Til Skatte- og Vækstministeriet

Fremsendt på e-mail til: lovgivningogoekonomi@SVMN.dk og mmoe@svmn.dk
J.nr. 2026 - 8267

Albertslund den 16. november 2026

COOP Danmark A/S takker for muligheden for at afgive høringssvar til **Forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026).**

COOP Danmark A/S bemærkninger skal desuden ses som høringssvar til **Forslag til lov 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)**

Det første af ovennævnte lovudkast foreslår en nedsættelse af benzinafgiften og dieselafgiften med 160,0 øre/l i forhold til nugældende takster.

Det andet af ovennævnte lovudkast foreslår en tilsvarende nedsættelse af benzin- og dieselafgiften, dog ud fra de 2027-niveauet efter gældende lovgivning.

Ingen af de to lovudkast indeholder ordninger for at regulere for afgift af motorbrændstof, der udleveres efter ikrafttrædelsesdatoen, men som er blevet beskattet med afgiften før ikrafttrædelsesdatoen.

Som bekendt forfalder energiafgiften til betaling, senest ved aflevering af brændstofprodukterne til udleveringsstedet (tankstationen). Det er således ikke muligt for detailudsalgssteder (tankstationer) at blive registreret efter mineralolieafgiftsloven, jf. dennes § 5, stk. 5.
Med andre ord er afgiften allerede betalt af den dieselolie og benzin der befinder sig i tankstationernes tankanlæg.

COOP Danmark A/S driver selv butikker samt er engrosvirksomhed for en lang række selvstændige brugsforeninger. Af disse har ca. 207 brugsforeninger et eller flere tankanlæg, hvor kunder kan tanke dieselolie og benzin.

145 brugsforeninger af disse er små virksomheder med kun ét tankanlæg og er særligt sårbare i forhold til større likviditetsforskydninger.

I modsætning til større tankanlæg som bliver fyldt op ofte – måske med et par få dages mellemrum – vil lagerbindingen for de mindre tankanlæg være betydelig længere. I gennemsnit for brugsforeningerne er den op til 60 dage for produkter som fx oktan 100.

Coop Danmark A/S
Roskildevej 65 ▪ DK-2620 Albertslund
Tlf. +45 43 86 43 86 ▪ www.coop.dk
VAT/CVR: 26 25 94 95

Det betyder også, at disse tankanlæg allerede har modtaget og opbevarer benzin og dieselolie, som forventes solgt langt efter ikrafttrædelsesdatoen den 1. december 2026. Disse tankanlæg kan dog i bedre omfang fortsat nå at ændre leveringsmønsteret i forhold til en ikrafttrædelse den 1. januar 2027. I begge tilfælde vil der altså være væsentlige mængder benzin og dieselolie i tankene med høje, "gamle" afgifter.

Uforholdsmæssig påvirkning af mindre, selvstændige brugsforeninger
Eftersom COOP Danmark A/S og andre operatører ikke vil kunne overvælte afgiftsforskellen – altså de 160 øre/l – på kunder, der tanker efter ikrafttrædelsesdatoen, vil især de mindre tankanlæg blive mødt af en meget stor likviditetsbelastning, som efter COOP Danmark A/S opfattelse kan true eksistensen for nogle mindre butikker.

Der vil jo være tale om et likviditetstab som tidligst vil kunne blive indhentet igen ved en tilbagevenden til højere benzin- og dieselafgiftssatser i 2028. Vælger Folketinget at forlænge nedsættelsen, vil likviditetstabet blive et decideret tab i forretningernes regnskaber.

De foreslåede afgiftsnedsættelser vil medføre et værditab på allerede afgiftsberigtigede lagerbeholdninger hos alle virksomheder, der sælger brændstof. Selvom konsekvensen principielt er den samme for alle aktører, er den reelle økonomiske effekt langt fra ens.

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 store, landsdækkende olieselskaber. Et tab eller likviditetsmæssig forskydning på eksisterende lagerbeholdninger udgør derfor en betydeligt større økonomisk belastning for en brugsforening end for en kapitalstærk markedsaktør.

