SKATTE- OG VÆKSTMINISTERIET

18. november 2026
J.nr. 2026 - 3045

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026)

Lovforslaget har været i offentlig høring i perioden 13. november 2026 til 16. november 2026. Den korte høringsperiode skyldes, at lovforslaget skal træde i kraft den 1. december 2026.

Jakob Engel-Schmidt

/ Eydbjørn Djurhuus

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
Coop Danmark A/S (Coop)	Coop takker for muligheden for at give høringssvar, og anfører at bemærkningerne desuden skal ses som høringssvar til lovforslag om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og registreringsafgiftsloven (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i 2027 og udskydelse af forhøjelsen af registreringsafgift for nulemissionskøretøjer med 1 år.)	
	Coop bemærker, at ingen af de to lovforslag indeholder en ordning for regulering for afgift af benzin og diesel, der udleveres efter ikrafttrædelsesdatoen, men som er blevet beskattet med afgiften før ikrafttrædelsesdatoen. Coop anfører i den forbindelse, at energiafgiften forfalder til betaling senest ved aflevering af brændstofprodukterne til udleveringsstedet (tankstationen).	Aftalen af den 13. november 2026 mellem regeringen og Dansk Folkeparti indeholder ikke en overgangsordning for benzin og diesel, som der er betalt afgift af efter de hidtidige satser, men først sælges efter afgiftsnedsættelsen.
	Coop anfører, at de selv driver butikker samt er engrosvirksomhed for en række selvstændige brugsforeninger, hvoraf ca. 207 brugsforeninger har et eller flere mindre tankanlæg, hvor kunder kan tanke dieselolie og benzin. 145 brugsforeninger af disse er små virksomheder med kun ét tankanlæg og er særligt sårbare for større likviditetsforskydninger.	Det foreslås derfor ikke at indføre en ordning, hvor virksomheder kan få godtgjort afgiftsforskellen for benzin og diesel, som de har på lager den 1. december 2026, og som der er betalt afgift af efter de hidtidige satser. Tilsvarende foreslås det heller ikke, at virksomheder skal betale en ekstra afgift på deres lagerbeholdninger den 1. januar 2028, når afgifterne vender tilbage til niveauet før nedsættelsen.
	I modsætning til større tankanlæg som bliver fyldt op ofte – måske med et par få dages mellemrum – vil lagerbindingen for de mindre	En overgangsordning vil medføre et mindreprovenu i 2026 og dermed et finansieringsbehov. Ordningen vil derudover medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen og forventes også at medføre administrative

