



17. juni 2026
J.nr. 2026-3387

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af ligningsloven (Forhøjelse af befordringsfradraget for indkomståret 2026).

Jakob Engel-Schmidt

/ Jesper Palmann

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|--|--|
| <i>Ankestyrelsen</i> | Ankestyrelsen har ingen bemærkninger. | |
| <i>Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation - BFR</i> | <p>BFR hilser regeringens ønske om at hjælpe de borgere, der oplever stigende omkostninger som følge af højere benzin- og dieselpriiser, velkommen.</p> <p>BFR anfører, at stigende benzin- og dieselpriiser ikke kun rammer pendlingen til og fra arbejde. Befordringsfradraget dækker alene kørsel mellem hjem og arbejdsplads og kun for den del af den daglige transport, der overstiger 24 kilometer. Dermed rammer løsningen ifølge BFR for snævert. Bilen er for mange danskere ikke kun et transportmiddel til arbejde, men en nødvendig del af hverdagen. Den bruges til indkøb, fritidsaktiviteter, børnepasning, omsorgsopgaver, foreningsliv, familiebesøg og andre praktiske gøremål – særligt i områder, hvor afstandene er lange, og den kollektive transport er begrænset.</p> <p>BFR anfører derudover, at forslaget samtidig efterlader hele grupper uden hjælp. Folkepensionister, som udgør over en million danskere, mange ledige og andre uden for arbejdsmarkedet får eksempelvis ikke gavn af et højere befordringsfradrag, selvom de også rammes af høje brændstofpriser og kan være dybt afhængige af bilen i hverdagen.</p> | <p>Lovforslaget har til formål at udmønte den del af regeringsgrundlaget »Det politiske grundlag for firkløverregeringen« fra juni 2026, der omhandler en midlertidig forhøjelse af befordringsfradraget på en måde, der målrettet hjælper dem, der er hårdest ramt af stigende benzin- og dieselpriiser, samt holder hånden under den lokale, kollektive transport.</p> <p>Med en forhøjelse af befordringsfradraget målrettes skattelempelsen således dem, der har transportudgifter til og fra arbejde. Det sikrer, at pendlerne får en gennemsnitligt større skattelempelse sammenlignet med en tilsvarende lempelse af benzin- og diesellafgifterne.</p> <p>Det betyder også, at andre end pendlere, herunder folkepensionister, ikke vil få gavn af lige netop initiativet i nærværende lovforslag om forhøjelse af befordringsfradraget. Der henvises i den forbindelse til de øvrige initiativer i regeringsgrundlaget, herunder at de pensionister, der har mindst, skal sikres flere penge, og at der – så snart det er muligt – vil blive</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>BFR finder det endvidere bemærkelsesværdigt, at lovforslaget begrundes med stigende benzin- og dieselpriiser, samtidig med at en stigende del af støtten vil tilfalde borgere, der ikke anvender disse brændstoffer.</p> <p>Elbilernes andel af den danske bilpark er steget markant de senere år og udgør nu mellem 20-25 pct. af bestanden af personbiler. Da elbiler generelt er nyere biler og ofte fungerer som husstandens primære bil, vurderes deres andel af de samlede kørte kilometer at være højere end deres andel af bilbestanden. BFR vurderer derfor, at omkring 25-30 pct. af de kilometer, der i dag omfattes af befordringsfradraget, allerede køres i elbiler.</p> <p>Hvis dette lægges til grund, indebærer det, at mellem 650 og 800 mio. kr. af lovforslagets samlede provenutab på ca. 2,6 mia. kr. potentielt vil tilfalde borgere, som ikke betaler de stigende benzin- og dieselpriiser, som lovforslaget efter regeringens egne bemærkninger skal kompensere for.</p> <p>Det betyder samtidig, at mange borgere, som fortsat er afhængige af benzin- og dieslbiler i hverdagen, slet ikke eller kun i begrænset omfang vil modtage støtte, mens andre borgere uden udgifter til</p> | <p>gennemført en halvering af momsen på fødevarer og en afskaffelse af momsen på frugt og grønt.</p> <p>Det er korrekt, at det forhøjede befordringsfradrag også vil give en skattelettelse til pendlere, der benytter en grønnere transportform som bus, tog eller elbil. Det er med til at skubbe den grønne udvikling i en rigtig retning.</p> <p>Derudover er det også en konsekvens af, at hjælpen gives igennem en kendt ordning som befordringsfradraget. Ved at anvende kendte ordninger kommer den økonomisk håndsækning hurtigere ud til dem, der er hårdt ramt af prisudviklingen i samfundet – i det her tilfælde af stigende benzin- og dieselpriiser – samtidig med at hånden holdes under den kollektive trafik.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------------------------|--|---|
