000butikk-far-holde-apent-dognet-rundt--meningslos-og-hoy-belastning-pa-de-ansatte-mener-handel-og-kontor-6.158.580597.e710e82720>
- Helsedirektoratet. (2008). *Alkoholforskriften med kommentarer*. Hentet fra <https://www.helsedirektoratet.no/rundskriv/alkoholforskriften-med-kommentarer>
- Helsedirektoratet. (2021). *Sektorrapport om folkehelse 2021*. Hentet fra <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/sektorrapport-om-folkehelse/sunne-valg/alkoholbruk#442-drikkefrekvens-og-drikkemnster>
- Kommunal og distriktsdepartementet. (2022). *Lokalisering av handel og service*. Hentet fra [https://www.regjeringen.no/contentassets/d8a3c722093c4b789d8db05098bfa57d/civitas\\_lokalisering\\_handel.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/d8a3c722093c4b789d8db05098bfa57d/civitas_lokalisering_handel.pdf)
- Konkurransetilsynet. (2022). *Konkurransetilsynets dagligvarerapport*. Hentet fra <https://konkurransetilsynet.no/wp-content/uploads/2022/12/Konkurransetilsynets-dagligvarerapport-2022.pdf>
- Meld. St. 14. (2023-2024). *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Samferdselsdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-14-20232024/id3030714/?ch=4>
- Menon Economics. (2018). *Konkurranse i dagligvaremarkedet*. Hentet fra <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2018-33-Konkurranse-i-dagligvare.pdf>
- Menon Economics. (2020). *Effektene av stans i grensehandel med dagligvarer under koronakrisen*. Hentet fra <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2020-89-Effektene-av-stans-i-grensehandel-p%C3%A5-dagligvarer-under-koronakrisen.pdf>
- Menon Economics. (2021). *Gjennomgang av Merkur-programmet*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/ea1fb174ff1247b6a470636bd174f79c/menon-publikasjon-131-2021-gjennomgang-av-merkur-programmet.pdf>
- Menon Economics. (2022). *Verdien av veien*. Hentet fra <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2022-110-Verdien-av-veien.pdf>

- MN24. (2022). *Bensinstasjon fikk ja fra kommunen til å starte ølsalg – nå sier statsforvalteren nei*. Hentet fra <https://www.mn24.no/nyheter/i/47A85V/bensinstasjon-fikk-ja-fra-kommunen-til-aa-starte-oelsalg-naa-sier-statsforvalteren-nei>
- Nærings- og fiskeridepartementet. (2023). *Følger opp arbeidet for bedre konkurranse i dagligvarebransjen*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nye-dagligvaregrep-folger-opp-arbeidet-for-bedre-konkurranse-i-dagligvarebransjen/id3018820/?expand=factbox3018839>
- Nettavisen. (2022). *Irritert over forskjellsbehandling: Nå kan bensinstasjonen selge øl*. Hentet fra <https://www.nettavisen.no/okonomi/irritert-over-forskjellsbehandling-na-kan-bensinstasjonen-selge-ol/s/5-95-741280>
- NHO. (2024). *Tall og fakta om SMB*. Hentet fra <https://www.nho.no/tema/sma-og-mellomstore-bedrifter/tall-og-fakta-om-smb/>
- Norsk elbilforening. (2024). *Ladestasjoner*. Hentet fra <https://elbil.no/om-elbil/elbilstatistikk/ladestasjoner/>
- NOU 2020:15. (2020). *Det handler om Norge*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/3b37c1baa63a46989cb558a65fccf7a1/no/pdfs/nou20200200015000dddpdfs.pdf>
- NOU 2023:17. (2023). *Nå er det alvor*. Justis- og beredskapsdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/4b9ba57bebae44d2bebfc845ff6cd5f5/no/pdfs/nou20230230017000dddpdfs.pdf>
- NRK. (2021). *Bygde turistattraksjon uten løyve – nå vil kommunen ha den bort*. Hentet fra [https://www.nrk.no/buskerud/bygde-turistattraksjon-uten-loyve\\_-\\_na-vil-kommunen-ha-den-bort-1.15600152](https://www.nrk.no/buskerud/bygde-turistattraksjon-uten-loyve_-_na-vil-kommunen-ha-den-bort-1.15600152)
- NRK. (2022). *Fikk ja til å selge øl på bensinstasjon: – Litt sivil ulydighet*. Hentet fra <https://www.nrk.no/trondelag/bensinstasjonen-best-i-borsa-i-trondelag-skal-selge-alkohol-1.15904689>
- NRK. (2022). *Nå får bensinstasjonen selge øl igjen: – Bransjen har venta på det her lenge*. Hentet fra <https://www.nrk.no/trondelag/vil-gi-bensinstasjoner-i-distriktet-lov-til-a-selge-ol-1.15940783>
- NRK. (2024). *Billigere drivstoff i Sverige: – Det betyr mindre handling hjemme*. Hentet fra <https://www.nrk.no/ostfold/bensin-og-diesel-priser-i-sverige-har-gatt-ned-1.16700034>
- NRK. (2024). *Flere ungdommer enn noen gang havner utenfor jobb og utdanning*. Hentet fra [https://www.nrk.no/innlandet/stadig-flere-ungdommer-faller-utenfor\\_-\\_det-er-bade-dyrt-og-skaper-sosial-problemer-1.16788318](https://www.nrk.no/innlandet/stadig-flere-ungdommer-faller-utenfor_-_det-er-bade-dyrt-og-skaper-sosial-problemer-1.16788318)
- NVE. (2024). *Anleggsbidrag*. Hentet fra <https://www.nve.no/reguleringsmyndigheten/regulering/nettvirksomhet/anleggsbidrag/>