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	anlæg være betydelig længere. Lagerbindingen i brugsforeningernes mindre tankanlæg er i gennemsnit op til 60 dage for produkter som fx oktan 100.	omkostninger for virksomhederne, som vil skulle udarbejde en specificeret lageropgørelse. På den baggrund imødekommes forslaget om en overgangsordning ikke.
	Coop anfører, at idet Coop og andre operatører ikke vil kunne overvælte afgiftsforskellen på kunderne efter ikrafttrædelsesdatoen, vil især de mindre anlæg blive mødt af en meget stor likviditetsbelastning, der vil true eksistensen for nogle mindre butikker. Dette likviditetstab vil tidligst kunne blive indhentet ved tilbagevenden til højere afgiftssatser i 2028. Vælger Folketinget at forlænge nedsættelsen, vil likviditetstabet blive et decideret tab i regnskaberne. Coop bemærker, at de selvstændige brugsforeninger er mindre, lokalt forankrede virksomheder, som typisk har et væsentligt mindre kapitalgrundlag og færre muligheder for at absorbere ekstraordinære tab end de landsdækkende olieselskaber. De omtalte butikker drives typisk i de mindre befolkede regioner. De har under ingen omstændigheder likviditeten til at agere bank for den danske stat i et år, og de har heller ikke et overskud, der kan indeholde et varigt tab af den størrelse, hvis nedsættelsen forlænges eller gøres permanent	Den aftalte lempelse er midlertidig og et eventuelt tab ved overvæltning af lempelsen på brændstof beskattet før ikrafttrædelsen vil derfor som udgangspunkt blive modsvaret af en tilsvarende gevinst i forbindelse med lempelsens udløb.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	Forskellen på en ikrafttræden 1. december 2026 og 1. januar 2027 synes måske uvæsentlig og måske endda som en afgørende økonomisk håndsrækning til de danske forbrugere. Dog er forskellen helt afgørende for række mindre brugsforeninger og har muligvis betydning for deres fortsatte eksistens. Der kan således i sidste ende være en dyr pris at betale for de mindre lokalsamfund.	
	Coop bemærker, at ikrafttrædelse den 1. december 2026 med meget kort varsel giver meget begrænsede muligheder for at tilpasse lagerniveauerne. Coop foreslår derfor på det kraftigste, at nedsættelsen af afgifterne først sker med virkning fra den 1. januar 2027. Selvom både Coop og de selvstændige brugsforeninger har stor sympati for og generelt bifalder en afgiftsnedsættelse til fordel for de danske forbrugere, så ønsker brugsforeninger blot at få den nødvendige tid til at indrette sig hensigtsmæssigt på nedsættelsen og dermed få muligheden for at reducere et markant økonomisk tab. Brugsforeningerne har ikke haft mulighed for at forudse den netop indgåede skatteaftale med Dansk Folkeparti og den udvidede aftale om en fremrykkelse til 1. december 2026.	Regeringen og Dansk Folkeparti har den 13. november 2026 indgået aftale om at lempe afgifterne på benzin og diesel i december 2026 med 2 kr. pr. liter (inkl. moms). Formålet med aftalen er, at afgiftslempelsen skal gælde allerede fra den 1. december 2026. Formålet er at hurtigst muligt give en økonomisk håndsrækning til de danskere, der er ramt af stigende benzin- og dieselpriser.
Dansk Industri (DI)	DI støtter generelt den samlede skatteaftale, som den foreslåede lempelse af benzin- og dieselafgifterne indgår i. DI er dog som	Set i lyset af de stigende leveomkostninger er der aftalt en midlertidig nedsættelse af benzin- og dieselafgifterne som en håndsrækning

