



## STORTINGET

# Innst. 295 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget  
fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:178 S (2025–2026)

**Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Pollestad og Trygve Slagsvold Vedum om beredskapslagring av diesel og flybensin**

Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på [stortinget.no](http://stortinget.no).

Til Stortinget

## Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen snarest etablere en bedre ordning for beredskapslagring av diesel og flybensin i Norge, som sikrer forsynings sikkerheten i alle landsdeler i 90 dager, i tråd med dagens krav i blant annet Sverige og Finland.
2. Stortinget ber regjeringen vurdere tiltak for å sikre produksjon av diesel i Norge og komme tilbake til Stortinget senest høsten 2026 med forslag om dette.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

## Komiteens behandling

Komiteen har i brev av 23. mars 2026 til Nærings- og fiskeridepartementet ved statsråd Cecilie Myrseth bedt om en vurdering av forslaget. Statsrådets uttalelse følger av vedlagte brev av 13. april 2026.

Komiteen har invitert til skriftlig høring, men mottok ingen høringsinnspill i saken.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Hagenborg, lederen Mani Hussaini, Linda Monsen Merkesdal, Torbjørn Vereide og Solveig Vik, fra Fremskrittspartiet, Kristoffer Sivertsen, Rikard Spets, Morten Stordalen og Tor Mikkell Wara, fra Høyre, Kari Sofie Bjørnsen og Aleksander Stokkebø, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Senterpartiet, Ole Herman Sveian, fra Rødt, Sofie Marhaug, fra Miljøpartiet De Grønne, Frøya Skjold Sjursæther, og fra Venstre, Grunde Almeland, visertil Representantforslag 178 S (2025–2026) om beredskapslagring av diesel og flybensin.

Komiteen registrerer at det ikke er kommet inn noen skriftlige innspill til forslaget.

Komiteen viser til at gjeldende ordning for beredskapslagring er hjemlet i lov om beredskapslagring av petroleumsprodukt og forskrift om beredskapslagring av petroleumsprodukt fra 2006. Ordningen er rettet inn mot å ivareta sivil forsyning ved kriser i fredstid og vesentlige markedsforstyrrelser.

Komiteen viser også til at drivstoffselskaper som importerer eller produserer 10 000 kubikkmeter eller mer av lagringspliktige produkter i året, er pålagt å lagre drivstoff tilsvarende 20 dagers innenlands forbruk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at regjeringen jobber med å tilpasse beredskapslagrene til det nye trusselbildet. Hvor store lagrene bør være, må man vurdere blant annet opp mot hva som er praktisk gjennomførbart, egen raffinering- og lagerkapasitet, ansvarsfordeling og kostnader.

Disse medlemmer viser til at det finnes to internasjonale rådende systemer for beredskapslagring av petroleum, tilhørende henholdsvis Det internasjonale energibyrået (IEA) og EU. Både IEA og EU benytter enheten «råoljeekvivalenter» for å gi et sammenligningsgrunnlag på tvers av land og for å sette lagerkrav til medlemslandene. Råoljeekvivalenter dekker både råolje og petroleumsprodukter, som begge inngår i utregningsgrunnlaget til både IEA og EU. IEAs medlemsland er spredd på tvers av kontinenter og er pålagt å holde beredskapslagre tilsvarende 90 dagers nettoimport av råoljeekvivalenter. Nettoeksportører av råoljeekvivalenter, som Norge, Canada, Mexico og USA, er derfor fritatt fra kravet om å holde beredskapslagre. EU har valgt en ordning med det som gir størst volum av 61 dagers innenlands forbruk eller 90 dagers nettoimport av petroleum. EU ønsker også å sikre fysisk tilgang på petroleumsprodukter til sine medlemsland, som i motsetning til IEA-medlemmene er lokalisert innad i samme regionale marked.