| | <p>benzin og diesel vil modtage en stor del af kompensationen.</p> <p>Den grønne omstilling af transportsektoren udvikler sig positivt, men omstillingen er ikke ensartet fordelt på tværs af landet. Analyser viser, at elbiler fortsat i højere grad ejes af personer med høje indkomster, lange uddannelser og ejerbolig. Samtidig er elbilernes udbredelse størst i de større byområder, hvor ladeinfrastrukturen er bedst udbygget.</p> <p>BFR bemærker, at situationen i store dele af Danmark er en anden. Her er bilen ofte en nødvendighed frem for et valg, og mange familier har fortsat ikke økonomisk mulighed for at udskifte en fuldt funktionsdygtig benzin- eller dieselbil med en elbil. Omkring 80 pct. af den danske bilpark består fortsat af benzin- og dieslbiler. Det er disse borgere, som i størst omfang mærker de stigende brændstofpriser i deres privatøkonomi.</p> <p>BFR mener derfor, at det er væsentligt at sikre, at eventuelle kompensationsordninger faktisk når frem til de borgere, der bærer omkostningerne, og ikke skaber yderligere forfordeling af elbilsejere.</p> | |
| <p><i>Business Danmark</i></p> | <p>Business Danmark fremhæver, at lovforslaget er begrundet i ønsket om at kompensere jobpendlere for stigende benzin- og dieselpriser. De samme prisstigninger rammer naturligvis også lønmodtagere, der</p> | <p>Lovforslaget har til formål at udmønte den del af regeringsgrundlaget »Det politiske grundlag for firkløverregeringen« fra juni 2026, der omhandler en midlertidig forhøjelse af befordringsfradraget på</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>hver dag nødtvungen pendler i egen bil i arbejdets tjeneste, fx til kundebesøg – og som kompenseret via en skattefri kørselsgodtgørelse fra arbejdsgiveren.</p> <p>Business Danmark finder det derfor bemærkelsesværdigt, at det med lovforslaget alene foreslås at forhøje befordringsfradraget uden en samtidig regulering af den skattefri befordringsgodtgørelse for erhvervskørsel. Derved opstår der en skævhed mellem forskellige grupper af lønmodtagere, som påvirkes af de samme stigende transportomkostninger. Modsat jobpendlere har dem, der af arbejdsgiveren bliver bedt om at stille egen bil til rådighed for jobbet, ikke mulighed for at vælge et andet billigere transportmiddel, og de kører langt flere kilometer.</p> <p>Business Danmark opfordrer til, at regeringen og Folketingets partier (fra lovens ikrafttrædelsesdato og året ud) også hæver den skattefri kørselsgodtgørelse for erhvervskørsel i egen bil, da det ellers bliver dyrere for dem at passe deres arbejde.</p> <p>Business Danmark anfører, at da den skattefri kørselsgodtgørelse udbetales af arbejdsgiveren, vil det ikke påføre statskassen et provenutab.</p> | <p>en måde, der målrettet hjælper dem, der er hårdest ramt af stigende benzin- og dieselpriser, samt holder hånden under den lokale, kollektive transport.</p> <p>Lovforslaget indeholder af den grund ikke forslag om en forhøjelse af taksterne for befordringsgodtgørelse.</p> <p>Det bemærkes herudover, at der er væsentlige forskelle mellem befordringsfradraget og befordringsgodtgørelse. Med den foreslåede forhøjelse af befordringsfradraget er en betydelig del af skattelempelsen målrettet pendlere med lave indkomster og pendlere bosat i en yderkommune. Til sammenligning har reglerne for skattefri befordringsgodtgørelse ikke til formål at dække udgifter til kørsel til og fra arbejde, men derimod til erhvervs-mæssig kørsel.</p> <p>Befordringsgodtgørelsen er som udgangspunkt baseret på samme takster fra Skatterådet som befordringsfradraget, men taksten for de første 20.000 km. udgør 3,94 kr. pr. km. i stedet for 2,28 kr. Dertil kommer, at befordringsgodtgørelsen er skattefri, mens befordringsfradraget er et ligningsmæssigt fradrag.</p> <p>Det vurderes desuden, at en forhøjelse af den skattefrie befordringsgodtgørelse vil medføre et mindreprovenu. Mindreprovenuet kan henføres til, at øget skattefri godtgørelse i så fald må forventes</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---|--|---|