- Regjeringen. (2021). *Liste over virksomheter med kritisk samfunnsfunksjon og nøkkelpersonell*. Hentet fra [https://www.regjeringen.no/contentassets/8da70b8196a24296ae730eaf99056c1b/liste-over-kritiske-samfunnsfunksjoner\\_oppdatert.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/8da70b8196a24296ae730eaf99056c1b/liste-over-kritiske-samfunnsfunksjoner_oppdatert.pdf)
- Reitan. (i.d.). *Reitan*. Hentet fra UNO-X.
- SMB Norge. (2020). *Fakta om små og mellomstore bedrifter (SMB) i Norge*. Hentet fra <https://dinbedrift.no/fakta-om-sma-og-mellomstore-bedrifter-i-norge-smb-2/>
- Statens vegvesen. (2021). *Regelverk for kjøre- og hviletid*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/kjoretoy/yrkestransport/kjore-og-hviletid/regelverk/>
- Statens vegvesen. (2023). *Nasjonal transportplan 2025-2036*. Hentet fra [https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/2025-2036/prioriteringsoppdraget\\_vegvesenet\\_hoveddokument-2.pdf](https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/2025-2036/prioriteringsoppdraget_vegvesenet_hoveddokument-2.pdf)
- Statens vegvesen. (i.d.). *Rasteplasser*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/langs-veien/drift-og-vedlikehold-av-vei/rasteplasser/>
- Statens vegvesen. (i.d.). *Trafikkdata*. Hentet fra Nye Svinesund bru: [https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/#/utforsk?datatype=averageDailyYearVolume&daytype=ALL&display=table&from=2024-04-22&lengthRanges=%5B.%5C%2C5.6\)%2C%5B12.5%5C%2C16.0\)%2C%5B16.0%5C%2C24.0\)%2C%5B24.0%5C%2C.%5C%2C5.6%5C%2C7.6\)%2C%5B7.6%5C%2C12.5\)%2Cuk](https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/#/utforsk?datatype=averageDailyYearVolume&daytype=ALL&display=table&from=2024-04-22&lengthRanges=%5B.%5C%2C5.6)%2C%5B12.5%5C%2C16.0)%2C%5B16.0%5C%2C24.0)%2C%5B24.0%5C%2C.%5C%2C5.6%5C%2C7.6)%2C%5B7.6%5C%2C12.5)%2Cuk)
- Statistisk sentralbyrå. (2024). *Bilparken*. Hentet fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken>
- Statistisk sentralbyrå. (2024). *Grensehandel*. Hentet fra <https://www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/varehandel/statistikk/grensehandel>
- Statsforvalteren i Trøndelag. (2022). *Lovlighetskontroll- sak 22/529 bevilling til salg av alkoholholdige drikkegruppe 1 - Best Børsa AS - Skaun kommune*. Hentet fra <https://www.statsforvalteren.no/contentassets/fde438c7de8a475ba848c729c1e02f9c/lovlighetskontroll--skaun-kommune.pdf>
- Straume Bensin Autosenter. (i.d.). *Straume Bensin*. Hentet fra <https://straumbensin.no/>
- Transportøkonomisk institutt. (2016). *Trafikksikkerhåndboken*. Hentet fra 1.20 Sideanlegg langs vegen: <https://www.tshandbok.no/del-2/1-vegutforming-og-vegutstyr/doc636/>
- Trønder-Avisa. (2021, 08 12). *Hver kveld fylles bensinstasjonen med ungdommer - det er eneste plassen vi kan være i lag*. Hentet fra <https://www.t-a.no/hver-kveld-fylles-bensinstasjonen-med-ungdommer-det-er-eneste-plassen-vi-kan-vare-i-lag/s/5-116-1208821>
- TU. (2021). *Automatisert og selvbetjent nærbutikk lønner seg – nå kan den bli døgnåpen*. Hentet fra <https://www.tu.no/artikler/automatisert-og-selvbetjent-naerbutikk-lonner-seg-na-kan-den-bli-dognapen/508463>