Disse medlemmer minner om at timing av oppbygging av lagerkapasitet er viktig. Dersom myndighetene aktivt varsler opptrapping, vil aktørene kunne justere prisene deretter slik at kostnaden for staten og samfunnet blir unødvendig høy. Ikke minst ville det å kjøpe inn volumer mens energikrisen pågår, virke negativt på den forsyningssituasjonen verden og Europa er i nå og være i strid med kollektive tiltak i regi av IEA for å redusere slike beredskapslagre. Det er ikke fornuftig å handle inn produktvolumer i den pågående krisen, når det er knapphet i markedet, og fordi de utenrikspolitiske konsekvensene ved et eventuelt innkjøp kan oppleves som svært negative. Videre er det ikke å anbefale å kjøpe inn drivstoff når prisene er så høye. Det er allikevel en mulighet å inngå avtaler om lagerkapasitet og sette anlegg i stand, mens man avventer eller planlegger for å handle inn produktvolumer.

Disse medlemmer viser til at konservative anslag, basert på drivstoffpriser før blokaden av Hormuz, tilsier at kostnaden ved å øke beredskapslagrene til 61 dager er 1,8 mrd. kroner. Dette er det antall dager Norge kan velge som beredskapsnivå dersom vi legger innenlands forbruk til grunn, og ikke nettoimporten slik IEAs retningslinjer legger opp til, og som er Norges praksis per nå. 90 dager er dermed et høyere nivå enn hva IEA anbefaler nasjoner som er netto oljeeksportører. Ved å benytte de samme konservative anslagene på drivstoffpris vil kostnaden knyttet til å kjøpe inn 70 dager med drivstoff bli på om lag 7 mrd. kroner. Dette forutsetter at

staten har ansvaret og eier lagrene fullt ut. Disse medlemmer påpeker derimot at dersom næringslivet pålegges å holde deler av disse lagrene, for eksempel halvparten (35 dager), vil beløpet naturligvis halveres for staten. Denne kostnaden er kun knyttet til kjøp av drivstoff og gjelder ikke investeringer i fysiske lagerareal med høy sikkerhet, drift av lagrene hvor særlig hensyn til rullering spiller inn.

Disse medlemmer mener at de høye kostnadene understreker behovet for en grundig utredning av et eventuelt nytt mål på beredskapslagre. En utredning bør kartlegge tilgjengelig og mulig lagerkapasitet, inkludert kostnader ved rehabilitering eller nybygg, og alternativer til fordeling av lagringen mellom private aktører og lagre med statligeide produkter. Disse medlemmer mener Stortinget bør informeres om hvordan eventuelle lagre med statligeide produkter bør driftes, inkludert spørsmål om geografisk spredning og sikring. Disse medlemmer viser til at staten også må ta stilling til graden av utenlandslagring og hvor mye kontroll man ønsker over produktsammensetningen, særlig for drivstoff Norge er nettoimportør av.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at forsyningssikkerhet for drivstoff er en grunnleggende forutsetning for både nasjonal beredskap og opprettholdelsen av sentrale samfunnsfunksjoner. Tilgang til bensin, diesel og flydrivstoff er avgjørende for Forsvarets operative evne, for alliert mottak og for samfunnskritiske sektorer som transport, landbruk, fiskeri, anleggsvirksomhet og nødetater.

Etter komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiets syn er det derfor en klar statlig kjerneoppgave å sikre tilstrekkelig beredskap på dette området.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre merker seg at Norge i dag kun har krav om lagring tilsvarende om lag 20 dagers forbruk, og at dette er vesentlig lavere enn nivået i sammenlignbare land som Sverige og Finland, hvor kravet er 90 dager. Etter disse medlemmers vurdering synliggjør dette et betydelig etterslep i norsk beredskapspolitikk, særlig sett i lys av den sikkerhetspolitiske utviklingen i Europa.

Disse medlemmer viser videre til funnene i Forsvarets forskningsinstituttets rapport (FFI-rapport 26/010), som dokumenterer vesentlige sårbarheter i den norske drivstofforsyningen. Særlig trekkes det frem at Norge i stor grad er avhengig av importert diesel og flydrivstoff. Det påpekes videre at det eksisterer et potensielt betydelig gap mellom fredstidsvolumer og behov i en krisesituasjon. Disse medlemmer vil understreke at svikt i drivstofforsyningen raskt vil kunne få alvorlige konsekvenser, både for Forsvarets evne til operasjo-

ner og for opprettholdelsen av kritiske samfunnsfunksjoner.