De omtalte butikker driver typisk en mindre dagligvarebutik i de mindre befolkede regioner af Danmark. 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 er så stort, at det kan indeholde et varigt tab af denne størrelse, hvis afgiftsnedsættelsen bliver forlænget eller måske bliver permanent.

Den foreslåede ikrafttrædelse 1. december 2026 har usædvanlig kort varsel og giver meget begrænsede muligheder for at tilpasse lagerniveauerne. Resultatet er, at virksomheder, som har handlet i overensstemmelse med de gældende regler og opretholdt normale driftslagre, påføres et tab, som de ikke har haft reel mulighed for at imødegå.

Efter vores opfattelse rejser dette spørgsmål om proportionaliteten i den valgte model. Ordningen risikerer i praksis at få en konkurrenceforvridende effekt, idet byrden ved afgiftsændringen bæres relativt tungere af mindre, selvstændige virksomheder end af de store, kapitalstærke selskaber. Byrden bliver desuden forstærket kraftigt ved en ikrafttrædelse allerede 1. december 2026 frem for 1. januar 2027. Herved opstår en utilsigtet forskelsbehandling, hvor lovændringens økonomiske konsekvenser ikke står mål med de berørte virksomheders økonomiske bæreevne.

De selvstændige brugsforeninger er lokale, selvstændige detailvirksomheder med begrænsede finansielle ressourcer og væsentligt mindre økonomisk robusthed end de store aktører på brændstofmarkedet. Hvor de store olieselskaber typisk har betydelig styrke kapitalmæssigt, adgang til koncernfinansiering og mulighed for at absorbere midlertidige lager- og likviditetstab, vil

et tilsvarende tab for en mindre brugsforening kunne få mærkbar betydning for virksomhedens likviditet og drift.

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 en 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.

Foreslået tilpasning af nedsættelsen
Når afgiftsnedsættelsen foreslås at træde i kraft med meget kort varsel, begrænses de selvstændige brugsforeningers mulighed for at tilpasse lagerbeholdningerne og dermed reducere det økonomiske tab. Foreningerne vil derfor i praksis blive påført en ekstraordinær omkostning som følge af lovændringen, uden reel mulighed for at disponere sig ud af situationen. Dette rammer som anført ovenfor uforholdsmæssigt hårdt sammenlignet med de store markedsaktører, som i kraft af deres størrelse og finansielle styrke er langt bedre rustet til at håndtere sådanne likviditetsmæssige forskydninger.

Vi skal derfor på det kraftigste foreslå, at nedsættelsen af afgifterne først sker med virkning fra 1. januar 2027. Det vil give de mindre kapitalstærke lokale brugsforeninger bedre tid til at reducere beholdningen af beskattet brændstof og dermed reducere den negative effekt på både regnskab og likviditet.

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.

Coop står naturligvis til rådighed ved opfølgende spørgsmål.

Med venlig hilsen

Kasper O. Stang
Funktionschef Indirekte Skatter

M:+45 3068 7597
E: kasper.osterkruger.stang@coop.dk

DANSK ERHVERV
Børsen
1217 København K

www.danskerhverv.dk
info@danskerhverv.dk
T. + 45 3374 6000

Skatte- og Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Journalnummer: 2026 - 8267

Den 13. november 2026

Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineral olieprodukter m.v. (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026)

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026).

I lyset af den korte høringsfrist ønsker Dansk Erhverv at fremhæve en konkret problemstilling, da fremrykningen af afgiftslempelsen risikerer at ramme visse aktører på markedet skævt.

Det gælder særligt mindre brændstofforhandlere, herunder brugsforeninger, som allerede har betalt afgift af deres brændstofbeholdninger. Da aktørerne ikke vil kunne overvælte afgiftsforskellen på kunderne efter ikrafttrædelsen, risikerer særligt mindre benyttede tankanlæg med lav lageromsætning at blive 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 haft reel mulighed for at imødegå.

Dansk Erhverv opfordrer til, at der ses på, hvordan likviditetsudfordrede virksomheder kan imødekommes i forbindelse med ovenfor beskrevne udfordring.

Dansk Erhverv henviser desuden til det høringssvar, som fremsendes den 23. november 2026 vedrørende *forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og registreringsafgiftsloven*.