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	udgangspunkt skeptisk over for at anvende lavere benzin- og dieselafgifter som redskab til at kompensere for stigende energipriser. DI er tilhænger af stabile og forudsigelige klima- og energiafgifter, og kan generelt ikke støtte, at klima- og energiafgifter anvendes som et generelt fordelingspolitisk redskab. DI anfører, at hjælpen som udgangspunkt bør gives som generel økonomisk støtte, eksempelvis gennem fradrag, checks eller tilsvarende, frem for gennem lavere afgifter på fossile brændsler. DI bemærker herudover, at lavere afgifter på benzin og diesel reducerer prissignalet og øger forbruget af fossile brændsler. Dermed svækkes incitamentet til energieffektivisering og til at omstille sig væk fra knappe, dyre og fossile brændsler.	til bilisterne. På den måde er det regeringens ambition, at priserne på benzin og diesel falder. Afgiftslempelserne er midlertidige, hvorfor det er vurderingen, at de kun i begrænset omfang svækker incitamentet til energieffektivisering og til at omstille sig væk fra knappe, dyre og fossile brændsler.
Dansk Erhverv	Dansk Erhverv bemærker, at i lyset af den korte høringsfrist fremhæves en konkret problemstilling, da fremrykningen af afgiftslempelsen risikerer at ramme visse aktører skævt i markedet. Dansk Erhverv bemærkninger, at det særligt gælder for de mindre brændstofforhandlere, herunder brugsforeninger, som allerede har betalt afgift af deres brændstofbeholdninger, og som ikke vil kunne overvælte afgiftsforskellen på kunderne efter ikrafttrædelsen. Særligt mindre benyttede tankanlæg med lav lageromsætning risikerer at blive	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Coop.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	påført betydelige tab og likviditetsmæssige udfordringer. Dansk Erhverv bemærker i den forbindelse, at den foreslåede ikrafttrædelse med meget kort varsel giver virksomhederne begrænsede muligheder for at tilpasse deres lagerniveauer. Dermed risikerer virksomheder, som har opretholdt normale driftslagre i overensstemmelse med gældende regler, at blive påført økonomiske tab, som de ikke har reel mulighed for at imødegå. Dansk Erhverv opfordrer til, at der ses på, hvordan likviditetsudfordrede virksomheder kan imødekommes i forbindelse med de ovenfor beskrevne udfordring. Dansk Erhverv henviser desuden til det høringssvar, som fremsendes den 23. november 2026 vedr. forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og registreringsafgiftsloven.	
De Samvirkende Købmænd (DSK)	DSK støtter lovforslaget, herunder at forslaget træder i kraft den 1. december 2026. DSK bemærker, at forslaget vurderes at ville have positive konsekvenser for danske virksomheder og forbrugere, da den lavere afgift mindsker prisforskellen på benzin og diesel i forhold til vores nabolande. Dermed reduceres tilskyndelsen til at tanke uden for Danmark, hvilket kan have en positiv	Det fremgår under pkt. 4.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger, at en midlertidig lempelse af afgiften på hhv. benzin og diesel vil øge brændstofsalget, herunder ved grænsehandel, hvor køretøjer, der krydser grænserne, i højere grad vælger at tanke i Danmark.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	grænsehandelseffekt. DSK bemærker, at konsekvenserne af mindre grænsehandel bør estimeres. DSK bemærker, at forbrugerne vil kunne opnå en synlig økonomisk gevinst, og det er positivt at lettelsen allerede kan mærkes direkte ved tankning.	Lovforslagets skønnede virkning for grænsehandlen er indregnet i forslagets provenueffekter.
Drivkraft Danmark	Drivkraft Danmark støtter generelt lovforslaget og intentionerne om at lette omkostningerne ved at tanke benzin og diesel for både private og erhvervslivet. I lyset af den korte høringsfrist har der ikke været mulighed for at kommentere detaljeret på lovforslaget. Drivkraft Danmark bemærker, at lovforslaget efterlader både brændstofleverandørerne og deres kunder i usikkerhed om, hvordan de skal agere i forhold til, hvordan og hvem der i sidst ende er ansvarlige for, at der angives, opkræves og afregnes korrekte afgifter for dieselolierne. Hvis intentionen med lovforslaget er, at de angivne dieselafgifter alene finder anvendelse til motorkøretøjer på vej, og ikke som i dag til alle former for motorkøretøjer, vil det efterlade brændstofleverandørerne (og deres kunder) i en urimelig gråzone, hvor de ikke har mulighed for at kontrollere, hvilken anvendelse deres enkelte kunder bruger de pågældende	Det fremgår under pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, at forslaget er målrettet afgifterne på de diesel- og benzinprodukter, der anvendes af almindelige personbiler, varebiler og lastbiler m.v., men ligeledes vil omfatte brug af benzin og diesel til bl.a. lystfartøjer og entreprenørmaskiner. De nævnte produkttyper i de pågældende afgiftssatser skal derfor behandles efter samme regler og praksis, som det er tilfældet i dag. Lovforslaget ændrer herudover ikke ved de gældende regler om ansvaret for, at produkter anvendes til det, de er afgiftsberigtiget efter, herunder hvem der vil være afgiftspligtig i tilfælde, hvor et