På denne bakgrunn mener disse medlemmer at det er behov for en vesentlig styrking av beredskapslagringen av drivstoff i Norge, særlig for diesel og flydrivstoff.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at nivået bør bringes opp til et nivå som er sammenlignbart med våre naboland, og at dette må ses i sammenheng med et tydeligere statlig ansvar i samarbeid med relevante aktører i næringen.

Disse medlemmer mener en styrking av beredskapslagringen i hovedsak bør skje gjennom økt kapasitet ved eksisterende terminaler og anlegg, for å sikre rask gjennomføring og kostnadseffektiv oppskalering. Disse medlemmer viser i den forbindelse til at det allerede finnes flere relevante lokasjoner langs kysten som egner seg for kapasitetsøkning, blant annet anlegg på Slagentangen (Tønsberg, Esso), Kirkenes, Skjelnan (Tromsø), Gangsås (Harstad), Vestervika (Bodø), Larsgården (Ålesund), Lillesund (Haugesund), Tananger (Sola) og Sjursøya. Disse medlemmer vil understreke at dette ikke er en uttømmende liste, men peker her på ulike muligheter.

Disse medlemmer mener videre det vil være hensiktsmessig å se til andre nordiske land, som eksempelvis Danmark, der staten leier lagerkapasiteten til beredskapsformål.

Disse medlemmer mener videre at regjeringen i sitt videre arbeid må vurdere tiltak som kan bidra til å styrke nasjonal produksjon av drivstoff, som et ledd i å redusere sårbarheten knyttet til importavhengighet.

Disse medlemmer mener samlet sett at de forhold som avdekkes i FFI-rapporten, tilsier at det foreligger en klar systemsvikt i dagens beredskapsnivå, og at det er behov for rask oppfølging fra myndighetenes side.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag.

«Stortinget ber regjeringen vurdere egnede lokasjoner for oppbygging av beredskapslager av drivstoff, herunder blant annet Slagentangen (Tønsberg, Esso) samt anlegg i Fredrikstad, Bergen, Kirkenes (St1), Skjelnan (Tromsø, St1/CK), Gangsås (Harstad, St1/CK), Vestervika (Bodø, St1), Larsgården (Ålesund, St1), Lillesund (Haugesund, St1), Tananger (Sola, St1) og Sjursøya (Oslo, flere sammen), og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2027 med mulige lokasjoner og en plan for oppbygging av beredskapslagre over hele landet.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest mulig fremme forslag om umiddelbare tiltak for å styrke beredskapen for bensin, diesel og flydrivstoff, herunder sikre utnyttelse av eksisterende lagre, slik at forsynings sikkerheten opprettholdes dersom tilgangen bortfaller innen få uker.»

«Stortinget ber regjeringen snarest igangsette en kartlegging av beredskapslagring av bensin, diesel og flydrivstoff, med sikte på å sikre tilstrekkelig forsynings sikkerhet for opprettholdelse av kritiske samfunnsfunksjoner opp mot nivået i sammenlignbare nordiske land, og fremme saken for Stortinget senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2027.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre viser til at vi står i den mest alvorlige sikkerhetspolitiske situasjonen siden andre verdenskrig, og at vi må forvente at den geopolitiske usikkerheten fortsetter de neste årene. Situasjonen i verden er helt annerledes enn hva den var da de norske kravene til 20 dagers beredskapslagring ble vedtatt i 2006. Den gang hadde Esso et raffineri som produserte store mengder diesel og flydrivstoff. Disse medlemmer viser til at beredskapslagrene den gang ble kalibrert for fredstid, da man ikke så for seg at det skulle bli konflikt eller krig i overskuelig framtid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre mener at man i lys av den fullskala invasjonen av Ukraina i 2022 allerede burde startet et arbeid med å gjennomgå reglene for økt beredskapslagring. At vi i dag har ett raffineri, betyr ikke automatisk at det gir oss økt beredskap, da raffineriet er forpliktet til å levere drivstoff til sine kunder, uavhengig av hvilket land de holder til i.

Disse medlemmer erkjenner at vi i dag må importere store deler av flydrivstoffet og dieselen, noe som gir Norge en sårbarhet. Krisen vi har i dag, er alvorlig, men ville fort eskalert dersom man på et tidspunkt hadde vært stilt overfor en større krig i Europa. Disse medlemmer mener det er for sent å bare utrede beredskapsbehovet nå som konflikten er på det nivået det er. Arbeidet med å styrke lagerkapasiteten bør igangsettes umiddelbart, i tett og forutsigbart samarbeid med næringslivet.