Dansk Erhverv står naturligvis til rådighed ved opfølgende spørgsmål.

Med venlig hilsen

Nanna Skovgaard Mortensen
Politisk konsulent

Dansk Industri

16. november 2026
MKRI

Deres sagsnr: 2026 - 8267

«CaseContact_Relation»
Att.:

Høringssvar over forslag om lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026

Dansk Industri (DI) takker for lejligheden til at afgive høringssvar. DI støtter generelt den samlede skatteaftale, som den foreslåede lempelse af benzin- og dieselafgifterne indgår i. DI er dog i udgangspunktet 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, der understøtter den grønne omstilling og opfylder klart definerede samfundsøkonomiske mål. DI kan derfor ikke generelt støtte, at klima- og energiafgifter anvendes som et generelt fordelingspolitisk redskab.

Hvis der politisk er ønske om at hjælpe danskerne som følge af stigende energipriser, bør hjælpen som udgangspunkt gives som generel økonomisk støtte, eksempelvis gennem fradrag, checks eller tilsvarende, frem for gennem lavere afgifter på fossile brændsler.

Lavere afgifter på benzin og diesel reducerer prissignalet og øger alt andet lige forbruget af fossile brændsler. Dermed svækkes incitamentet til energieffektivisering og til at omstille sig væk fra knappe, dyre og fossile brændsler.

DI støtter således den samlede skatteaftale, men er i udgangspunktet skeptisk over for den foreslåede afgiftslempelse, men finder det positivt, at lempelsen er midlertidig.

Med venlig hilsen

Marie Kring

H. C. Andersens Boulevard 18
1553 København V
Danmark

(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk

CVR-nr.: 16077593

De Samvirkende Købmænd
Islands Brygge 26, DK-2300 København S
T +45 39 62 16 16 | dsk@dsk.dk

Høringssvar

Skatte- og Vækstministeriet
J.nr. 2026-8267

København, den 16. november 2026

Lempelse af afgiften på benzin og diesel i december 2026

De Samvirkende Købmænd (DSK) repræsenterer ca. 1.500 dagligvarebutikker, hvor langt hovedparten er ejet af selvstændige købmænd. DSK takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslaget om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v.

DSK bakker op om afgiftslettelsen

DSK støtter lovforslagets § 1, nr. 1, hvorved der foreslås indsat en ny § 1 a, stk. 1, nr. 1-8, og stk. 2, i mineralolieafgiftsloven med lavere afgiftssatser for benzin og diesel anvendt som motorbrændstof. Vi bakker tillige op om lovforslagets § 2 om ikrafttræden den 1. december 2026. Afgiftslettelsen skal gælde til og med den 31. december 2026.

Forslaget indebærer en nedsættelse af afgiften på 1,60 kr. pr. liter ekskl. moms, svarende til 2,00 kr. pr. liter inkl. moms, for både benzin og diesel.

Positive virkninger for virksomheder og forbrugere

Det er DSK's vurdering, at afgiftsnedsættelsen vil have positive konsekvenser for danske virksomheder. Den lavere afgift mindsker prisforskellen på benzin og diesel mellem Danmark og vores nabolande. Dermed reduceres tilskyndelsen til at tanke uden for Danmark, hvilket efter DSK's opfattelse kan have en positiv grænsehandelseffekt til gavn for danske virksomheder, herunder detailhandlen. Konsekvenserne af mindre grænsehandel bør estimeres.

Forbrugerne vil samtidig kunne opnå en synlig økonomisk gevinst ved den planlagte afgiftslettelse, i det omfang den slår igennem i priserne ved tankstationerne. Det er positivt, at lettelsen kan mærkes direkte ved tankning.

DSK har ikke bemærkninger til lovforslagets øvrige forhold.

