



STORTINGET

Innst. 446 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Dokument 8:274 S (2025–2026)

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kirsti Bergstø, Lars Haltbrekken, Anne Lise Gjerstad Fredlund, Marthe Hammer og Mirell Høyer-Berntsen om kontroll av drivstoffkjedene og deres prissetting

Som ledd i komiteens behandling av representantforslaget ble det åpnet for skriftlige innspill. Innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen sørge for at det settes i verk en undersøkelse av hvordan drivstoffkjedene opererte med tanke på drivstoffprisene før og etter at avgiftene ble kuttet 1. april 2026. Undersøkelsen må ta for seg hele perioden hvor krigen mot Iran har vart, og det må sees på om drivstoffkjedene har tatt en høyere profitt enn situasjonen tilsier.
- Stortinget ber regjeringen innen revidert budsjett komme med forslag til tiltak som begrenser drivstoffkjedenes profitt på salg av bensin og diesel.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Næringsminister Cecilie Myrseth har uttalt seg om forslaget i brev av 7. mai 2026. Brevet følger som vedlegg til innstillingen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Trond Giske, Ruth Mariann Hop, Tobias Hangaard Linge, lederen Rune Støstad og Solveig Vitanza, fra Fremskrittspartiet, Beathe Beckstrøm Holte, Tor André Johnsen, Stig Even Lillestøl, og Bengt Rune Strifeldt, fra Høyre, Erlend Larsen og Bård Ludvig Thorheim, fra Sosialistisk Venstreparti, Ingrid Fiskaa, fra Senterpartiet, Geir Pollestad, fra Rødt, Geir Jørgensen, fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, og fra Kristelig Folkeparti, Harry Valderhaug, viser til representantforslaget fra representanter fra Sosialistisk Venstreparti om kontroll av drivstoffkjedene og deres prissetting.

Komiteen merker seg at forslaget må ses i sammenheng med den internasjonale situasjonen som oppstod da Israel og USA 28. februar gjennomførte et koordinert angrep mot Iran, og Iran som følge av dette blokkerte Hormuzstredet, der en femtedel av verdens olje passerer. Konflikten sendte prisene på fossile brenslere raskt opp, med oljeprisen stigende fra om lag 70 dollar fatet til godt over 100 dollar.

Komiteen merker seg videre at avgiftskuttet på bensin og diesel trådte i kraft 1. april 2026.

Komiteen viser til at Konkurransetilsynet har virkemidler til å granske markedsadferd, og at spørsmål om prissetting i drivstoffmarkedet faller innenfor tilsynets mandat.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti viser til at konflikten omkring Hornumstredet medfører den største energikrisen verden har opplevd, ifølge Det internasjonale energibyrådet (IEA). Disse medlemmer viser til at drivstoffprisene påvirkes av mange faktorer, men at avgiftsreduksjonen som ble vedtatt av Stortinget før påske i år, over tid har hatt forventet og tilsiktet effekt og vært særlig viktig for næringsdrivende innen fiske, skogsdrift, bygg og anlegg med mer, og for folk som er avhengige av kjøring med bensin- eller dieselbil.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt viser til at det før påsken 2026 ble vedtatt å fjerne avgiftene på bensin og diesel. Disse medlemmer viser videre til at flere av drivstoffkjedene i timene før avgiftskuttet skulle tre i kraft 1. april 2026, satte opp prisene på bensin og diesel. En del steder tok det lang tid før kjedene satte prisene ned. Enkelte drivstoffkjeder har argumentert med at de kan ha kjøpt inn drivstoffet til en høyere pris, med avgiftene som ble redusert eller fjernet, innbakt i prisen. De mener dermed at det vil ta tid før avgiftskuttet slår inn for kundene. Disse medlemmer mener at dersom dette hadde stemt burde det ta en god stund fra en generell prisoppgang på olje i markedet til det gir seg utslag i økte priser for drivstoffkjedenes kunder.

Disse medlemmer har merket seg at Konkurransetilsynet 1. april 2026 advarte om at det ikke var sikkert at det var kundene som fikk avgiftskuttene krone for krone. Fordi etterspørselen etter bensin og diesel bare i liten grad vil variere i takt med prisene, pekte de på at dette åpner for at en større andel av avgiftskutt vil kunne bli beholdt av kjedene.

Disse medlemmer mener det er viktig å undersøke nettopp disse forholdene. Har drivstoffkjedene kjøpt inn drivstoff til høyere priser, og er det forklaringen på at prisene ikke ble satt ned, bruker de uforholdsmessig lang tid på å sette ned prisene når prisen på olje på verdensmarkedet synker. Disse medlemmer mener Konkurransetilsynet eller Forbrukerrådet kan gjennomføre en slik undersøkelse.