Disse medlemmer mener vi må lære av den situasjonen vi nå står i, og bruke den kunnskapen til å forberede oss på hva som kan komme om krisen forsterkes ytterligere, og ikke minst forberede oss på hvordan vi skal håndtere fremtidige kriser. Med bare 20 dagers lagerkapasitet er det åpenbart behov for å styrke beredskapen knyttet til egenproduksjon og drivstofflagre i Norge og redusere sårbarheter for det norske samfunnet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er opptatt av at en slik opptrapping av beredskapen må påbegynnes så snart som mulig, samtidig som innretningen og implementeringen gjennomføres slik at man i størst mulig grad unngår et ytterligere sterkt press på drivstoffprisene i landet.

Disse medlemmer vil påpeke viktigheten av et tett samarbeid med våre naboland om tiltak og grep som samlet sett kan styrke vår felles beredskap.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Venstre peker på at beredskapslagring av diesel og flybensin bør ses i sammenheng med beredskapsarbeidet i Norden. Et tettere nordisk samarbeid kan gi bedre utnyttelse av ressurser og styrke den samlede forsyningsikkerheten i regionen, blant annet gjennom gjensidig støtte ved forsyningsvikt.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med våre nærmeste naboland, for eksempel i Norden og Storbritannia, om mulighetene for tettere samarbeid rundt beredskap for produksjon og lagring av drivstoff.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest mulig styrke beredskapen knyttet til produksjon og lagring av drivstoff for norske behov, som gir forsyningsikkerhet for hele landet og sikrer opprettholdelse av kritiske samfunnsfunksjoner, og så snart som mulig – senest innen oktober 2026 – komme tilbake til Stortinget med en plan for etablering av nødvendig kapasitet, opp mot 90 dager, og status for påbegynt opptrapping.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Rødt viser til at forsyningsikkerheten for drivstoff er en avgjørende del av Norges totalberedskap. Forsvaret, transport, nødetater og andre kritiske funksjoner er avhengige av stabil tilgang på bensin, diesel og flydrivstoff. Likevel har Norge kun beredskapslagre for rundt 20 dager, mot 90 dager i Sverige og Finland. Dette til tross for at Norge er et oljeproduserende land.

Disse medlemmer viser til at en ny rapport (FFI-rapport 26/010) fra Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) finner betydelige svakheter i beredskapen for drivstoff, og at svikt i drivstofftilgangen raskt vil kunne ramme viktige samfunnsfunksjoner negativt. Noe rapporten trekker frem, er at

- Norge er avhengig av importert diesel og flydrivstoff og har kun ett raffineri.

- Svikt i drivstoffforsyningen i krig vil raskt få svært alvorlige konsekvenser ettersom den er avgjørende for Forsvarets og alliertes operative evne. Det påvirker også flere andre kritiske samfunnsfunksjoner.
- Transportevne er en kritisk sårbarhet, særlig på grunn av begrensede transportmidler i Nord-Norge og behov for fremføring av militære styrker.

På denne bakgrunnen anbefaler FFI at det etableres strategiske drivstofflagre, slik sammenlignbare land allerede har, og disse medlemmer mener regjeringen bør følge opp anbefalingen med konkrete tiltak. Ettersom Norge, og også Europa, i liten grad er selvforsynt med egen produksjon av diesel og flydrivstoff, mener disse medlemmer at det er behov for å styrke beredskapen for disse drivstoffene. På lengre sikt bør det gjennomføres tiltak som kan styrke innenlandsk produksjon av diesel, for å redusere sårbarheten og sikre en mer robust forsyning. Disse medlemmer mener også at det må tas hensyn til geografisk fordeling av lagerkapasitet, spesielt med tanke på beredskapen og den militære aktiviteten i Nord-Norge.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere tiltak for å sikre produksjon av diesel og flybensin i Norge og komme tilbake til Stortinget senest høsten 2026 med forslag om dette for å sikre den nasjonale beredskapen.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Rødt og Venstre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreslå økte ambisjoner for styrket lagerkapasitet av diesel og flydrivstoff i Norge, herunder utrede alternativer for 61 og 90 dager lagerkapasitet, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.»