Med venlig hilsen

Claus Bøgelund Nielsen
Vicedirektør

[ADVARSEL – EKSTERN MAIL]: Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender. Vær opmærksom på, at den kan indeholde links eller vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Skatte- og vækstministeriet.
Vi skal indledningsvis takke for muligheden for at kommentere på lovforslaget om "Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026" – journalnummer 2026-8267.
I lyset af den meget begrænsede høringsfrist, har vi ikke haft mulighed for at kommentere detaljeret på lovforslaget. Vi deltager derfor meget gerne i et opfølgende møde, hvor vi kan få lejlighed til at gå mere detaljeret ned i de udfordringer/problemstillinger og spørgsmål, som lovforslaget giver anledning til.
Vi kan generelt støtte lovforslaget og intentionerne om at lette omkostninger ved at tanke benzin og diesel for både private og erhvervslivet.
Men lovforslagets udmøntning af afgiftsreduktionen på benzin og diesel med 1,.6 kroner 1. december 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 – det vedrører i denne sammenhæng alene afgifterne på dieselolierne.
Med lovforslaget §1, ny §1 a i Mineralolieafgiftsloven, angives der en række nye afgiftssatser for de forskellige dieselolier.
Der i lovforslaget ikke nogen indskrænkning i hvilke anvendelser de pågældende afgiftssatser er gældende for. Der er alene angivet de forskellige produkter - diesel differentieret efter svovlindhold og biobrændstof, og tilsvarende benzin efter indhold af biobrændstoffer – og de tilhørende reducerede afgiftssatser.
De pågældende produktbeskrivelser, for eksempel "svovlfri diesel" (§1a stk. 1 nummer 4) og "svovlfri diesel med 6,8 % biobrændstoffer" (§1a stk. 1 nummer 5) finder bred anvendelse som brændstof til alle former for køretøjer, og er kemisk og produktteknisk det samme produkt uanset anvendelsen. Produktet opfylder den europæiske standard for diesel (EN 590).
Hvis intentionen med lovforslaget er, at de angivne dieselafgifter (for eksempel nummer 4 og 5) 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 produkter til, og dermed hvilken afgift der skal afregnes for ens produkter.
Ude på tankstationerne, hvor der kun findes "svovlfri diesel med 6,8 % biobrændstoffer", er produktet ved leveringen til tankstationen allerede "overgået til forbrug" og dermed beskattet efter den nye sats. Det vil i sagens natur ikke være muligt for det enkelte selskab at afgøre, hvilken anvendelse for eksempel en erhvervskunde efterfølgende har tanket diesel til.
For erhvervskunder med hjemmetanke, hvor brændstofleverandøren også i dag leverer enten "svovlfri diesel" eller "svovlfri diesel med 6,8% biobrændstoffer", vil en differentiering af afgiften i forhold til anvendelsen på produktteknisk det samme produkt (EN 590 diesel) med stor sikkerhed betyde, at kunderne fra 1. december 2026 vil bestille produktet med den laveste afgift. Det er meget svært at se, at entreprenører vil undlade at optimere deres indkøb af diesel i forhold til den laveste afgiftssats på det samme brændstof. Brændstofleverandøren har heller ikke her nogen mulighed for at kontrollere, hvad kunden i sidste ende anvender brændstoffet til. I den sammenhæng er det vigtigt at understrege, at der produktteknisk ikke findes et dieselprodukt, som benævnes "entreprenørdiesel" – der findes "svovlfri diesel" og "svovlfri diesel med 6,8 % biobrændstoffer), der begge opfylder den europæiske brændstofstandard EN 590.

I sidste ende betyder det, at de nye afgiftssatser i praksis vil ende med at gælde uanset anvendelsen – alternativt vil Skattestyrelsen skulle påtage sig en intens afgiftskontrol fremadrettet overfor de enkelte erhvervskunder, for at sikre de ikke anvender produkter med de nye afgiftssatser til andre formål.
Ovenstående er alene eksempler på de gråzoner og urimelige konsekvenser for brændstofleverandørerne, som lovforslaget indeholder, hvis de nye afgiftssatser alener gældende for køretøjer til vej og ikke finder bred anvendelse som de gældende afgiftssatser.
For at undgå enhver tvivl skal vi derfor opfordre til, at det præciseres i loven, at de pågældende afgiftssatser er gældende uanset anvendelsen af de enkelte produkter, som det også er gældende i dag så det alene er de brændstoftekniske egenskaber (svovl og biobrændstoffer), der afgør afgiftssatserne.
Som anført indledningsvis, deltager vi gerne i en opfølgende dialog og møde, hvor vi kan uddybe vores kommentarer.
P.s. ovenstående problemstillinger er selvfølgelig også gældende i forhold til lovforslaget om reducerede afgifter fra 1. januar 2027 – journalnummer 2026 – 8267. Vi sender under alle omstændigheder et separat høringssvar til dette lovforslag senest 23. november.
Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen
Teknik- og miljøchef