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	produkter til, og dermed hvilken afgift der skal afregnes for ens produkter. Drivkraft Danmark bemærker, at ude på tankstationerne, hvor der kun findes "svovlfri diesel med 6,8 pct. biobrændstoffer", er produktet ved leveringen til tankstationen allerede overgået til forbrug og dermed beskattes efter den nye sats. Det vil i sagens natur ikke være muligt for det enkelte selskab at afgøre, hvilken anvendelse en erhvervskunde efterfølgende har tanket til. Drivkraft Danmark anfører, at for erhvervskunder med hjemmetanke, hvor brændstofleverandøren også i dag leverer enten "svovlfri diesel" eller "svovlfri diesel med 6,8 pct. biobrændstoffer", vil en differentiering af afgiften med stor sikkerhed betyde, at kunderne fra 1. december 2026 vil bestille produktet med den laveste afgift. I sidste ende betyder det, at de nye afgiftssatser i praksis vil ende med at gælde uanset anvendelsen. Drivkraft Danmark opfordrer til, at det præciseres i loven, at de pågældende afgiftssatser er gældende uanset anvendelsen af de enkelte produkter, som det også er tilfældet i dag, så det alene er de brændstoftekniske egenskaber (svovl og biobrændstoffer), der afgør afgiftssatserne. Alternativt vil Skattestyrelsen skulle påtage sig en afgiftskontrol fremadrettet for at sikre, at det ikke anvender produkter med nye afgiftssatser til andre formål.	produkt anvendes til andet, end det er afgiftsberigtiget efter. Det bemærkes, at for dieselprodukterne efter lovforslagets § 1 a, stk. 1, nr. 2-6, og for benzinprodukterne efter § 1 a, stk. 1, nr. 7 og 8, foreslås der ikke fastsat begrænsninger i, hvad produkterne må anvendes til. Det svarer til, hvad der gælder for produkterne i dag.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	Afslutningsvis bemærkes, at ovenstående problemstillinger ligeledes gør sig gældende ved lovforslaget om at reducere afgifterne fra 1. januar 2027. Der sendes ligeledes et separat høringssvar hertil.	
Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR)	OBR oplyser, at grundet den korte høringsfrist har det ikke været muligt for OBR at foretage en vurdering af lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet. OBR har på den baggrund ingen bemærkninger.	
FDM	FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og roser lovforslaget for at være en konkret håndsrækning til danskernes hverdagsøkonomi. FDM bemærker, at en lang række europæiske lande allerede har sænket brændstofafgiften. FDM anfører, at kun 78 pct. til 83 pct. af afgiftsnedsættelsen i Tyskland er nået frem til forbrugerne i form af lavere pris. Samtidig vurderer de danske konkurrencemyndigheder, at konkurrencen på det danske marked er svækket, og at de vejledende priser fra én ledende markedsaktør i høj grad er styrende for prissætningen på markedet. FDM opfordrer derfor myndighederne til nøje at følge markedet, så det sikres, at afgiftslettelsen slår fuldt igennem ude på tankstationerne og dermed også i danskernes hverdagsøkonomi.	Det er forudsat som en del af lovforslaget, at ændringer i afgifter på forbrug af benzin og diesel overvæltes i benzin- og dieselpriserne. Det er i lighed med antagelserne på andre forbrugsafgifter. Danmark har markedsøkonomi, og myndighederne kan således ikke fastsætte konkrete priser på benzin og diesel ude ved tankstationerne.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
FSR – Danske Revisorer	FSR anerkender, at lovforslaget udmønter den politiske aftale af 13. november 2026 om at lempe afgiften på benzin og diesel i december 2026, men opfordrer til, at der fastsættes rimelige høringsfrister. I forhold til lovforslaget bemærker FSR, at beskrivelsen af gældende ret er misvisende. I lovforslagets bemærkninger fremgår følgende: *"Ved levering af brændstoffer til en tankstation indebærer det fx, at afgiftspligten som udgangspunkt indtræder ved leveringen."* FSR anfører, at dette er i modstrid med Landsskatterettens praksis i *SKM2023.238.LSR*, hvor udgangspunktet er, at afgiftspligten indtræder tidligere (når varerne forlader det godkendte afgiftsoplag – i den konkrete sag ved overførslen fra depotet til tankbilen).	Det medgives, at den korte høringsfrist ikke er optimal, men den korte høringsperiode er begrundet i ønsket om at afgiftslempelsen kan træde i kraft den 1. december 2026, hvilket forudsætter hastebehandling i Folketinget. For at undgå forvirring om retstilstanden er afsnittet i de almindelige bemærkninger, som FSR henviser til, udgået af lovforslaget Som anført af FSR fremgår det af Landsskatterettens afgørelse offentliggjort som SKM2023.238.LSR, at det følger af gældende ret, at olie, der transporteres fra et raffinaderi, forlader selskabets afgiftsoplag allerede ved udlevering til tankbilen, og at afgiftspligten derfor indtræder på dette tidspunkt, når transporten ikke er foretaget under en afgiftssuspensionsordning i henhold til mineralolieafgiftslovens § 15, stk. 1, nr. 1-6. Da gældende ret medfører en væsentlig administrativ byrde for både erhvervet og Skatteforvaltningen i forbindelse med opkrævning og afregning af afgift, er det i lovforslag L 80, der blev fremsat den 4. november 2026 og forventeligt træder i kraft den 1. januar 2027, foreslået – med tilbagevirkende kraft – at fjerne kravet om forhåndsgodkendelse i mineralolieafgiftslovens § 2, stk. 3, nr. 3, og §