For en mer detaljert beskrivelse av forslagene viser komiteens medlem fra Senterpartiet til Representantforslag 178 S (2025–2026).

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener Norge har behov for å styrke beredskapslagrene, men at det er ikke stemmer at Norge stanser hvis lagrene med 20 dagers forbruk brukes opp, og vi ikke kan importere. Norge har betydelig produksjonskapasitet i Nordsjøen for råolje. Denne råoljen vil, ved eventuell produksjonsstans på Mongstad, kunne selges til europeiske raffinører, til dels gjennom rønett i bytte mot oljeprodukter. Det finnes også noe lagringskapasitet hos sluttbrukere, særlig for anleggsdiesel som ofte leveres direkte til forbruker. Anbefalingen

fra det internasjonale energibyrådet (IEA) om 90 dagers drivstofflager gjelder kun for land som er nettoimportører av olje. I tillegg er det verdt å nevne at de 90 dagene som gjelder i EU, innebærer full fleksibilitet på opptil 30 pst. av volumet lagret i et annet EU-land. Lagring av petroleumsprodukter har en svært stor kostnad, typisk 2–5 USD/mt per måned, avhengig av priskurven på produktet. Det betyr at dette ikke er en kostnad som utelukkende kan tas av næringslivet; det er for mye å bære for drivstoffselskapene, og det kan ikke bare veltes over på forbruker.

De tte medlem viser til at avtaler om lagring hos naboland er billigere, praktisk og noe vi kan komme raskt i gang med. Ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) finnes det ingen handelsavtaler for drivstoffberedskap, og Norge mangler dermed faste internasjonale ordninger for tilgang på drivstoff i kriser (TØI: Fuel redundancy in the Nordics, Pinchasik & Hovi, 2023 (Unntatt offentlighet, underlag til FFI-rapporten)).

Norge har derimot en krisehandelsavtale med Finland som åpner for gjensidig utveksling av varer og tjenester i krisesituasjoner. Selv om avtalen ikke er spesifikt rettet mot drivstoff, kan den gi et visst handlingsrom også for drivstoff, dersom ordinære forsyningslinjer bryter sammen. Avtalen kan gi muligheter for leie av ledig lager og tilgang til utenlandske raffinerier i Europa i en krisesituasjon.

De tte medlem mener det må på plass en nødaggregatstrategi. Blant annet stormen «Amy» har avdekket at vi mangler nødaggregater, og det gjelder energistasjoner, butikker og andre. For servicehandelen er dette særlig kritisk, for uten strøm kommer ikke drivstoffet opp av pumpene. Det trengs store aggregater for å holde pumpene i gang. Virke ønsker en nasjonal føring som styrker beredskapen lokalt, på en kostnadseffektiv måte. Strømbereidskap og drivstoffberedskap henger sammen. Helst ser vi at myndighetene eier og lagrer aggregatene, og at definerte beredskapspunkter (bensinstasjoner, drivstoffterminaler, butikker m.m.) klargjøres for mottak av aggregat ved behov. En slik «plug in»-løsning er praktisk og vil gi nytte på tvers av flest samfunnsområder. Å klargjøre for mottak av aggregat betyr at det må installeres/legges opplegg med kabler til el-tavlen slik at alt er forberedt teknisk på oppkobling. Nødaggregat kan også sørge for at elbilladerne fungerer i en krisesituasjon.

De tte medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gradvis styrke beredskapslagringen av diesel og flybensin i Norge, som sikrer bedre forsyningsikkerhet i alle landsdeler og styrker norsk næringsliv.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til avtaler om lagring med naboland.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak om nødaggregater senest høsten 2026.»

«Stortinget ber regjeringen oppdatere lagringsplikten av petroleumsprodukter slik at de produkter som til enhver tid lagres, er relevante i en beredskapssituasjon.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Rødt understreker at det er et mål å redusere bruken av fossilt drivstoff. Både reduksjon og omstilling er nødvendig av hensyn til klimagassutslipp og lokal miljøforurensning, men også av hensyn til Norges langsiktige energisikkerhet – og uavhengighet. Samtidig er dagens samfunn fortsatt avhengig av fossile energikilder for å opprettholde kritiske samfunnsfunksjoner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at den sikkerhetspolitiske utviklingen den siste tiden, samt erfaringer fra forstyrrelser i globale forsyningskjeder, tydelig har synliggjort dette. Tilgang på drivstoff er derfor ikke bare et spørsmål om energi, men også om nasjonal beredskap og sikkerhet.

