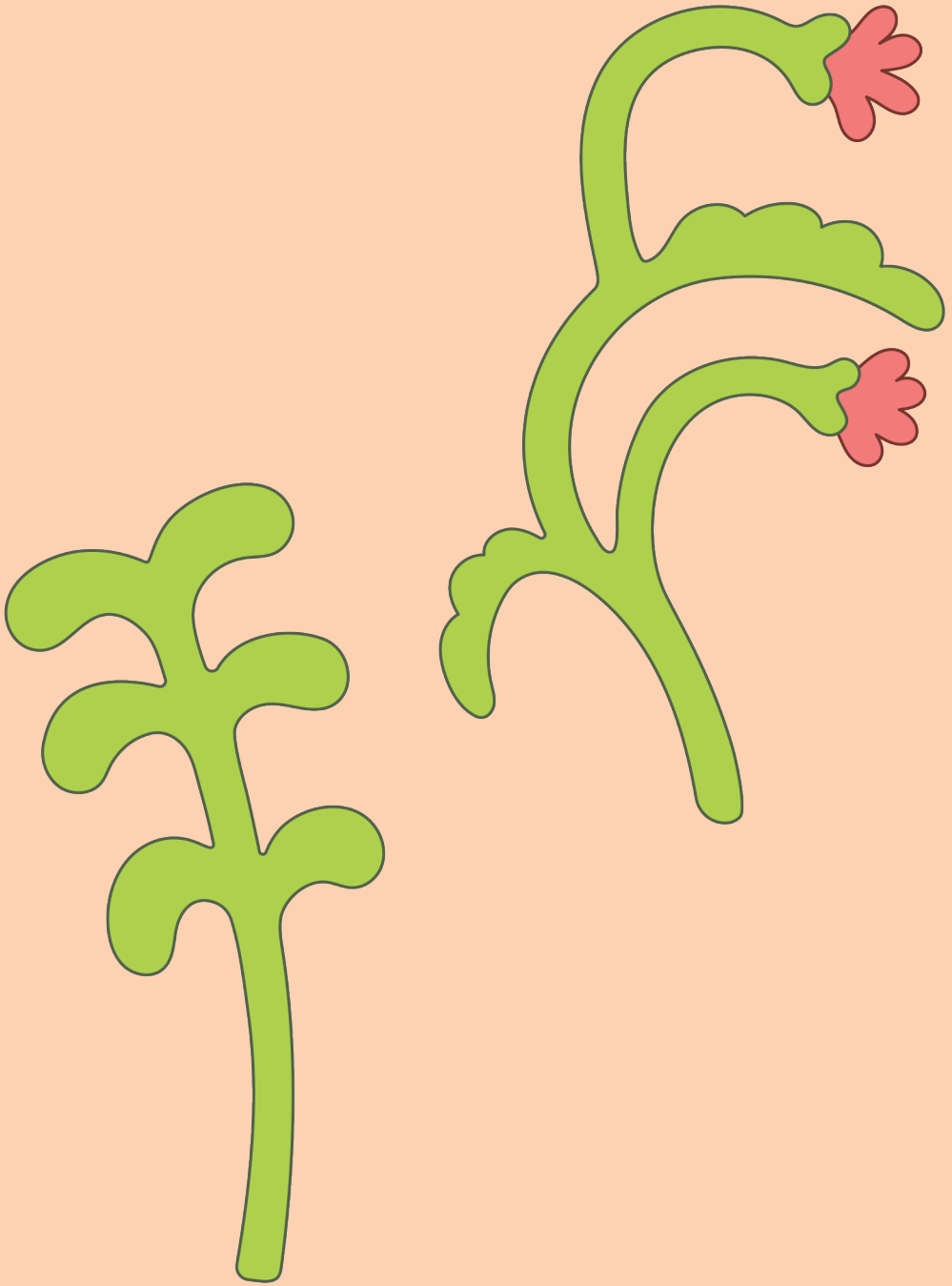




Macken som fastnade i paragrafdjungeln

En rapport om regelkrångel som drabbar
företag med servicestationen som exempel



Innehåll

Inledning	5
Omställning och megatrender påverkar	6
Servicestationer och regelkrångel	7
Mycket av företagsklimatet är lokalt	7
Anmälningspliktig verksamhet och myndighetskontakter	10
Röster från servicestationer om regelkrångel	12
Ökar eller minskar regelkrånglet?	12
Myndighetskontakter, tillsyn, och dialog	13
Skillnader i taxor samt avgifter för inspektion som inte skett	18
Osund konkurrens	19
Elektrifieringen och omställning	20
Vilket stöd erbjuder kommunerna?	22
Sammanfattning av studien kring regelkrångel för servicestationer	24
Förslag som skulle förbättra servicestationernas förutsättningar	25
Fakta om servicestationer	26
Detta är Transportföretagen	28
Om enkäten	29
Referenser	30
Referenser, grafer	30



Inledning

På initiativ av Transportföretagen har en studie genomförts som syftar till att belysa den verklighet som transportbranschen i allmänhet och servicestationer i synnerhet har att verka i med fokus på regeltillämpning. För att skapa en djupare förståelse och jämförbarhet har även verkstäder och bilhandlare ingått i studien. Fokus ligger dock på servicestationer som tycks vara en extra utsatt bransch och kan liknas vid en smältdegel med många komplexa regelverk att förhålla sig till. Här ställs många problem vad gäller regeltillämpning på sin spets.

Intervjuer och en enkätundersökning har gjorts riktade mot företag i branschen. Studien genomfördes under våren och tidig sommar 2025. Inledningsvis gjordes djupintervjuer för att skapa en förståelse för vilka områden när det gäller regeltillämpning som upplevs som mest problematiska. Servicestationer på olika håll i landet från norr till söder och öster till väster har givits möjlighet att delta. Olika franchisekedjor har tillfrågats, både enskilda servicestationer och personer på central nivå inom de olika aktörerna på marknaden. På så sätt kunde de mest väsentliga områdena ringas in och det resulterade i ett antal frågeställningar i enkäten, där även fritext fanns som svarsalternativ. Detta har resulterat i ett gediget underlag med vittnesmål från vardagen i branschen. De resultat som framkommer i rapporten har relevans för många fler branscher, men servicestationer är ett tydligt exempel på en bransch där dessa manifesteras.

Utöver det har studien kompletterats med litteratur och underlag från relevanta källor för att ytterligare belägga de problem och frågeställningar som identifierats.

Förhoppningsvis kan denna rapport fungera som en utgångspunkt för diskussionen om transportbranschens och servicestationernas förutsättningar i en föränderlig värld. Med dessa röster vill vi ge tips till regionala och lokala myndigheter och beslutsfattare om hur bättre förutsättningar kan skapas för denna viktiga bransch.

Omställning och megatrender påverkar

Det pågår stora förändringar inom transportsektorn som påverkar förutsättningarna för servicestationer: Globala megatrender får också konsekvenser på det lokala planet. Några av dem förtjänar att nämnas inledningsvis.