| <p><i>Dansk Erhverv</i></p> | <p>Dansk Erhverv ser overordnet positivt på, at regeringen med lovforslaget tager initiativ til at gøre noget for de borgere, der er særligt ramt af stigende benzin- og dieselpriiser, herunder arbejdstagere med lang transport mellem bopæl og arbejdsplads.</p> <p>Dansk Erhverv finder det hensigtsmæssigt, at borgere bosiddende i yderkommuner og på småøer får en yderligere forhøjelse af fradraget. Gode muligheder for mobilitet er ifølge Dansk Erhverv afgørende for, at virksomheder i hele landet kan tiltrække og fastholde arbejdskraft, og det er derfor positivt, at forslaget understøtter arbejdstagere med længere afstande til arbejdspladsen.</p> <p>Dansk Erhverv skal dog bemærke, at foreliggende forslag ikke vil have en generel effekt på de inflationsmæssige konsekvenser af stigende brændstofpriser bredt set.</p> | <p>at fortrænge skattepligtigt virksomhedsoverskud eller løn.</p> |
| <p><i>Dansk PersonTransport (DPT)</i></p> | <p>DPT ser overordnet positivt på lovforslagets formål om at målrette en økonomisk håndsrækning til borgere, der er hårdt ramt af stigende benzin- og dieselpriiser, og samtidig holde hånden under den lokale, kollektive transport.</p> <p>DPT anbefaler, at befordringsfradraget i endnu højere grad</p> | <p>Formålet med lovforslaget er at gennemføre den del af regerings-</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|--|
| | <p>målrettes brugere af kollektiv transport. Konkret foreslår DPT, at den foreslåede forhøjelse af fradraget på 0,89 kr. pr. km fordobles for pendlere, der benytter kollektiv transport, således at forhøjelsen for denne gruppe udgør 1,78 kr. pr. km. Et sådant tiltag vil gøre det væsentligt mere attraktivt at vælge kollektiv transport frem for bilen.</p> <p>DPT fremhæver, at de stigende diesel- og benzinpriser ikke alene påvirker privatbilister, men også den professionelle kollektive persontransport. Det gælder særligt fjern- og turistbusser, hvor elektriske alternativer endnu ikke eksisterer i samme omfang som for rutebusser, og hvor driften derfor fortsat er tæt knyttet til dieselpriserne. Dette understreger igen behovet for at styrke efterspørgslen på den kollektive transport.</p> | <p>grundlaget »Det politiske grundlag for firkloverregeringen« fra juni 2026, der omhandler en midlertidig forhøjelse af befordringsfradraget på en måde, der målrettet hjælper dem, der er hårdest ramt af stigende benzin- og dieselpriser, samt holder hånden under den lokale, kollektive transport.</p> <p>Blandt andet af den grund er der ikke i lovforslaget foreslået særligt høje befordringsfradrag for visse transportmidler.</p> <p>Herudover er det et bevidst valg, at hjælpen gives igennem en kendt ordning som befordringsfradraget. Ved at anvende kendte ordninger kommer den økonomisk håndsrækning hurtigere ud til dem, der er hårdt ramt af prisudviklingen i samfundet – i det her tilfælde af stigende benzin- og dieselpriser – samtidig med at hånden holdes under den kollektive trafik. Hertil bemærkes, at befordringsfradraget er kendetegnet ved at finde anvendelse med samme fradragstakst uafhængigt af transportmidlets art og de faktiske befordringsudgifter. Det skal ses i sammenhæng med, at det ikke vil være muligt at kontrollere, om den enkelte borger transporterer sig via fx bil eller offentligt transportmiddel.</p> <p>Endelig henvises der til, at regeringsgrundlaget indeholder andre tiltag, der særligt er målrettet at styrke den kollektive transport.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--|---|--|