TV2. (2019). *Vil la bensinstasjoner og kiosker selge øl*. Hentet fra <https://www.tv2.no/nyheter/innenriks/vil-la-bensinstasjoner-og-kiosker-selge-ol/10447558/>

Tvedestrandposten. (2024). *Slutt på lading her, men fortvil ikke*. Hentet fra <https://www.tvedestrandsposten.no/slutt-pa-lading-her-men-fortvil-ikke/s/5-52-704662?key=2024-02-26T07:55:44.000Z/retriever/1df7252497ca855b13d4d2ac50ed586ac3f23eea>

Virke. (2018). *Høringssvar fra Virke - NVE Forslag til endringer i regelverket om*. Hentet fra <https://webfileservice.nve.no/API/PublishedFiles/Download/201833013/2412838>

Virke. (i.d.). *Servicehandel*. Hentet fra <https://www.virke.no/pavirkningsarbeid/bransjer/servicehandel/>

# Vedlegg A – Kjøretidsanalyser

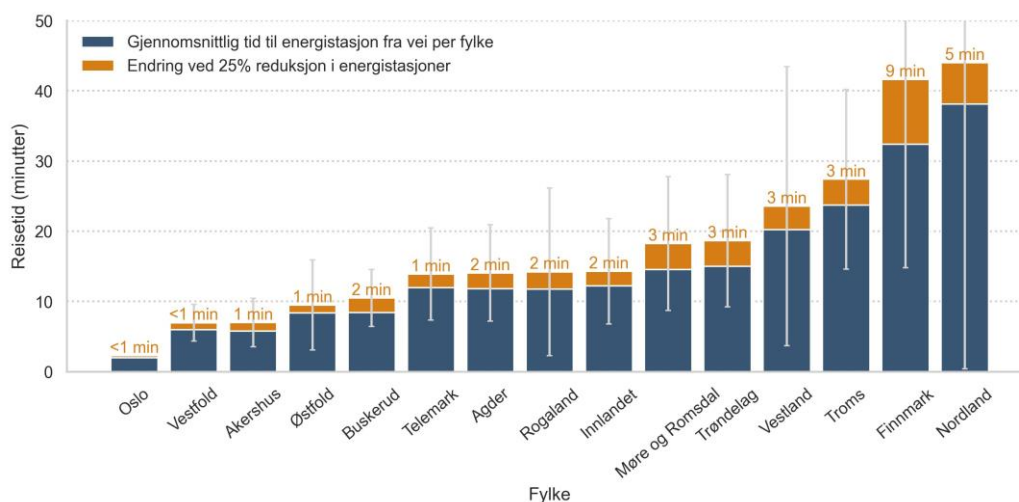
## Metodebeskrivelse

Vi har basert på Menons-kjøretidsmodell beregnet gjennomsnittlig kjøretid fra europa-, riks- og fylkesveier til nærmeste betjente energistasjon. Hver av disse veiene er inndelt i lengder på maksimalt 5 km, og reisetid er beregnet fra midtpunktet i hver veilenke til nærmeste interessepunkt. Vi har også beregnet reisetid fra befolkningscentrum til nærmeste energistasjon basert på samme metode.