Disse medlemmer mener det er grunn til å tro at flere drivstoffkjeder har skodd seg og tjent kraftig på avgiftskuttet. Disse medlemmer viser til at flere land har innført tiltak for å begrense hvor høye priser drivstoffkjedene kan ta, og at dette ikke er en særnorsk problemstilling.

Disse medlemmer mener det er viktig å komme til bunns i spørsmålet om hvorvidt drivstoffselskapene har utnyttet situasjonen med krigen i Iran og tatt seg mer betalt enn nødvendig, og om selskapene har stukket avgiftskuttene i egen lomme.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det settes i verk en undersøkelse av hvordan drivstoffkjedene opererte med tanke på drivstoffprisene før og etter at avgiftene ble kuttet 1. april 2026. Undersøkelsen må ta for seg hele perioden hvor krigen mot Iran har vart, og det må sees på om drivstoffkjedene har tatt en høyere profitt enn situasjonen tilsier.»

«Stortinget ber regjeringen innen statsbudsjettet for 2027 komme med forslag til tiltak som begrenser drivstoffkjedenes profitt på salg av bensin og diesel.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti viser til avgiftskuttet på drivstoff våren 2026, hvor Stortinget tok grep som har redusert kostnadene for både næringsliv og privatpersoner i en tid med høye priser og uforutsigbarhet. Disse medlemmer viser til at hensikten var å gi direkte lettelser for dem som er avhengige av bilen i hverdagen, og bidra til bedre rammevilkår for næringsliv over hele landet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet merker seg at utviklingen i drivstoffprisene i etterkant av avgiftskuttet skapte oppmerksomhet, og at det reiser flere spørsmål om hvordan prisene dannes i markedet, og hvordan endringer i avgifter slår ut for forbrukerne.

Dette medlem mener problemstillingen som forslagsstillerne trekker frem, er svært relevant, men mener det er lite hensiktsmessig å ta utgangspunkt i det som er en svært konkret og tidsavgrenset situasjon. Dette medlem vil derfor ikke støtte forslagene slik de foreligger, men mener det er relevant å få et bedre kunnskapsgrunnlag om konkurransesituasjonen og prisdannelsen i drivstoffmarkedet, inkludert den konkrete situasjonen med avgiftskutt.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Rødt fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en granskning av prisdannelsen i drivstoffmarkedet, herunder hvordan drivstoffnæringen håndterte avgiftskuttet våren 2026»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt mener at fenomenet «griskflasjon» – der bedrifter i sektorer med begrenset kon-

kurransen benytter krisesituasjoner til uforholdsmessige prisøkninger og skjult ekstraordinær profitt – har vært observert i flere bransjer. At flere drivstoffkjeder økte prisene i timene før avgiftskuttet trådte i kraft 1. april 2026, gir grunn til å tro at det samme skjedde under drivstoffkrisen, og at kjedene har tatt ut betydelig profitt. Disse medlemmer støtter derfor at det iverksettes en undersøkelse av drivstoffkjedenes prissetting før og etter avgiftskuttet 1. april 2026, for å avklare om kuttene kom forbrukerne til gode, eller om kjedene tok ut uforholdsmessig høy profitt.

Disse medlemmer mener at drivstoffkrisen tydelig viser behovet for å gjennomgå og styrke statens virkemidler for å begrense ekstraordinært profittuttak i krisesituasjoner. Drivstoffkjedenes formål er profittmaksimering, ikke å tilby nødvendige varer til rimelige priser. Disse medlemmer mener det derfor ikke er tilstrekkelig å legge til grunn at markedsmekanismene alene vil sikre at tiltak som avgiftskutt faktisk kommer forbrukerne til gode – særlig ikke ved kutt av den størrelsesordenen vi her har sett.

Komiteens medlem fra Rødt viser til tidligere representantforslag fra Rødt (Dokument 8:9 S (2023–2024) og Dokument 8:89 S (2025–2026)), der tilsvarende problemstillinger er reist for bank- og dagligvarebransjen, og understreker at behovet for profittbegrensende tiltak gjør seg gjeldende på tvers av flere sektorer.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Rødt:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen foreta en granskning av prisdannelsen i drivstoffmarkedet, herunder hvordan drivstoffnæringen håndterte avgiftskuttet våren 2026

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at det settes i verk en undersøkelse av hvordan drivstoffkjedene opererte med tanke på drivstoffprisene før og etter at avgiftene ble kuttet 1. april 2026. Undersøkelsen må ta for seg hele perioden hvor krigen mot Iran har vart, og det må sees på om drivstoffkjedene har tatt en høyere profitt enn situasjonen tilsier.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen innen statsbudsjettet for 2027 komme med forslag til tiltak som begrenser drivstoffkjedenes profitt på salg av bensin og diesel.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti.