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		15, stk. 1, nr. 6, ved udpegning af et direkte leveringssted. Den foreslåede ændring i L 80 indebærer, at hvis leveringen af mineralolieprodukter sker til et direkte leveringssted, som en autoriseret oplagshaver eller registreret varemodtager har udpeget over for Skatteforvaltningen – også efter leveringen har fundet sted – indtræder afgiftspligten først ved leveringen til det direkte leveringssted, fx en tankstation. Der kan i øvrigt henvises til høringsskemaet til L 80, hvoraf det fremgår af kommentarerne til FSR, at forslaget "er en tilpasning af en hidtidig overimplementering af cirkulationsdirektivet. Med virkning fra og med den 1. januar 2017 kan virksomheder således udpege et direkte leveringssted uden en forhåndsgodkendelse, og efter leverancen har fundet sted, hvortil varerne kan flyttes under en afgiftssuspensionsordning. Dette svarer til Skattestyrelsens tidligere praksis." og at "… en skattepligtig, der ønsker at få ændret indkomstansættelsen som følge af denne lovs § 6 skal anmode Skatteforvaltningen om genoptagelse senest den 1. juli 2027, medmindre den skattepligtige har en længere frist for det pågældende indkomstår efter bestemmelserne i skatteforvaltningslovens §§ 26 eller 27." Den med L 80 foreslåede ændring af mineralolieafgiftsloven vil få virkning fra og med den 1. januar

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		2017, og dermed også for december 2026.
	Afslutningsvis bemærker FSR, at det bør overvejes at fastsætte en ordning for allerede afgiftsberigtiget brændstof, der er på lager. Ellers kan der komme konkurrenceforvridning på baggrund af rene tilfældigheder, da der ikke har været mulighed for at indrette sig på den meget pludselige afgiftsnedsættelse.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Coop.
SKAD (Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark)	SKAD anser det for positivt, at afgiften på benzin og diesel sænkes for de ca. 2 millioner ejere af disse biler. SKAD fremhæver den høje sociale værdi af denne beslutning, da der findes mange borgere og bilejere, der ikke har råd til at udskifte deres traditionelle bil med en ny eller nyere brugt elbil.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra FDM.
	SKAD anfører, at mange desuden ikke har mulighed for billig hjemmeladning og skal betale høje priser. Dette påvirkes også af den manglende infrastruktur for strømlevering, der må anses for at værende en teknisk og økonomisk udfordring de kommende år. Teknisk set, skal bilproducentens vejledning følges, hvor flere bilfabrikker har klarlagt, at konstant lynladning kan skade batteriet på sigt.	Det falder uden for formålet med dette lovforslag at regulere reglerne for opladning af elbiler.
	SKAD har en bekymring i forhold til, at olieselskaber anvender	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra FDM.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	ændringen i afgiften til at øge deres profit ved at lade priserne stige lige før nytår, hvorefter man nedsætter dem med den vedtagne afgiftsnedsættelse, som forslaget omfatter. Dermed kan der ske en fiktiv nedsættelse, hvor profitten samtidigt øges, ved at afgiftsnedsættelse ikke slår fuldt ud igennem. SKAD opfordrer regeringen til at sikre, at den fulde afgiftsnedsættelse også slår fuldt igennem, til gavn for borger og virksomheder, og at der holdes nøje øje med olieselskabernes handlinger.	
Transporterhvervets Uddannelser	Ingen bemærkninger.	