Kjøretidsanalysen er foretatt ved å beregne korteste avstand mellom to noder i et graf-nettverk konstruert ved hjelp av veinettet i OpenStreetMap og biblioteket OSMNX. Hver kant er vektet med kjøretiden mellom to noder i minutter, som summeres opp til å bli total kjøretid for hver rute. Kjøretiden er beregnet ved å ta veilenkens lengde delt på fartsgrense. Videre er kjøretidene kalibrert ved å sammenligne kjøretider med et validerings-datasett med kjøretider hentet fra Google Maps distance API for et utvalg strekninger. Fergeoverganger er hensyntatt med en gjennomsnittshastighet på 40km/t der hvor det ikke er allerede spesifisert, med en ventetid på 20 minutter.

## Gjennomsnittlig kjøretid fra europa-, riks- og fylkesveier

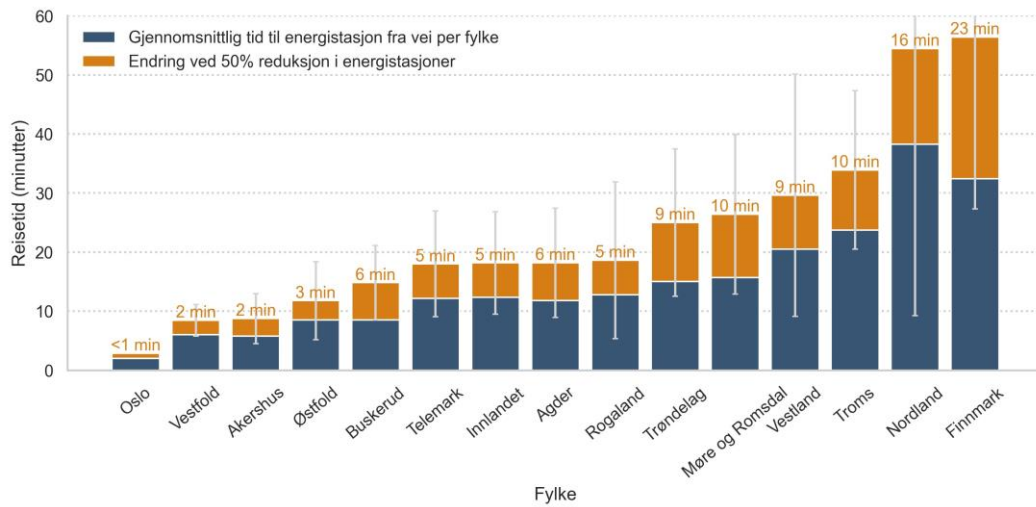
Figur 0-1 Gjennomsnittlig kjøretid fra europa-, riks- og fylkesveier til energistasjon etter fylke, 25 prosent reduksjon i antall betjente energistasjoner