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

vedtak:

Dokument 8:274 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kirsti Bergstø, Lars Haltbrekken, Anne Lise Gjerstad Fredlund, Marthe Hammer og Mirell Høyer-Berntsen om kontroll av drivstoffkjedene og deres prissetting – vedtas ikke.

Oslo, i næringskomiteen, den 9. juni 2026

Rune Støstad

leder

Beathe Beckstrøm Holte

ordfører



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Næringsministeren

Næringskomiteen
Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 Oslo

Deres ref

Vår ref

Dato

26/2524-

7. mai 2026

Dokument 8:274 S (2025-2026) Representantforslag om kontroll av drivstoffkjedene og deres prissetting

Jeg viser til brev av 15. april 2026 der Stortingets finanskomite ber om finansministerens uttalelse til representantforslag 274 S (2025–2026) fra stortingsrepresentantene Kirsti Bergstø, Lars Haltbrekken, Anne Lise Gjerstad Fredlund, Marthe Hammer og Mirell Høyer-Berntsen om kontroll av drivstoffkjedene og deres prissetting. Videre vises det til henvendelse av 30. april 2026 om overføring av saksansvar fra finanskomiteen til næringskomiteen, samt ny frist for svarbrev. Henvendelsen besvares av meg som ansvarlig for konkurransepolitikken.

Avgiftsendringens effekt på energistasjonenes varekostnader og profitt

Torsdag 26. mars 2026 vedtok Stortinget at alle satsene i veibruksavgiften på drivstoff skulle reduseres til null med virkning fra 1. april 2026. For særavgifter på varer, såkalte vareavgifter, skal det beregnes avgift for varer som produseres i og varer som innføres til særavgiftsområdet. Avgiften skal beregnes av henholdsvis produsent og importør. Veibruksavgiften på drivstoff beregnes når det avgiftspliktige drivstoffet tas ut av tankanlegget der det først ble lagret før videre distribusjon. Dette er i motsetning til eksempelvis merverdiavgiften, som beregnes og ilegges på salgstidspunktet til sluttkunden. Det vises i denne sammenheng til finansministerens svar på spørsmål til skriftlig besvarelse nr. 2383 fra stortingsrepresentant Tom Staahle om kompensering av drivstoffbransjen for en nærmere beskrivelse av dette.¹

Den avgiftspliktige virksomheten kan velte hele eller deler av avgiften over i prisen på drivstoffet når det selges videre i forsyningskjeden. For drivstoffstasjonene, som kjøper drivstoff i engrosmarkedet, innebærer dette at deres varelager allerede var ilagt avgift da avgiften ble opphevet 1. april. Dette innebærer at det er usikkerhet om de faktiske marginene i denne overgangsperioden. Det er derfor også rimelig å anta at marginen har variert fra stasjon til stasjon.

¹ [Skriftlig spørsmål - stortinget.no](https://www.stortinget.no/SkriftligSporsmaal)

Undersøkelse av drivstoffpriser og profitt

Ifølge Konkurransetilsynet er konkurransen i drivstoffmarkedet ikke så god som den kunne ha vært. De følger derfor nøye med på dette markedet.² Konkurransetilsynet har blant annet pålagt de største aktørene opplysningsplikt knyttet til fusjoner og oppkjøp.

Opplysningsplikten gjør at tilsynet har god oversikt over konsentrasjonen i drivstoffmarkedet. Videre innhenter Konkurransetilsynet drivstoffpriser over hele landet og kartlegger utviklingen. Denne kartleggingen bruker tilsynet blant annet til å informere forbrukerne om hvordan prisene utvikler seg, slik at forbrukerne har best mulig forutsetninger for å vite når lønner seg å fylle drivstoff. God forbrukerinformasjon er viktig for å kunne ta opplyste valg, og har betydning for hvor effektiv konkurransen i et marked er.

Pumpeprisene på drivstoff baseres på faktorer som kostnadene for råvaren, transport og drift av stasjon og lokale konkurranseforhold. I områder med flere stasjoner eller uavhengige utvalg som følger egne prisstrategier, vil prisutviklingen være forskjellig sammenlignet med markeder med bare én stasjon. Det er rimelig å anta at den lokale konkurransesituasjonen trolig har hatt betydning for hvor raskt de ulike stasjonene har tilpasset prisene etter at avgiften ble opphevet 1. april. Videre følger drivstoffprisene i Norge typisk et mønster med markante prisløft i løpet av uken, som følges av flere påfølgende prisreduksjoner før prisen økes igjen.³ De senere årene har ikke prisene økt på faste dager, men typisk en til to ganger i uken. Et øyeblikksbilde kan dermed gi et feil bilde av konkurransesituasjonen, dersom for eksempel en stasjon nettopp har økt prisen, men ikke den andre.