| <p><i>Danske Handicaporganisationer - DH</i></p> | <p>DH mener, en forhøjelse af befordringsfradraget skal ledsages af et skattefradrag, der kan benyttes af mennesker med handicap, der er uden for arbejdsmarkedet og ejer en handicapbil.</p> <p>DH anfører, at det er en udfordring, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt for mange mennesker med handicap, der er bevilget en dieselbil som handicapbil, at skifte til fx en elbil. Derfor bliver de også ramt af stigende benzin- og dieselpriser.</p> | <p>Formålet med lovforslaget er at gennemføre den del af regeringsgrundlaget »Det politiske grundlag for firkløverregeringen« fra juni 2026, der omhandler en midlertidig forhøjelse af befordringsfradraget på en måde, der målrettet hjælper dem, der er hårdest ramt af stigende benzin- og dieselpriser, samt holder hånden under den lokale, kollektive transport.</p> <p>Et særligt skattefradrag for personer med handicap, der er uden for arbejdsmarkedet og ejer en handicapbil, falder derfor uden for rammerne af nærværende lovforslag.</p> <p>Det bemærkes, at regeringsgrundlaget indeholder andre tiltag, der konkret er målrettet personer med handicap, og at regeringsgrundlaget herudover indeholder en række generelle tiltag, der vil komme alle til gavn, herunder at der – så snart det er muligt – vil blive gennemført en halvering af momsen på fødevarer og en afskaffelse af momsen på frugt og grønt.</p> <p>Personer, der på grund af varigt nedsat funktionsevne eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, er omfattet af de særligere regler i ligningslovens § 9 D om fradrag for udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads. For studerende, der modtager SU og er boiddende i en yderkommune eller småø, gælder adgangen til fra-</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---------------------------------|--|---|
| | | <p>draget ligeledes for transport mellem hjem og uddannelsessted.</p> <p>Disse personer kan – i stedet for det normale befordringsfradrag – fradrage normal befordringsudgift i det omfang, den overstiger 2.000 kr., samt den del af den faktiske befordringsudgift, der overstiger normal befordringsudgift i det pågældende tilfælde. Disse personer har således allerede efter gældende regler mulighed for at blive kompenseret for den faktiske befordringsudgift, herunder til benzin og diesel.</p> |
| <i>DI</i> | <p>Lovforslaget giver ikke i sig selv DI anledning til bemærkninger.</p> <p>DI havde dog gerne set, at man også tilgodeså erhvervstransporten ved at droppe de planlagte stigninger af kilometerafgiften for lastbiler.</p> | <p>Lovforslaget har til formål at udmønte den del af regeringsgrundlaget »Det politiske grundlag for firkløverregeringen« fra juni 2026, der omhandler en midlertidig forhøjelse af befordringsfradraget på en måde, der målrettet hjælper dem, der er hårdest ramt af stigende benzin- og dieselpriiser, samt holder hånden under den lokale, kollektive transport.</p> <p>En ændring af reglerne for kilometerafgiften for lastbiler ligger således uden for rammerne af lovforslaget.</p> |
| <i>Digitaliseringsstyrelsen</i> | <p>Digitaliseringsstyrelsen bemærker, at Skatte- og Vækstministeriet ikke har begrundet, hvordan forslaget er i overensstemmelse med de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning. En evt. fravigelse af principperne bør ligeledes begrundes.</p> | <p>Det vurderes, at lovforslaget er udformet i overensstemmelse med de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.</p> <p>Særligt i forhold til princip 2 om digital kommunikation bemærkes det, at der i Skatteforvaltningen er</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|--------------|--|---|
| | <p>Da lovforslaget indebærer, at borgere aktivt skal foretage en ændring i forskudsopgørelsen, opfordrer sekretariatet Skatte- og Vækstministeriet til at overveje princip 2 om digital kommunikation, herunder hvordan ændringen kommunikerer til de berørte borgere – herunder også borgere, der er fritaget for obligatorisk digital selvbetjening</p> | <p>afsat midler til blandt andet vejledning af borgere om opdateringen af forskudsopgørelsen. Hvis borgerne ikke selv danner en ny forskudsopgørelse, vil det forhøjede befordringsfradrag få virkning på borgerens årsopgørelse for 2026.</p> |