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase



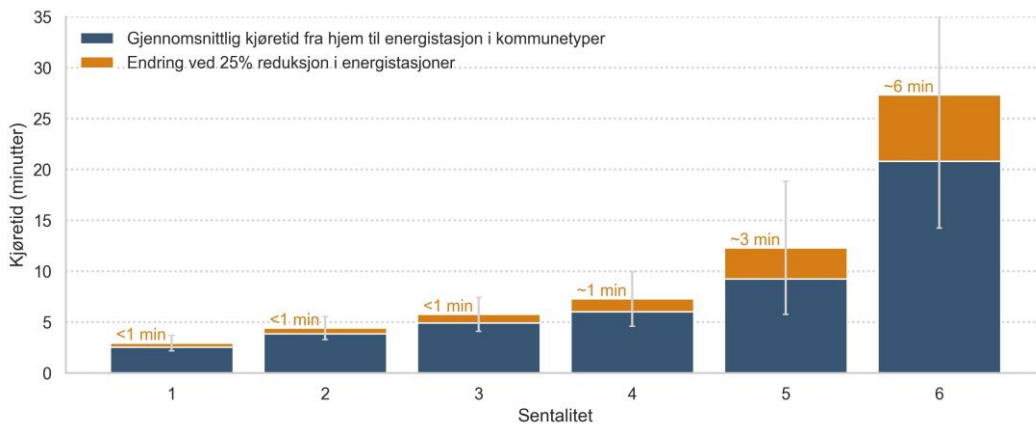
**Figur 0-2 Gjennomsnittlig kjøretid fra europa-, riks- og fylkesveier til energistasjon etter fylke, 50 prosent reduksjon i antall betjente energistasjoner**



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase

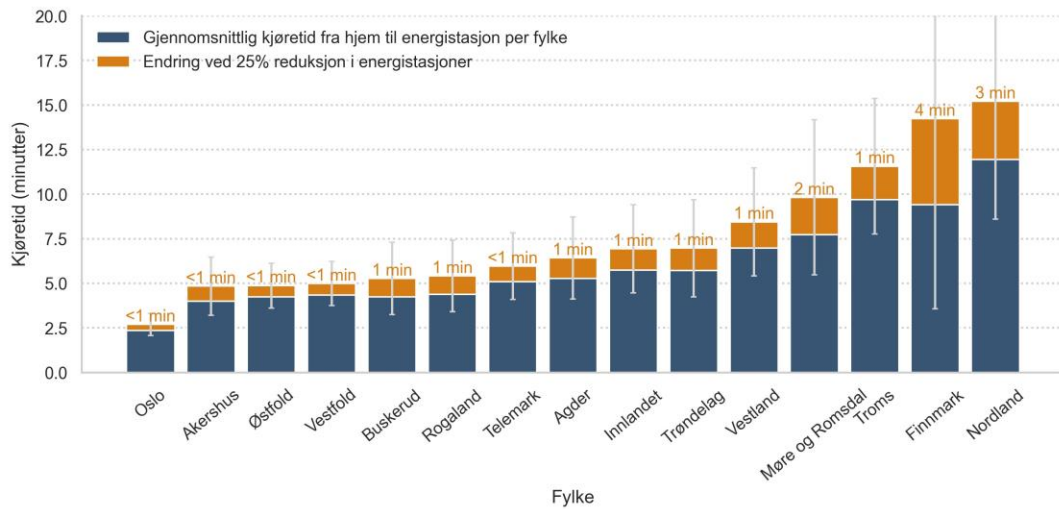
## Gjennomsnittlig kjøretid fra hjem

**Figur 0-3 Gjennomsnittlig kjøretid fra hjem til energistasjon etter sentralitet, 25 prosent reduksjon i antall betjente energistasjoner**



