



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/SkriftligSporsmal)

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