| <p>FDM</p> | <p>FDM vil gerne kvittere for regeringens hurtige udspil med en markant forhøjelse af kørselsfradraget som et modtræk til de stigende brændstofpriser.</p> <p>Ligeledes finder FDM det positivt, at de, som kører mest, får mest, og at pendlere i hele landet får glæde af det øgede fradrag.</p> <p>FDM anfører dog, at danskerne generelt kører i dyrere og dyrere biler. Alligevel har Skatterådet hidtil fastholdt, at der blot indgår et værditab på biler på 0,25 kr. for hvert kørt kilometer, som en pendler tilbagelægger til og fra arbejde.</p> <p>Mens værditabet for almindelige pendlere har stået stille i 21 år, har en skattereform fra 2009, den såkaldte Forårspakke 2.0, udhulet den kontante værdi af befordringsfradraget over tid.</p> <p>FDM vil således opfordre til, at værdien af befordringsfradraget</p> | <p>Lovforslaget har til formål at udmønte den del af regeringsgrundlaget »Det politiske grundlag for firkløverregeringen« fra juni 2026, der omhandler en midlertidig forhøjelse af befordringsfradraget på en måde, der målrettet hjælper dem, der er hårdest ramt af stigende benzin- og dieselpriiser, samt holder hånden under den lokale, kollektive transport.</p> <p>Det foreslås med lovforslaget udmøntet ved ekstraordinært at forhøje befordringsfradraget for indkomståret 2026 via et tillæg til taksten, der er fastsat af Skatterådet.</p> <p>En generel ændring af denne ordning, herunder hvordan Skatterådet fastsætter taksten for befordringsfradraget, falder derfor uden for rammerne af nærværende lovforslag.</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|-------------------------------------|---|---|
| <p><i>FH</i></p> | <p>også afspejler størrelsen på de danske bilejeres værditab.</p> <p>FH bakker op om lovforslaget. Det er positivt, at regeringen foreslår en midlertidig forhøjelse af befordringsfradraget, og at det allerede kan træde i kraft i 2026.</p> <p>FH bemærkes, at stigningerne i benzin- og dieselpriserne også skal ses i lyset af store prisstigninger på fødevarer de seneste år, der i forvejen kan være en udfordring for særligt lavindkomstgrupper. Derfor mener FH, at det er positivt, at regeringen særligt vil tilgodese husholdninger med størst behov.</p> | |
| <p><i>FSR- danske revisorer</i></p> | <p>FSR – danske revisorer ("FSR") takker for muligheden for at afgive bemærkninger til lovforslaget og har for nuværende ikke konkrete bemærkninger til lovforslagets indhold.</p> <p>FSR finder dog anledning til at bemærke, at den fastsatte høringsfrist på fire dage er meget kort og giver begrænsede muligheder for en grundig faglig gennemgang og inddragelse af relevante interessenter. Vi skal derfor opfordre til, at der som udgangspunkt afsættes længere høringsfrister og gerne på min. 6 uger.</p> | <p>Generel tilstræbes der altid en høringsperiode på mindst 4 uger.</p> <p>Særligt for nærværende lovforslaget har det dog – i lyset af de stigende benzin- og dieselpriser – været vurderet nødvendigt, at lovforslaget hastebehandles, herunder med en forkortet høringsperiode, med henblik på vedtagelse inden sommerferien 2026, så forhøjelsen af befordringsfradraget kan have effekt på forskudsopgørelsen med virkning hurtigst muligt, og danskerne dermed kan få glæde af fradraget på deres lønsedler efter sommerferien.</p> <p>En høringsperiode på fx 4 uger ville have medført, at lovforslaget først ville kunne vedtages på et senere tidspunkt i efteråret 2026. Det ville have betydet, at for-</p> |

| Organisation | Bemærkninger | Kommentarer |
|---------------------------------------|--|--|
| | | <p>højelsen først ville kunne få effekt, når årsopgørelsen for 2026 udsendes i foråret 2027.</p> |
| <p><i>Skatterevisorforeningen</i></p> | <p>Skatterevisorforeningen har ingen bemærkninger.</p> | |