



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 energibyrået (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 forsyningkjeden.

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