1. **Nya bränslen och elektrifiering.** Övergången till elfordon minskar efterfrågan på fossila bränslen, vilket påverkar den traditionella intäktsmodellen för servicestationer. Då måste också laddmöjligheter skapas vilket ställer krav på att elnätsbolag och andra involverade aktörer kan leverera utifrån de växande behov som finns. Utvecklingen av fordonsflottan mot mer elektrifiering går dock långsammare än många tidigare trott och är koncentrerad till större orter. Men utvecklingen kommer om än i långsammare takt, vilket ställer nya krav.¹
2. **Konkurrens från livsmedelsbutiker och e-handel.** När försäljningen av traditionellt bränsle minskar, måste andra intäktskällor hittas. Många servicestationer säljer livsmedel och enklare varor, men konkurrerar med större kedjor och näthandel som omsätter större volymer och kan hålla lägre priser och större utbud. Konkurrensverket rapporterar att konkurrenstrycket mot fysiska butiker är högt, vilket innebär utmaningar för branschen.²
3. **Miljökrav och regleringar.** Skärpta miljölagar kring utsläpp, kemikaliehantering och energianvändning kräver investeringar i anläggningar och ny teknik. Till exempel reglerar MSB cisterner och rörledningar för brandfarliga vätskor med särskilda föreskrifter. Det är verksamheter som måste fungera även i kristider.³

Enligt Organisationen för Sveriges Servicestationer, OSS, är en strukturrationalisering av Sveriges drivmedelsstationer att vänta. Faktorerna ovan driver på den utvecklingen.⁴ Lönsamheten blir tuff att klara för många när omställningen till fossilfria drivmedel sker, då det innebär färre kundbesök vilket kommer att leda till minskad butiksomsättning.

1 Trafikanalys

2 Konkurrensverket

3 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

4 Organisationen Sveriges Servicestationer

Servicestationer och regelkrångel

Transporter är en förutsättning för att samhället ska fungera. Servicestationer – eller mackar som de ofta kallas i dagligt tal – spelar en enormt viktig roll för transportsektorn ska hållas rullande. De utgör också verksamheter som ofta är samlingsplatser där mycket lokal service finns runtom i landet. Alltifrån livsmedel till post och läkemedel finns här att tillgå utöver den traditionella intäktskällan, det vill säga flytande bränslen.

Förutsättningarna för dessa företag varierar dock mellan olika kommuner och olika delar av landet. Verksamheterna regleras av samma lagstiftningar men de tillämpas på väldigt olika sätt. Detta skapar oförutsägbarhet och krånglar till vardagen för dessa hårt kämpande företagare. För samma tillsynsuppdrag kan avgifterna variera med tiotusentals kronor exempelvis.⁵

Det är denna problematik som denna framställning kommer att belysa genom intervjuer och en enkätundersökning. Med dessa röster vill vi ge tips och inspel till lokala och regionala beslutsfattare och myndighetsutövare om hur bättre förutsättningar kan skapas för servicestationer. Förhoppningsvis kan denna rapport vara ett underlag i diskussionen om framtidens servicestationer och drivmedelsdistribuering.

Mycket av företagsklimatet är lokalt

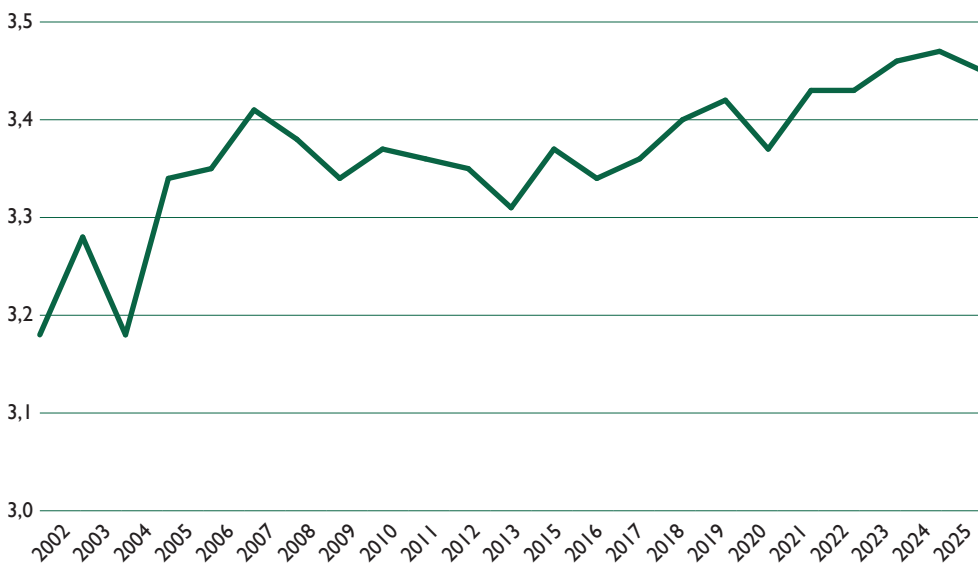
Servicestationer påverkas liksom de flesta andra branscher av lagstiftning som härstammar från EU via den nationella nivån och även av lagar och regelverk som är specifikt svenska naturligtvis. Men mycket regeltillämpning, oavsett varifrån lagarna eller reglerna härstammar ifrån, sker på den lokala nivån. Denna framställning kommer att fokusera på just den lokala nivån och hur regeltillämpning sker här. Vi talar då dels om den regionala nivån, men i synnerhet den lokala nivån där kommunerna ansvarar för hur tillämpning av regler som berör företagen sker.

Regelförbättring, minskade kostnader till följd av regler och kortade handläggningstider framhålls ofta som viktigt för tillväxten. En rimlig slutsats är att detta arbete även bör ske på den kommunala och regionala nivån, där många företag

möter regelverken.⁶ Enligt en regional studie från Svenskt Näringsliv om företagens villkor möter de en rad betydande hinder för sin fortsatta tillväxt. Ett av dessa är regelbörda och byråkrati där 38 procent uppger detta som det största hindret och i transportsektorn är motsvarande siffra 44,8 procent. Transportsektorn är alltså extra utsatt. Totalt sett ökar upplevda tillväxthinder i näringslivet kopplade till regelbörda och byråkrati kraftigt 2024 i jämförelse med föregående år med motsvarande 5,7 procentenheter.⁷ Å andra sidan kan en förbättring av det lokala företagsklimatet skönjas under de två senaste decennierna totalt sett enligt Svenskt Näringslivs ranking om lokalt företagsklimat. Som framgår av diagrammet nedan kan dock en försämring ses mellan 2024 och 2025. Det finns med andra ord all anledning att ägna det lokala företagsklimatet stor uppmärksamhet och vad som kan förbättras här.

DIAGRAM I

Vilket sammanfattande omdöme vill du ge företagsklimatet i kommunen?



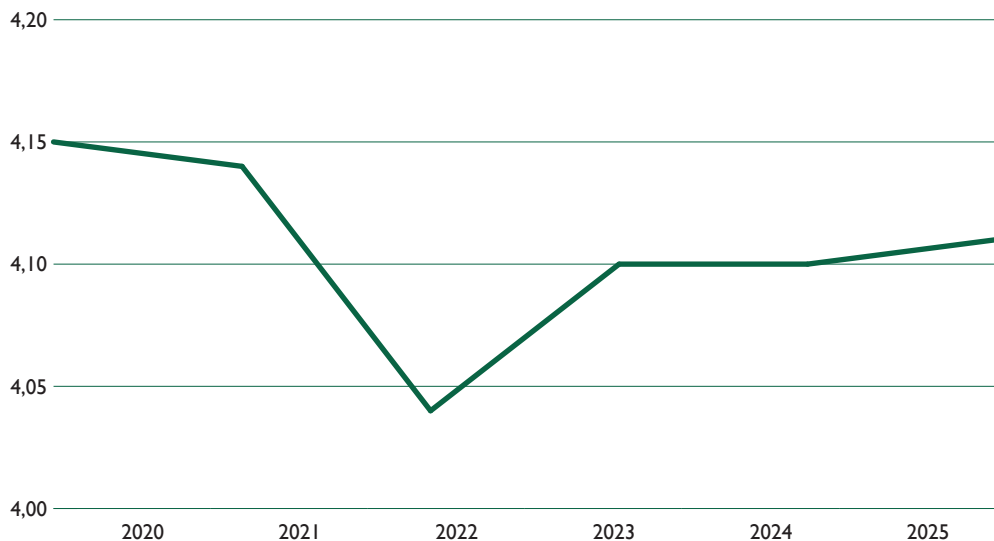
6 Näringslivets Regelnämnd (NNR)

7 Svenskt Näringsliv, Företagens regionala utveckling 2025

Något som är mycket relevant i sammanhanget med servicestationer hur vägledning, tillståndsgivning, tillsyn och kontroll sker. Förhållanden har varierat över tid. Diagrammen ger en generell bild och troligen även en indikation på hur även servicestationer upplever situationen, även om detta visar det generella förhållandet för alla branscher.