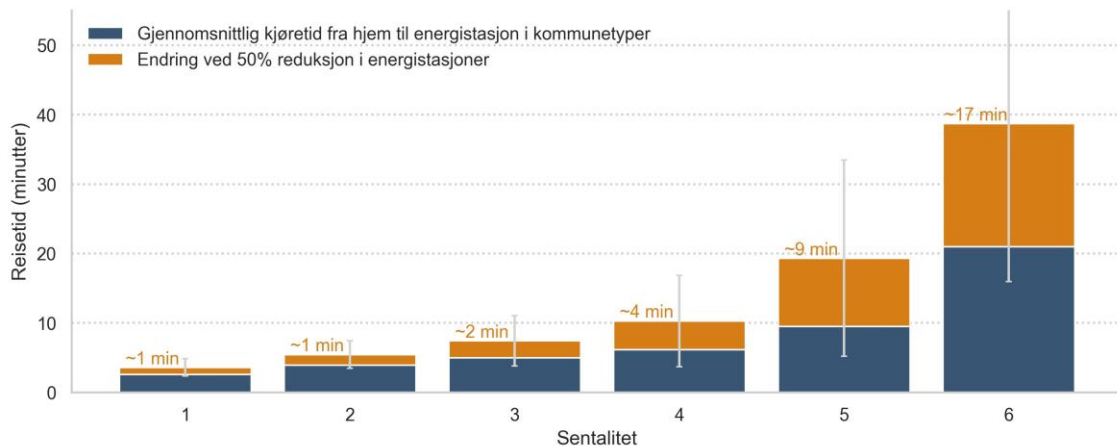
Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase

**Figur 0-4 Gjennomsnittlig kjøretid fra hjem til energistasjon etter fylke, 25 prosent reduksjon i antall betjente energistasjoner**



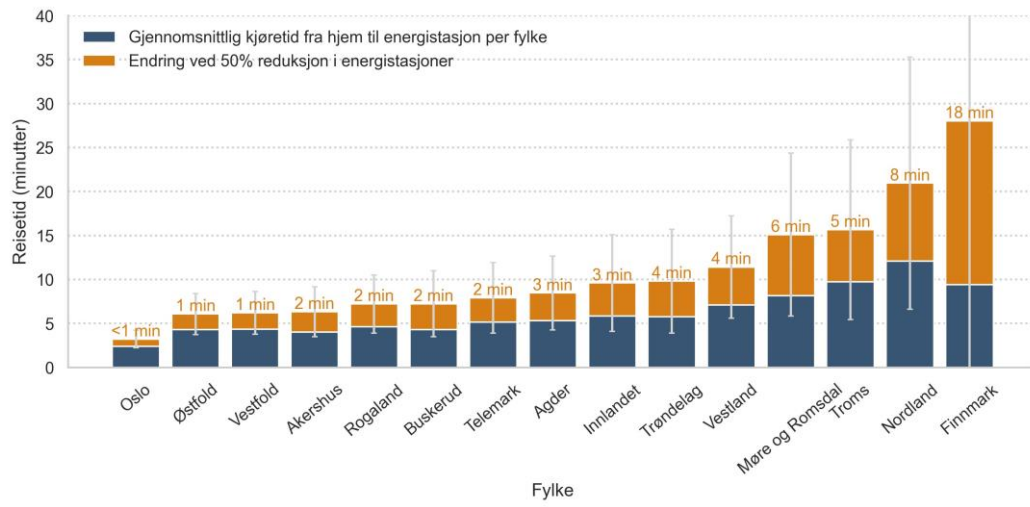
Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase

**Figur 0-5 Gjennomsnittlig kjøretid fra hjem til energistasjon etter sentralitet, 50 prosent reduksjon i antall betjente energistasjoner**



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase

**Figur 0-6 Gjennomsnittlig kjøretid fra hjem til energistasjon etter fylke, 50 prosent reduksjon i antall betjente energistasjoner**



Kilde: Menon basert på Virkes retaildatabase



Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked. Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside [www.menon.no](http://www.menon.no).

+47 909 90 102 | [post@menon.no](mailto:post@menon.no) | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | [menon.no](http://menon.no)