Aktive forbrukere som følger med og fyller drivstoff på den stasjonen som har lavest pris, er viktig for stasjonenes insentiv til å konkurrere på pris. Oppmerksomheten knyttet til drivstoffpriser både i media og blant forbrukerne den siste tiden vil derfor kunne bidra til å styrke konkurransen i markedet.

Det er fortsatt kort tid siden avgiftskuttene ble innført, og som nevnt innledningsvis er det usikkert hvilken effekt dette har hatt på drivstoffkjedenes profitt. I lys av dette, og Konkurransetilsynets allerede omfattende markedsovervåking på området, vurderer jeg at det ikke er behov for å sette i gang ytterligere undersøkelser nå. Regjeringen følger imidlertid situasjonen, og vil vurdere spørsmålet på nytt dersom situasjonen endrer seg vesentlig.

Tiltak som begrenser drivstoffkjedenes profitt

Forslagsstillerne viser til ulike tiltak fra Europa. Økonomisk forskning om tiltak i markedet for drivstoff viser at det ikke er entydig hvilke virkninger ulike tiltak kan gi, og at særtrekk ved de ulike markedene kan ha stor betydning.⁴

Virksom konkurranse er et av det mest sentrale virkemidlene vi har for at forbrukerne skal få et godt tilbud til rimelige priser. Dette gjelder i alle markeder, inkludert drivstoffmarkedet.

² [Drivstoff - Konkurransetilsynet](#)

³ [Drivstoff - Konkurransetilsynet](#)

⁴ Se eksempelvis [Regulation of retail gasoline prices - ScienceDirect](#) og [Price Effects of the Austrian Fuel Price Fixing Act: A Synthetic Control Study - ScienceDirect](#)

Regjeringen er derfor opptatt av å ikke innføre tiltak som kan redusere konkurransen i markedet.

I et konsentrert marked som det norske drivstoffmarkedet, er det da viktig å vurdere nye tiltak grundig. Noen tiltak kan gjøre det lettere for aktørene å samarbeide eller gir dem svakere insentiver til å sette prisene ned. Tiltak som knytter seg til tidspunkt for prisendringer kan gjøre det lettere for konkurrenter å koordinere priser. Priskoordinering fører normalt til høyere priser til forbrukerne. Videre kan tiltak som pristak og andre begrensninger i prissettingen også bidra til høyere priser til forbrukerne. Maksimale priser kan fort bli gjeldende priser i markedet, og være høyere enn prisen ville vært i en situasjon med fri prissetting. Og settes pristaket for lavt kan det føre til mangelsituasjoner.

Når det gjelder marginregulering er det svært vanskelig både teknisk og praktisk å sette en «riktig» margin for salg av drivstoff som skal gjelde for alle stasjoner, og er et virkemiddel som er svært lite brukt. Bruttomarginen, altså salgsprisen fratrukket varekostnad og andre direkte salgskostnader, skal gi et dekningsbidrag til å dekke faste kostnader som husleie. En usentral drivstoffstasjon med lav kundetilgang og høye transportkostnader vil kunne ha behov for en høyere bruttomargin for å kunne drive lønnsomt, enn en stasjon med stor kundetilgang og høyt salg av andre varer og tjenester. Disse stasjonene vil typisk ha andre stasjoner i nærheten og dermed oppleve sterkere konkurranse, som reduserer deres margin på salg av drivstoff. For disse stasjonene vil marginreguleringen kunne gjøre det lettere for dem å koordinere prisøkninger som vil kunne lede til høyere priser. Marginregulering kan dermed føre til at usentrale stasjoner legger ned, samtidig som de mer sentrale stasjonene får økt sine marginer. Settes den lavere en de variable kostnadene ved salg av drivstoff vil det kunne føre til mangelsituasjoner.

Bensin og drivstoff er viktig for norske forbrukere, og jeg er i likhet med forslagstillerne opptatt av at kutt i avgifter skal komme forbrukerne til gode. Som nevnt innledningsvis, er det usikkert hvordan avgiftskuttene på kort sikt har påvirket drivstoffkjedenes marginer. Videre vil tiltak som griper inn i prissettingen kunne føre til høyere forbrukerpriser og/eller mangelsituasjoner. Det er derfor ikke hensiktsmessig med ytterligere tiltak nå.

Med hilsen



Cecilie Terese Myrseth