DIAGRAM 2

Företaget får de råd och den vägledning som vi behöver vid kommunens tillståndsgivning, tillsyn och kontroll.



Bilden är komplex av hur utvecklingen är, men att det finns stor förbättringspotential råder det ingen tvekan om. Mycket förändring kan åstadkommas på det regionala planet och lokala planet.

Anmälningspliktig verksamhet och myndighetskontakter

Både svensk och europeisk miljö- och livsmedelslagstiftning utgår från att tillsyn och offentlig kontroll ska finansieras genom avgifter som tas ut från de verksamheter som kontrolleras. Som exempel kan nämnas att många svenska kommuner har antagit taxor som specificerar avgifter för tillsyn enligt miljöbalken och livsmedelslagen. Dessa taxor baseras ofta på en kombination av fasta avgifter och timavgifter; där avgifternas storlek beror på verksamhetens omfattning och risknivå.⁸

För att få starta och driva vissa miljöfarliga verksamheter, så kallade C-verksamheter, krävs att en anmälan är gjord till kommunen. Exakt vilka verksamheter som är anmälningspliktiga framgår av miljöprövningsförordningen (2013:251).⁹ Även brandfarliga varor såsom bensin, diesel eller gasol, är man skyldig att anmäla till den lokala tillståndsmyndigheten. I de flesta fall är detta kommunens räddningstjänst.¹⁰

Installation av cisterner för lagring av bränslen kräver anmälan till kommunens miljöförvaltning. Dessutom måste oljeavskiljare installeras för att förhindra att olja och andra föroreningar når avloppssystemet. Dessa anläggningar kräver regelbunden kontroll och underhåll. Som verksamhetsutövare är man skyldig att bedriva egenkontroll för att säkerställa att verksamheten inte skadar miljön eller människors hälsa. Det innebär att man ska ha rutiner för hantering av kemikalier, avfall, utsläpp och andra miljöaspekter.¹¹

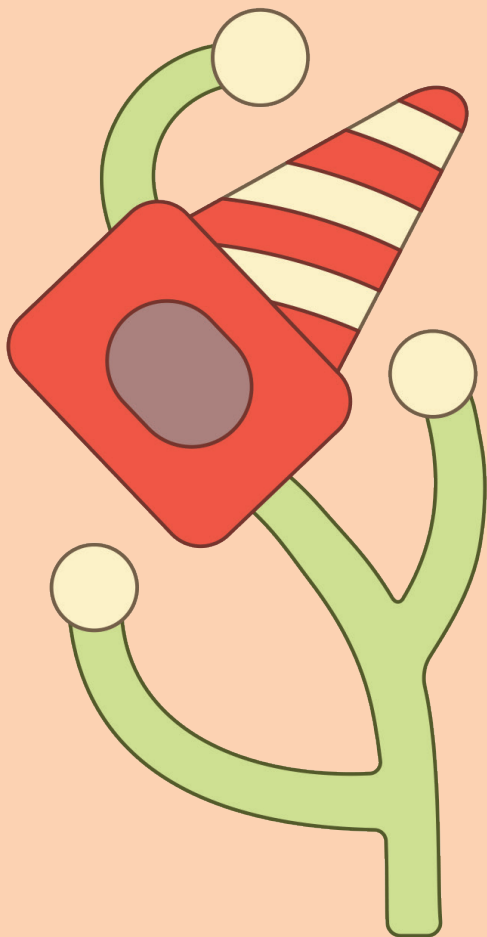
Detta illustrerar vilka komplexa verksamheter som servicestationer är. Många och komplicerade regelverk har man att förhålla sig till. Som enskild aktör är det inte alltid lätt att veta var man ska börja för den som vill öppna eller driva en servicestation.

8 Livsmedelsverket

9 Naturvårdsverket

10 Brandkåren Attunda

11 Stockholms stad



Röster från servicestationer om regelkrångel

Att förstå den komplexa verklighet som transportsektorn i allmänhet och servicestationerna i synnerhet möter är ingen lätt sak. Men ingen kan vittna om den bättre än de som faktiskt arbetar i verksamheterna dagligen. Därför har en studie riktad till servicestationer, verkstäder och bilhandlare gjorts bestående av enkäter och intervjuer:

Inledningsvis gjordes djupintervjuer för att skapa en förståelse för vilka områden när det gäller regeltillämpning som upplevs som mest problematiska för branschen. Servicestationer på olika håll i landet från norr till söder och öster till väster har givits möjlighet att delta. Olika franchisekedjor har tillfrågats, både enskilda servicestationer och personer på central nivå inom de olika aktörerna på marknaden.

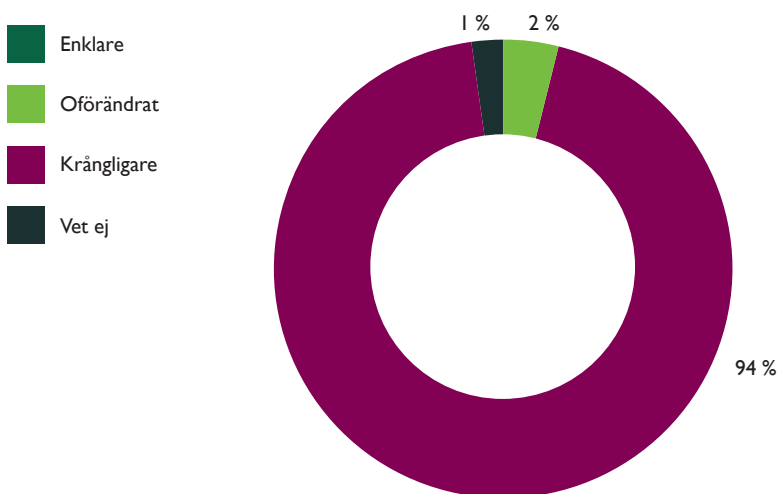
På så sätt kunde de mest väsentliga områdena ringas in och det resulterade i ett antal frågeställningar i enkäten. Här har det även funnits möjligheter att lämna svar i fritext, vilket är källan till de citat som förekommer:

Ökar eller minskar regelkrånglet?

En generell insikt är att det är att den totala mängden byråkrati och regeltillämpning som är det grundläggande problemet. Servicestationer är komplexa verksamheter med många anmälningsskyldiga verksamheter. Det finns kritik mot den totala mängden regler, men det är sällan som kritiken riktas direkt mot enskilda lagar eller regelverk. Snarare är det hur de tillämpas som skapar störst problem, då man som företagare drunknar i byråkrati när det ena läggs till det andra. Trots att alla kommuner i Sverige lyder under samma lagstiftning är tillämpningen av lagar och regelverk också högst varierande. Detta skapar oförutsägbarhet, snedvrider konkurrensen och försvårar för företagen. **86 procent** av respondenterna anser att det har blivit krångligare att driva verksamhet de senaste åren. I gruppen servicestationer är siffran dock hela **94 procent**, hos bilhandlare **78 procent** och bland verkstäder är det **58 procent** som anser att krånglet ökat. Det visar tydligt på att servicestationer är en extra utsatt verksamhet.