Disse medlemmer mener at Norge bør opparbeide en langt større grad av selvforsyning og styrke hele samfunnets motstandskraft i møte med fremtidige kriser. Dette må inkludere etablering av beredskapslagre av kritiske varer som mat, medisin og drivstoff. Dette er avgjørende for å opprettholde den sivile beredskapen i møte med naturkatastrofer, klimaendringene, pandemier og krig.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å bøte på en situasjon med akutt drivstoffmangel.»

Disse medlemmer peker på de særskilte utfordringene knyttet til bruk av privatfly. Slike reiser medfører svært høye utslipp per passasjer sammenlignet med ordinær ruteflytrafikk, som i de fleste tilfeller utgjør et fullgodt alternativ. I lys av behovet for økt beredskap og prioritering av kritiske ressurser fremstår det som lite formålstjenlig at betydelige drivstoffressurser benyttes til transportformer med begrenset samfunnsnytte og høy klimabelastning.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre forbud mot privatflybruk ved akutt drivstoffmangel. Forbudet må gjøre unntak for flygninger begrunnet i liv, helse og sikkerhet.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen snarest mulig styrke beredskapen knyttet til produksjon og lagring av drivstoff for norske behov, som gir forsyningssikkerhet for hele landet og sikrer opprettholdelse av kritiske samfunnsfunksjoner, og så snart som mulig – senest innen oktober 2026 – komme tilbake til Stortinget med en plan for etablering av nødvendig kapasitet, opp mot 90 dager, og status for påbegynt opptrapping.

### Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen snarest mulig fremme forslag om umiddelbare tiltak for å styrke beredskapen for bensin, diesel og flydrivstoff, herunder sikre utnyttelse av eksisterende lagre, slik at forsyningssikkerheten opprettholdes dersom tilgangen bortfaller innen få uker.

#### *Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen snarest igangsette en kartlegging av beredskapslagring av bensin, diesel og flydrivstoff, med sikte på å sikre tilstrekkelig forsyningssikkerhet for opprettholdelse av kritiske samfunnsfunksjoner opp mot nivået i sammenlignbare nordiske land, og fremme saken for Stortinget senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2027.

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### *Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen vurdere egnede lokasjoner for oppbygging av beredskapslager av drivstoff, herunder blant annet Slagentangen (Tønsberg, Esso), samt anlegg i Fredrikstad, Bergen, Kirkenes (St1), Skjelnan (Tromsø, St1/CK), Gangsås (Harstad, St1/CK), Vestervika (Bodø, St1), Larsgården (Ålesund, St1), Lillesund

(Haugesund, St1), Tananger (Sola, St1) og Sjursøya (Oslo, flere sammen), og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2027 med mulige lokasjoner og en plan for oppbygging av beredskapslagre over hele landet.

### Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

#### *Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å bøte på en situasjon med akutt drivstoffmangel.

#### *Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen innføre forbud mot privatflybruk ved akutt drivstoffmangel. Forbudet må gjøre unntak for flygninger begrunnet i liv, helse og sikkerhet.

### Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt:

#### *Forslag 7*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak om nødaggregater senest høsten 2026.

#### *Forslag 8*

Stortinget ber regjeringen oppdatere lagringsplikten av petroleumsprodukter slik at de produktene som til enhver tid lagres, er relevante i en beredskapssituasjon.

### Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

#### *Forslag 9*

Stortinget ber regjeringen gradvis styrke beredskapslagringen av diesel og flybensin i Norge, som sikrer bedre forsyningssikkerhet i alle landsdeler og styrker norsk næringsliv.

#### *Forslag 10*

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til avtaler om lagring med naboland.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I og II fremmes av en samlet komite.

Komiteens tilråding III fremmes av Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Rødt og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med våre nærmeste naboland, for eksempel i Norden og Storbritan-

nia, om mulighetene for tettere samarbeid rundt beredskap for produksjon og lagring av drivstoff.