FIGUR 1

Upplever du att det blivit enklare eller krångligare för dig och ditt företag att driva verksamhet de senaste åren?



"Reglerna bara ökar och för stort fokus/tid läggs på detta. Nya grejor hela tiden."

Möjligen kan resultatet påverkas av den intensiva samhällsdiskussion som finns om regeltillämpning, vilket gör att fler börja fundera över dessa frågor. Det sker dock inte i ett vakuum, utan nya regelverk och lagstiftningar tillkommer kontinuerligt. Att en tydlig majoritet i alla grupper anser att det blivit krångligare under det senaste åren talar sitt tydliga språk.

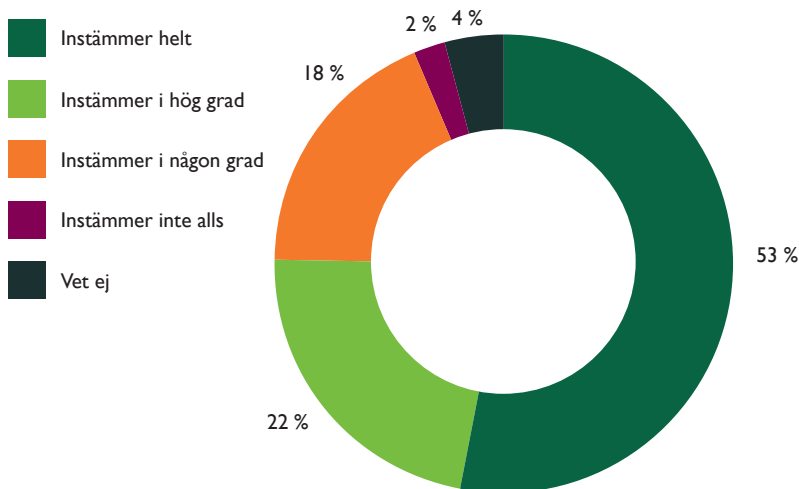
Myndighetskontakter, tillsyn, och dialog

Antalet kontakter

Det finns många anledningar till att regelbördan upplevs som problematisk. En av dem är uppenbarligen antalet myndighetskontakter när det gäller tillsynsverksamhet. Här bör det påpekas att de olika verksamheterna skiljer sig betydligt; servicestationer erbjuder både livsmedel och tobak, något som verkstäder och bilhandlare i regel inte gör. Därför är det kanske inte så märkligt att hela **93 procent** av servicestationerna instämmer i olika grad att antalet inspektörer och myndighetskontakter för olika verksamhetsområden som betungande. Siffran för bilhandlare är **78 procent** och för verkstäder **69 procent**.

FIGUR 2

Antalet inspektörer för olika områden som vi måste ha kontakt med är betungande, när det gäller exempelvis tillsyn av kemikalier, livsmedel och tobak



Tillsyn av exempelvis livsmedel och tobak sköts ofta av olika handläggare, vilket maximerar den administrativa bördan. När nya regelverk införs är kunskapen om dem ofta låg hos de som utför inspektionerna. Det finns exempel där någon servicestation fått ett generellt tillstånd att sälja vitt snus, medan de av andra aktörer bara fått tillstånd att sälja ett visst fabrikat. På andra håll fungerar detta bättre, men det är ofta beroende av person, alltså av vilken inspektör som gör tillsynen.

I synnerhet tillämpningen av tobakslagen upplevs som problematisk. En del inspektörer tycks se som sin uppgift att minimera den totala förekomsten av tobak snarare än att se till regelefterlevnad. Dessutom är det långa ledtider att vänta vid ägarbyten då ett nytt tillstånd måste utfärdas till ny ägare. Det kan ibland röra sig om uppemot ett halvår, vilket är mycket problematiskt då tobaks- och nikotinprodukter är en viktig inkomstkälla.

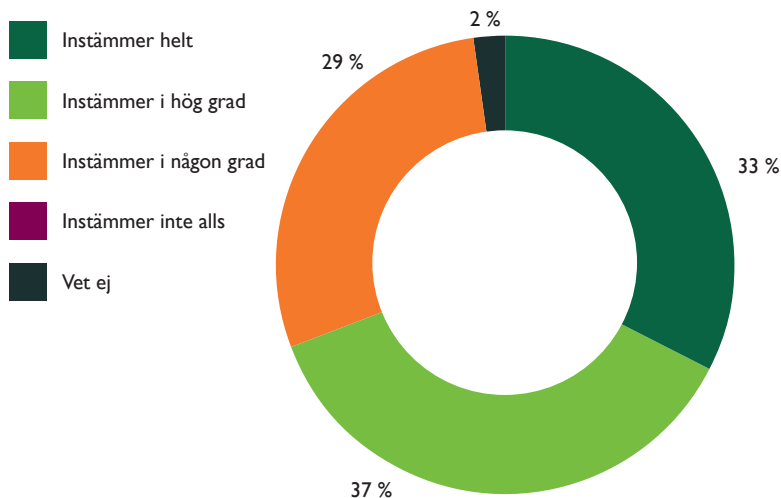
Ofta är förförståelsen för just det specifika företags situation låg. Inte sällan får man börja om från början vid varje tillsynstillfälle. Att ha kontakt med många olika personer är tidskrävande och innebär en stor kostnad för företagen.

Kunskapen hos inspektörer brister

Ytterligare en problematik är den bristande kompetensen hos de kommunala tjänstemännen. I princip samtliga servicestationer (**99 procent**) ser detta som ett problem i olika grad och nästan nio av tio respondenter totalt sett instämmer.

FIGUR 3

Sakkunskaper hos tillsynsinspektörer är ofta låg



En del av de intervjuade företrädarna för servicestationer ifrågasätter om exempelvis miljötillsyn borde utföras på kommunal nivå. I större kommuner tycks inte denna problematik vara lika påtaglig, vilket innebär tydliga skillnader och olika förutsättningar för företagen.

”Största problemet är att regelverkstolkningar och variation på kompetens gör att tillsyn på en ort kan skilja sig radikalt mot en annan ort. Större seriösa företag anpassar sig då efter den hårdaste tolkningen och upplever konkurrensnackdelar lokalt mot mindre aktörer som vi upplever inte får lika höga krav på sig.”

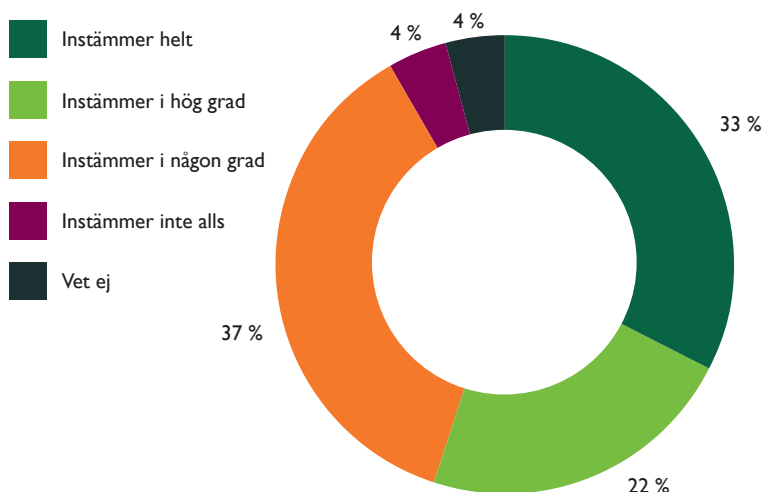
Bemötande och attityder

Det är inte bara sakkunskapen hos inspektörerna som brister utan även attityden. Många ser det inte som sin roll att hjälpa företagen att göra rätt, utan endast att upptäcka och påpeka fel. **92 procent** av servicestationerna upplever detta som ett problem, med den generella siffran är **82 procent**. Bland kan anmärkningar göras, men hur det bör fungera i stället går det sällan att få svar på. Det kan framstå som att de kommunala tjänstemännen är undersysselsatta och letar fel för sakens skull, enligt flera av de intervjuade.

"Att kommunen utför kontroller är väl helt ok men för att hjälpa företagarna skulle de också kunna presentera lösningar."

FIGUR 4

Inspektörer kommer med anmärkningar på vad som är fel, men inte vad som ska göras istället



Om en servicestation ingår i en franchisekedja innebär det ofta så att den lokala företagaren inte är fastighetsägare, utan hyr in sig i fastigheten. Det medför att anläggningen med distribution av bränsle sköts av den centrala organisationen. Där sköts också anmälan om miljöfarlig verksamhet. När det görs inspektioner medverkar dock det lokala företaget i denna.

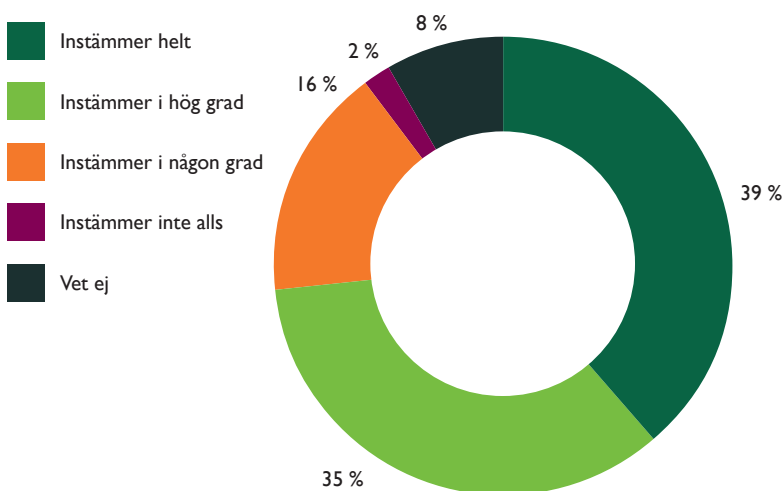
I sammanhanget uppger många att miljöinspektörer tenderar att anmärka på delar i biltvättar som borde vara standardiserade redan när en tvätt kommer från tillverkaren. Det kan handla om oljeavskiljare som används för att rena vattnet efter tvätt. Exemplet med biltvättar återkommer i olika sammanhang och i enkäten anser 76 procent av samtliga tillfrågade företag och **81 procent** av servicestationerna att inspektörerna kommer med anmärkningar på exempelvis denna verksamhet som borde vara standardiserad

Dialog med företagen brister

Att skapa ömsesidig förståelse mellan myndigheter och företag förutsätter en aktiv dialog. Men även här brister det betänkligt.

FIGUR 5

Kommunens dialog med företagare om hur tillsynsverksamheten bedrivs är otillräcklig



84 procent av respondenterna menar att dialogen med företagen om hur tillsynsverksamhet ska bedrivs är otillräcklig och samma siffra för servicestationer är hela **90 procent**. Endast en liten andel tycker den dialog som förs är tillräcklig i dagsläget.

Skillnader i taxor samt avgifter för inspektion som inte skett

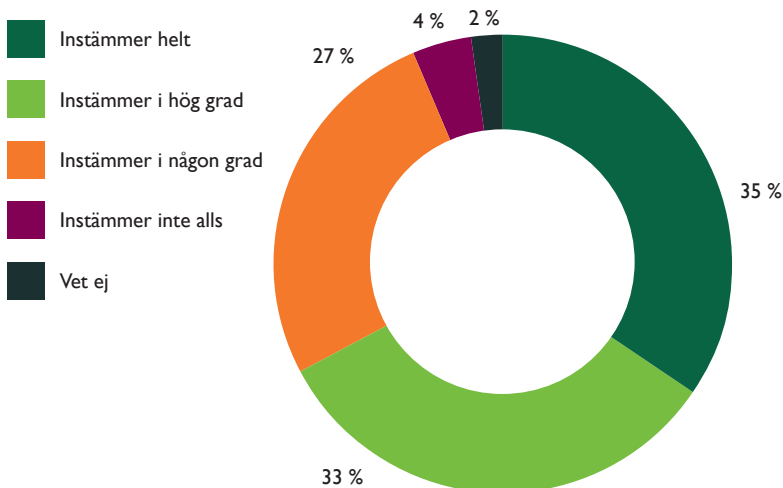
Taxor för tillsyn och avgifter skiljer sig markant mellan olika kommuner på ett sätt som är svårt att förklara på sakliga grunder, vilket kommer till uttryck i både intervjuer och enkätsvar.

"Det skiljer ofantligt mycket mellan alla kommuner för de avgifter som kommunen tar ut. I en kommun kan det kosta 14500kr/år för tillstånd biltvätten och i en annan 4500kr/år. Och då är handlar det om stationer som är likvärdiga. Hur kan detta vara möjligt? Helt sjukt!"

Ibland kan det till och med förekomma att man blivit debiterad för en tillsyn som inte ens utförts då ingen inspektör syns på plats. Hela **95 procent** av servicestationerna uppger att detta inträffat i någon mån, medan samma siffra för verkstäder är **79 procent** och för bilhandlare **74 procent**. Att i efterhand få en tydlig redovisning vilka kostnader som företaget debiterats för är svårt eller inte möjligt alls.

FIGUR 6

Vi betalar för tillsyn som inte utförs



”Det är irriterande att betala 10 000-tals kronor varje år för div tillsyn, när tillsyn inte sker. Sist vi hade miljötillsyn var 2022, men betalar full avgift.”

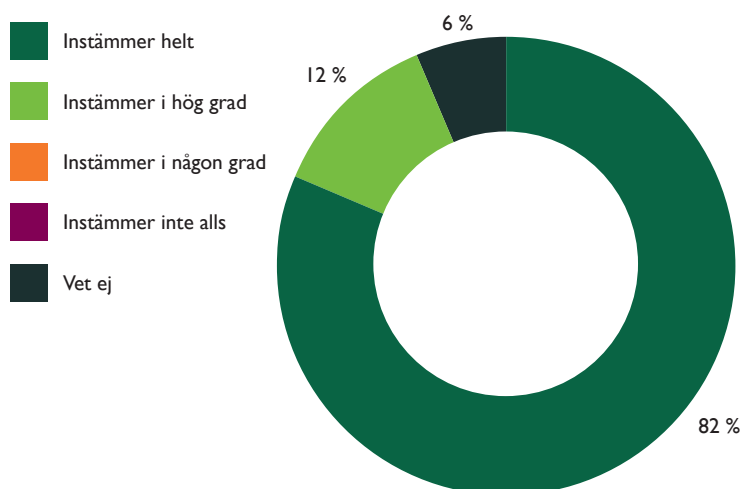
Osund konkurrens

”Just de som konkurrerar på osunda villkor. Kommunen åker förbi på väg till oss men ingen reagerar på att handtvättad bil kostar 150kr... med den summan lär man inte ha råd med slamtömning eller tillstånd”

Ytterligare en aspekt som lyfts i både intervjuer och enkätsvar är att det finns aktörer på marknaden som inte alls följer regelverken utan bedriver svart verksamhet. Benägenheten hos kommunerna att bedriva tillsyn där är dock låg, då det upplevs lättare att idka tillsyn hos aktörer som i grunden vill göra rätt. Detta snedvrider konkurrensen. Hela **94 procent** av servicestationerna uppger att tillsyn bedrivs mot aktörer som har tillstånd, men inte mot svarta verksamheter på marknaden. Siffran för andra branscher är något lägre, men ungefär på samma nivå.