II

Stortinget ber regjeringen vurdere tiltak for å sikre produksjon av diesel og flybensin i Norge og komme tilbake til Stortinget senest høsten 2026 med forslag om dette for å sikre den nasjonale beredskapen.

III

Stortinget ber regjeringen foreslå økte ambisjoner for styrket lagerkapasitet av diesel og flydrivstoff i Norge, herunder utrede alternativer for 61 og 90 dager lagerkapasitet, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 12. mai 2026

**Mani Hussaini**

leder

**Lars Haltbrekken**

ordfører



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

*Næringsministeren*

Energi- og miljøkomiteen  
Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 Oslo

Deres ref

Vår ref

Dato

26/2102-

13. april 2026

## **Dokument 8:178 S (2025-2026) representantforslag om beredskapslagring av diesel og flybensin**

Jeg viser til representantforslag Dokument 8:178 S (2025–2026) fra stortingsrepresentantene Geir Pollestad og Trygve Slagsvold Vedum, hvor det foreslås at:

1. Stortinget ber regjeringen snarest etablere en bedre ordning for beredskapslagring av diesel og flybensin i Norge, som sikrer forsyningssikkerheten i alle landsdeler i 90 dager, i tråd med dagens krav i blant annet Sverige og Finland.
2. Stortinget ber regjeringen vurdere tiltak for å sikre produksjon av diesel i Norge, og komme tilbake til Stortinget senest høsten 2026 med forslag om dette.

Jeg deler representantenes vurdering av at forsyningssikkerhet for drivstoff er en sentral del av Norges totale beredskap. Den nåværende nasjonale drivstoffberedskapen er basert på en kombinasjon av beredskapslagring, tett og formalisert samarbeid med næringslivet og vide hjemler i næringsberedskapsloven til å iverksette beredskaps- og krisehåndteringstiltak ved risiko for forsyningssvikt.

Gjeldende ordning for beredskapslagring, hjemlet i lov om beredskapslagring av petroleumsprodukt og forskrift om beredskapslagring av petroleumsprodukt fra 2006, er rettet inn mot å ivareta sivil forsyning ved fredskriser og vesentlige markedsforstyrrelser.

Drivstoffselskaper som importerer eller produserer 10 000 kubikkmeter eller mer av lagringspliktige produkter i året, er pålagt å lagre drivstoff tilsvarende 20 dagers innenlands forbruk. Det er de private drivstoffselskapene som er ansvarlige for å holde og finansiere beredskapslagrene. Formålet med denne beredskapslagerordningen er å ha

petroleumsprodukter tilgjengelige for sivile behov for å dempe fysisk mangel, eller fare for fysisk mangel, som følge av alvorlige forstyrrelser i oljemarkedet, for eksempel gjennom koordinerte aksjoner fra det internasjonale energibyrådet (IEA). Drivstoffselskapene holder også kommersielle lagre, ut over pålagt beredskapslagring på 20 dager. I tillegg kommer Forsvarets egne drivstofflagre.

I motsetning til bl.a. Sverige og Finland, er Norge en betydelig nettoeksportør av olje og har derfor ingen lagringsforpliktelse under regelverket til IEA som ellers forplikter medlemslandene i IEA til å lagre tilsvarende 90 dagers nettoimport av petroleumsprodukter. Norge har allikevel valgt å innføre et selvpålagt krav om å ha beredskapslagre på 20 dager. Sverige og Finland er også underlagt direktiv 2009/119/EF. Direktivet tilsier at medlemslandene i EU plikter å ha beredskapslagre av råolje og/eller petroleumsprodukter tilsvarende minst 90 dagers gjennomsnittlig nettoimport eller 61 dagers gjennomsnittlig internt forbruk (utregningen som gir høyest antall dager er gjeldende). Dette direktivet er ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Regjeringen er opptatt av å sikre god nasjonal drivstoffberedskap. Den siste tids endringer i den sikkerhetspolitiske situasjonen og energimarkedene peker på et klart behov for en mer robust forsyningssikkerhet bedre tilpasset situasjoner høyt i krisespekteret og krig. 20 dagers lagerhold har vært vurdert som tilstrekkelig ved fredskriser, men ikke i enkelte krigsscenarioer. Jeg har derfor bedt Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) om å vurdere konsekvenser for drivstofforsyningen ved krig, jf. FFIs rapport av 5. mars 2026.