FIGUR 7

Tillsyn bedrivs mot de som har tillstånd, men inte mot de aktörer som bedriver verksamhet utan tillstånd, till exempel via annonser på sociala medier



”Skötsamma företagare granskas mycket noga eftersom det finns rätt tillstånd, handlingar och egenkontroll hos dem. Andra företag som struntar i det mesta granskas inte alls då det ”blir jobbigt” för tjänstemannen, som får till följd att olika villkor gäller för företagande.”

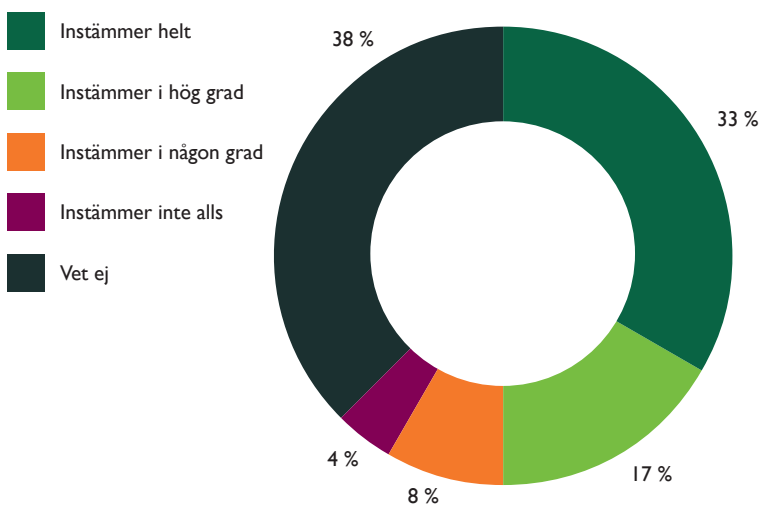
Elektrifieringen och omställning

Omställningen pågår för fullt inom transportsektorn, men har kommit olika långt i olika delar av den. **39 procent** av servicestationerna uppger att de installerat laddmöjligheter för kunderna. När det gäller installation av laddstolpar eller anläggningar för nya bränslen till exempel är det också något som i regel sköts av fastighetsägaren och den centrala organisationen, inte av franchisetagaren. Detta är dock en lång process och Sverige har längre byggtid för laddstationer än våra nordiska grannländer, uttrycker personer på centrala funktioner:

Hindren för elektrifieringen är många, men en sak som upplevs som ett problem är den långa och krångliga processen med bygglov och andra tillstånd. **58 procent** uppger detta, men hela **38 procent** vet inte. Det sistnämnda beror med största sannolikhet på att utbyggnad av laddmöjligheter inte sköts av den lokala aktören primärt, utan av den centrala organisationen i en franchisekedja eller av en helt extern aktör eller att man helt enkelt inte byggt ut laddmöjligheter:

FIGUR 8

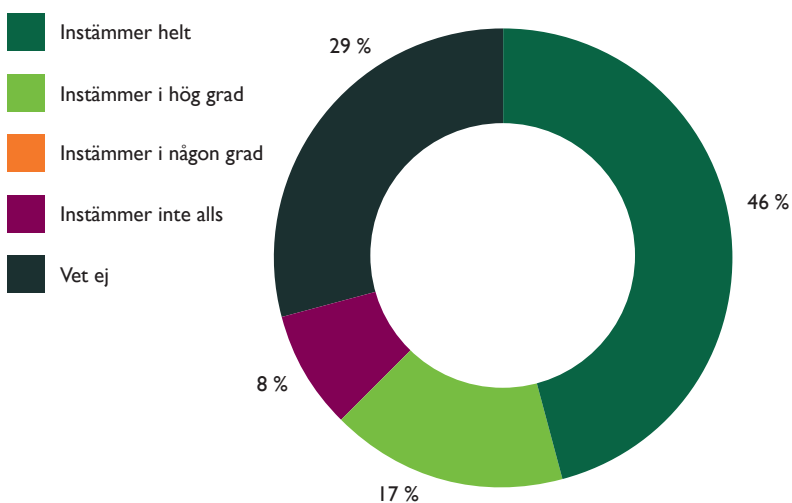
Väntetiden för bygglov och övriga tillstånd i byggskedet för laddinfrastruktur är för lång. Blir hinder för elektrifieringen.



Som synes är också anslutning till elnätet ett hinder för elektrifieringen.

FIGUR 9

Väntetiden för att få effekt och anslutning till elnätet är för lång. Blir hinder för elektrifieringen.



Vilket stöd erbjuder kommunerna?

”Det är svårt att veta allt man behöver tillstånd för. Kommunen skriver gladeligen ut böter istället för att hjälpa företagarna i kommunen. Man får stånga sig blodig för att ens få prata med handläggarna i kommunen.

Som tidigare nämnts erbjuder kommunerna ett visst stöd för den som vill etablera en servicestation eller redan driver en sådan. En del kommuner erbjuder företagslotsar, näringsutvecklare, eller näringslivsbolag (organisationsformen och terminologin kan variera), vilket är funktioner som är till för företagare som behöver hjälp med komplexa ärenden eller inte hittar rätt väg framåt. Här kan hjälp erhållas i form av att olika funktioner samlas och informerar om vilka regelverk och förväntningar som finns på företagen.

Ofta finns tillstånd, tillsyn och regler samlade på kommunernas hemsidor, men det varierar påtagligt hur det är utformat.¹² Det finns ingen information riktad specifik till servicestationer, men väl om de olika delområden som servicestationer i regel berörs av. Många servicestationer upplever att informationen är spretig och svår att hitta.



Sammanfattning av studien kring regelkrångel för servicestationer

Denna studie är baserad på intervjuer och enkäter med servicestationer, verkstäder och bilhandlare. Den visar på ett växande och allvarligt problem med regelkrångel som hämmar företagande och snedvrider konkurrens. Servicestationer är en extra utsatt bransch där många olika komplexa regelverk och lagar påverkar och skapar något av en smältdegel av regelkrångel. Det handlar inte främst om enskilda regler, utan om en övermäktig samlad byråkrati och inkonsekvent tillämpning av lagar mellan olika kommuner.

Trots att hela landet lyder under samma lagstiftning, varierar tolkningar, avgifter och tillsyn kraftigt. Detta skapar rättsosäkerhet, gör planeringen svår och innebär att seriösa företag missgynnas jämfört med mindre nogräknade aktörer: **94 procent** av de tillfrågade anser att regelkrånglet ökat senaste året, och **93 procent** upplever att mängden inspektörer och myndighetskontakter är betungande.

Kritiken riktas mot:

- Varierande och godtyckliga tillsynsavgifter – samma tillsynsverksamhet kan kosta många gånger mer att bedriva i en kommun än i en annan.
- Osund konkurrens från aktörer som inte följer regelverk men ändå undgår tillsyn.
- Låg kompetens hos inspektörer, särskilt i mindre kommuner, vilket leder till olika krav beroende på ort.
- Otillräcklig dialog och vägledning – **90 procent** anser att kommunernas dialog med företagen är bristfällig.
- Bristande bemötande vid tillstånds- och tillsynsfrågor, där företag får anmärkningar utan några rekommendationer om lösningar.
- Långa handläggningstider exempelvis vid tobaksförsäljning i samband med ägarbyten, vilket påverkar intäkterna.
- Utöver detta ses elektrifieringen som viktig men hämmas av långsamma tillståndsprocesser och svårigheter att få anslutning till elnätet. Detta hindrar elektrifieringen och omställningen av transportsektorn.

Slutligen framkommer att det kommunala stödet varierar kraftigt. Även där företagslotsar finns saknas ofta riktad och lättillgänglig information för denna typ av verksamhet.

Förslag som skulle förbättra servicestationernas förutsättningar

Utifrån den genomförda studien kring servicestationernas förutsättningar växer en insikt fram om att regelbördan och dess tillämpning behöver ses över ur ett rättssäkerhets- och konkurrensperspektiv. Det krävs ökad likvärdighet, tydligare ansvarsfördelning, förbättrad dialog mellan myndigheter och företag samt att tillsyn används som ett verktyg för att skapa förutsättningar – inte bara utöva kontroll.

Dialog och samarbete

- Kommunerna bör ha bättre dialog med företagare inom servicestationens branschen för att säkerställa att tillsynsverksamheten är transparent, förutsägbar och anpassad till verksamheternas praktiska villkor.
- Ersätt dagens ofta sanktionstunga modell med ett vägledande system där inspektörer i första hand utfärdar åtgärdsförelägganden med konkreta förbättringsförslag och rimlig tidsfrist. Sanktioner bör endast tillämpas vid upprepad bristande efterlevnad. På så sätt främjas regelefterlevnad, inte bestraffning.
- Skapa incitament för kommuner som samordnar sin tillsynsverksamhet och minskar företagens administrativa börda. Företag ska erbjudas en kontaktpunkt som ansvarar för samordning av tillsynsaktiviteter. Kommunernas arbete bör följas upp genom en årlig nationell jämförelse och resultatredovisning.

Effektivare tillsyn

- Utveckla och standardisera checklistor för hur tillsyn av servicestationer ska genomföras. Dessa bör tas fram av relevanta myndigheter i samråd med kommuner och branschrepresentanter och omfatta områden som miljötillsyn, brandskydd, livsmedelshantering och tobakstillsyn. På så vis skapas enhetlighet och förutsägbarhet oavsett geografisk plats.
- Inför krav på att kommuner endast får fakturera för faktisk, dokumenterad tillsyn. Tillsynsrapporter ska bifogas fakturan och innehålla datum, inspektör, kontrollområden och slutsatser. Systemet bör kompletteras med en möjlighet för företag att invända mot fakturor inom en viss tidsram.
- Utforma ett transparent och enhetligt beräkningssystem för tillsynsavgifter som ska tillämpas av samtliga kommuner. Systemet bör innehålla tydliga faktorer som påverkar avgiften, såsom verksamhetens storlek, riskklassning och tillsynstillfällen. Ett nationellt digitalt verktyg kan med fördel tillhandahållas för att beräkna och kommunicera dessa avgifter till företag.
- Skapa regionala samverkansnätverk där mindre kommuner delar på kompetens inom tillsynsområden, exempelvis genom gemensamma inspektörspooler eller

digitalt expertstöd. Samtidigt bör statliga myndigheter erbjuda återkommande fortbildning, branschspecifik kompetensutveckling och e-lärande för inspektörer och handläggare.

Bekämpa osund konkurrens

- Ett större fokus måste ligga på att bekämpa osund konkurrens och oseriösa aktörer istället för att jaga seriösa aktörer med detaljfrågor. Inspektörer måste arbeta aktivt för att hitta oseriösa aktörer när det gäller till exempel biltvättar som ofta marknadsför sig genom digitala kanaler.
- Informationskampanjer riktade till allmänheten om varför det är viktigt att välja seriösa aktörer för exempel biltvättar (t.ex. miljöskydd).
- Kanske kan digitala plattformar/appar för seriösa aktörer utvecklas där kunder kan hitta kontrollerade och godkända tvättar.

Omställningen

- Inför tvingande tidsfrister vid tillståndsärenden för att förkorta handläggnings-tiderna och skapa större transparens i tillståndsprövningen.¹³
- Lagstifta om Energimarknadsinspektionens förslag om att elnätsbolag ska tillämpa både aktiv köhantering och transparens kring kötider.¹⁴
- Genomför Energimyndighetens förslag att alla statliga stöd för laddinfrastruktur för tunga fordon och för publik laddinfrastruktur för lätta fordon, samlas hos Energimyndigheten.¹⁵

Fakta om servicestationer

Kort historik

Mackar, servicestationer eller bensinstationer... kärt barn kan ha många namn. Gemensamt för dem alla är att ett av huvudsyftena är att förse kunderna med olika former av bränsle. Alltsedan bilen gjorde sitt intåg i samhället har behovet funnits. Ordet mack är faktiskt från början ett varumärke och en förkortning av initialerna för de fyra personer som konstruerade Sveriges första bensinpump av märket MACK 1913.¹⁶

Redan på 1930-talet fanns över 12 300 försäljningsställen, för att sedan sjunka till 9000 mot slutet av 1960-talet. Dessa var så gott som alltid bemannade och ungefär hälften var större försäljningsställen för motorbränsle med butik och bilrelaterad service. I dagsläget finns ca 3000 stationer i Sverige. Utöver det finns upp mot

¹³ Kap. 14.9.8 s.1323ff i SOU 2024:98 *En ny samordnad miljöbedömnings- och tillståndsprövningsprocess*

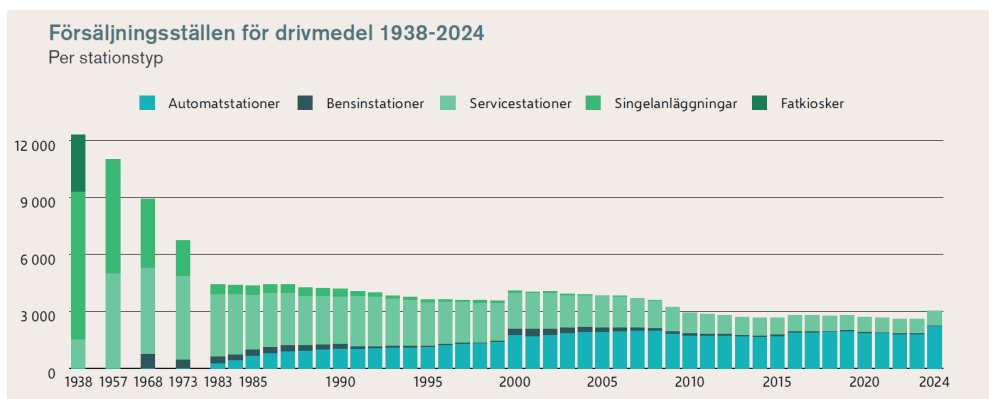
¹⁴ Energimyndighetens promemoria ER 2025:12 *Effektivare stöd för laddinfrastruktur*

¹⁵ Energimyndighetens promemoria ER 2025:12

¹⁶ Kulturarv Stockholm

600 stationer som inte tillhör någon av de större drivmedelskedjorna, så kallade vita pumpar, som inte redovisas i diagrammet.¹⁷

DIAGRAM 3



Olika typer av försäljningsställen

I dagsläget finns det möjlighet att införskaffa bränsle vid olika typer av försäljningsställen. Nedan finns definitioner av vad som avses.