FFI-rapporten peker blant annet på behov for styrking av drivstoffberedskapen for å planlegge for et krigsscenario. FFI anbefaler 15 prioriterte tiltak for å styrke forsyningssikkerheten. Det inkluderer å etablere og/eller fylle eksisterende regionale lagre i Nord-Norge og etablere nasjonale beredskapslagre for drivstoff og innsatsfaktorer; øke og skape mer fleksibel nasjonal produksjon; styrke transportinfrastruktur og nødstrømskapasitet; etablere tydeligere prioriteringsmekanismer mellom sivile og militære behov; og styrke digital sikkerhet og internasjonalt samarbeid, særlig med EU og Norden.

Norge har i dag en spredt drivstoffinfrastruktur som i hovedsak er bygget rundt mottak og distribusjon fra mindre terminaler langs kysten. FFI-rapporten inkluderer anbefalinger om tiltak som etablering av regionale lagre for drivstoff i Nord-Norge, for økt redundans, kortere forsyningslinjer og økt utholdenhet i en krigssituasjon.

Departementet arbeider nå bl.a. på dette grunnlag med å vurdere endringer i det samlede rammeverket for drivstoffberedskap, slik at det er bedre tilpasset dagens trussel- og risikobilde. Det inkluderer å vurdere de anbefalte tiltakene i FFI-rapporten, samtidig med de naturlige begrensningene som ligger i dagens infrastruktur. I den sammenhengen vil det være naturlig å vurdere regional lagerstruktur, samt andre relevante risiko- og sårbarhetsvurderinger knyttet til lokalisering av lagre. Jeg vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget om dette.

Representantforslaget tar opp spørsmålet om betydningen av innenlands dieselproduksjon for forsyningssikkerheten. Eventuelle vurderinger av norsk raffinering må ses i lys av markedsforhold, etterspørselsutviklingen gjennom energiomstillingen og industriens rammevilkår. Jeg er enig i at produksjon av diesel i Norge er et viktig virkemiddel for å bidra til god forsyningssikkerhet. Departementet har, som ansvarlig for drivstoffberedskap, jevnlig dialog med Equinor om produksjonskapasitet, markedsgrunnlag og beredskapsevne, for blant annet å fange opp eventuell risiko for reduksjon i innenlands produksjon.

Drivstoffberedskap er vesentlig i beredskapsplanene våre, og det er behov for grundige vurderinger. Vesentlig høyere krav til beredskapslagring kan få utilsiktede negative konsekvenser. Flere aktører i næringen har påpekt at for høye krav vil kreve betydelige investeringer i ny lagerkapasitet. For høye krav kan medføre at enkelte virksomheter vurderer å flytte deler av virksomheten ut av Norge, blant annet fordi nødvendig lagerkapasitet ikke finnes i det norske markedet, og fordi det vil være kostbart å etablere ny kapasitet. En slik utvikling kan svekke den samlede nasjonale beredskapen, ettersom færre drivstoffaktører med tilstedeværelse i Norge reduserer robustheten i forsyningsskjeden.

Videre vil eventuelle økte lagerkrav som finansieres av næringslivet, medføre kostnader som i stor grad vil overføres til kundene. Dette vil trolig bidra til høyere drivstoffpriser, med konsekvenser for transportsektoren, næringslivet og husholdningene i hele landet. Også slike samfunnsøkonomiske konsekvenser inngår som en del av vurderingen av ønsket beredskapsnivå.

Norge står i den mest alvorlige sikkerhetssituasjonen siden andre verdenskrig, og beredskapen, herunder også mht. drivstofforsyning, skal styrkes. Det vil være naturlig å vurdere en styrket drivstoffberedskap innenfor den nevnte kombinasjonen av beredskapslagring, tett og formalisert samarbeid med næringslivet og vide hjemler i næringsberedskapsloven til å iverksette beredskaps- og krisehåndteringstiltak ved risiko for forsyningssvikt. Jeg vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget om dette.

Med hilsen



Cecilie Terese Myrseth