Servicestation – Större försäljningsställe för motorbränsle med butik och bilrelaterad service.

Automatstation – Obemannat försäljningsställe, betalning genom automat. Ej butikslokal eller i anslutning till butik, garage eller motsvarande.

Bensinstation – Försäljningsställe med flera pumpar och butikslokal. Ej servicearbeten eller Gör det Själv.

Singelanläggning – Enstaka pumpar i anslutning till annan verksamhet, butik, garage eller motsvarande.

Fatkiosk – Bensin pumpas direkt från bensinfat, ofta i anslutning till lanthandel, spiceriaffär eller bilverkstad.

I denna framställning har fokus varit på servicestationer, om inte annat anges.

Detta är Transportföretagen

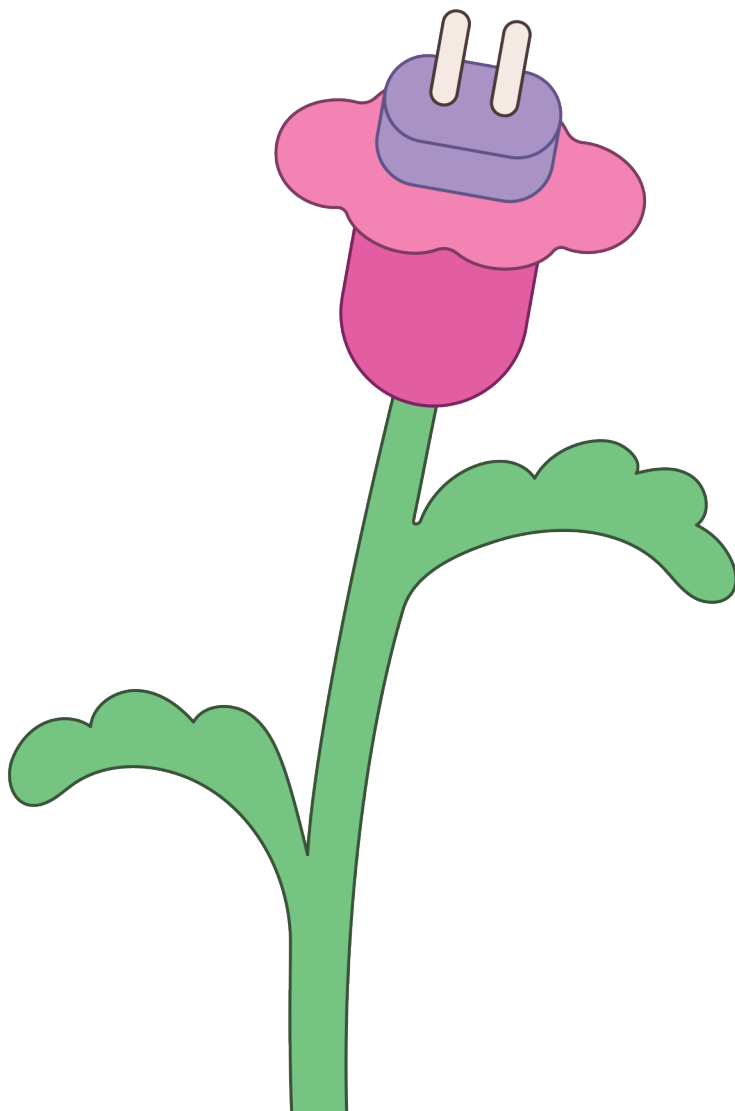
Transporter är samhällets blodomlopp. Våra medlemmars betydelse för tillväxt och välbefinnande i Sverige kan inte nog framhållas. Därför arbetar vi för att skapa goda förutsättningar för transportnäringen och att på så sätt medverka till välfärd och hållbar tillväxt för alla. För att stödja branschernas verksamhet och utveckling arbetar vi för att skapa stabila och konkurrenskraftiga regler.

Genom att teckna kollektivavtal och påverka politiska beslut stödjer vi våra medlemmar och deras behov för att skapa ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart samhälle.

Transportföretagen är en medlemsorganisation inom Svenskt Näringsliv. Vi representerar sju branscher som alla bidrar till samhällsutvecklingen.

Våra medlemsförbund är:

- Transportföretagen Flyg
- Transportföretagen Motor
- Sveriges Bussföretag
- Transportindustriförbundet
- Transportföretagen Hamn
- Transportföretagen Sjöfart
- Transportföretagen Väg



Om enkäten

Enkäten om regelkrångel har besvarats av 137 medlemsföretag som bedriver verksamhet inom motorbranschen, främst servicestationer, verkstäder och bilhandlare. Den totala svarsfrekvensen för enkäten ligger på ca 8 procent. Dock är inte svarsfrekvensen avgörande för en pålitlig undersökning utan urvalet. Vi ser att respondenterna är fördelade på samma sätt som medlemskåren i Transportföretagen Motor; vad gäller delbranscher och enkätsvaren bekräftar svaren från djupintervjuerna, varför vi bedömer resultatet som säkerställt.

Enkäten genomfördes i maj 2025.

Referenser

- Trafikanalys, *Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi*, hämtad, Rapport 2024:10.
- Konkurrensverket, *Konkurrens och tillväxt inom e-handeln*, Rapport 2021:3.
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, *Cisterner för brandfarliga vätskor*, *Handbok till MSB:s föreskrifter 2014:5*
- Organisationen Sveriges Servicestationer, oss.se, *500 mackar hotade*. (Hämtad april 2024).
- Svenskt Näringsliv, *Bättre och tydligare avgiftsstrukturer vid kommunal tillsyn*, 23 mars 2021 (Hämtad maj 2025).
- Näringslivets Regelnämnd (NNR), *Slutrapport NNR Kommungranskning 2020*. (Hämtad mars 2025).
- Svenskt Näringsliv, *Företagens regionala utveckling 2025*, Februari 2025.
- Livsmedelsverket, *Lagstiftningen - en introduktion*. (Hämtad april 2025).
- Naturvårdsverket, naturvardsverket.se, *Anmäla ny miljöfarlig C-verksamhet*. (Hämtad maj 2025).
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, *MSBFS 2013:3 föreskrifter om tillstånd till hantering av brandfarliga gaser och vätskor*
- Brandkåren Attunda, brandkaren-attunda.se, *När behöver jag söka tillstånd till hantering av brandfarliga varor?*, (Hämtad juni 2025).
- Stockholms stad, tillstand.stockholm, *Tillstånd, regler och tillsyn, Bilvårdsanläggningar*. (Hämtad maj 2025).
- Kalix Kommun, kalix.se, *Tillstånd, tillsyn och regler*.se. (Hämtad juni 2025).
- Kulturarv Stockholm, www.kulturarvstockholm.se, *industrihistoria, macken* (Hämtad mars 2025).
- Drivkraft Sverige, *Från bensinmack till energistation En bransch i ständig utveckling*, 2025.

Referenser, grafer

- Diagram 1, Svenskt Näringsliv, foretagsklimat.se (Hämtad, september; 2025).
- Diagram 2, Svenskt Näringsliv, foretagsklimat.se (Hämtad, september; 2025).
- Diagram 3, Kulturarv Stockholm, kulturarvstockholm.se, (Hämtad, maj, 2025).



Kontakt

Tina Thorsell,
samällspolitisk chef
tina.thorsell@transportforetagen.se

www.transportforetagen.se
info@transportforetagen.se

TRANSPORTFÖRETAGEN