T: +45 3345 6514
M: +45 2042 2636
www.drivkraftdanmark.dk

Drivkraft Danmark

Twitter LinkedIn Facebook Instagram YouTube

[ADVARSEL – EKSTERN MAIL]: Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender. Vær opmærksom på, at den kan indeholde links eller vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære modtager i Skatteministeriet

Hermed OBR's præhøringssvar vedr. nedenstående høring.

Med venlig hilsen
Emilie Andersen

Præhøringssvar vedrørende Lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026) & Lov 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)

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget lovforslagene i præhøring. OBR har følgende bemærkninger til forslagenes administrative konsekvenser for erhvervslivet.
Lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026)
Administrative konsekvenser:
Grundet den korte høringsfrist har det ikke været muligt for Område for Bedre Regulering (OBR) at foretage en vurdering af lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet. OBR har på den baggrund ingen bemærkninger.

Lov 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)
Administrative konsekvenser:
Grundet den korte høringsfrist har det ikke været muligt for Område for Bedre Regulering (OBR) at foretage en vurdering af lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet. OBR har på den baggrund ingen bemærkninger.
Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger
Ulver Baunsgaard Christensen
Fuldmægtig
Tlf. direkte 35 29 18 49
E-post UlvChr@erst.dk
Med venlig hilsen
Emilie Andersen
Studentermedhjælper

ERHVERVSSTYRELSEN
Bedre Regulering

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17

Skatte- og
Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

16-11-2026

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S26-8016

Ref: DBL/

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026)

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

De høje brændstofpriser har bidt sig fast og kan mærkes i mange familier, som er afhængige af deres bil i hverdagen. Derfor vil FDM gerne rose nærværende lovforslag om at sænke afgiften på benzin og diesel. Det er en konkret håndsrækning, der kan mærkes direkte i danskernes hverdagsøkonomi.

En lang række europæiske lande har allerede sænket brændstofafgiften. Det gælder for eksempel Tyskland, hvor tallene dog viser, at kun 78% til 83% af nedsættelsen er nået frem til forbrugerne i form af lavere pris. Det vel at mærke i et tysk marked med sund konkurrence, i modsætning til det danske brændstofmarked hvor priserne er identiske i hele landet, og hvor de danske konkurrencemyndigheder vurderer at konkurrencen 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.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

FSR Danske Revisorer

Skatte- Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K
Att: Michael Møller-Larsen

Sendt digitalt til mmoe@svmn.dk og lovgivningogoek
nomi@svmn.dk

16 november 2026

Høringssvar til høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineral olieprodukter m.v. (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026) jf. Skatte- og Vækstministeriets j. nr. 2026 – 8267.

FSR Danske Revisorer
Børsgade 4,
4. sal
DK-1215
København
K

Tlf.:
7225 5703

Mail:
fsr@fsr.dk

CVR:
55 09 72 16
Danske Bank
Reg.nr.: 9541
Kontonr.:
2500102295

FSR Danske Revisorer ("FSR") takker for modtagelse af nærværende høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineral olieprodukter m.v. (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026), som Skatte- og Vækstministeriet har sendt i høring den 13.11.2026 med høringsfrist den 16.11.2026.

FSR anerkender, at lovforslaget udmønter den politiske aftale af 13. november 2026 om at lempe afgiften på benzin og diesel i december 2026. Generelt skal FSR dog opfordre 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."

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).

Afslutningsvist bør det overvejes, om det ikke vil være rimeligt 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.

Med venlig hilsen

Sten Kristensen
Forperson, Udvalget for Indirekte Skatter

Jon Reinhold Jensen
Chefkonsulent, Moms og afgifter

Skatte- og Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
lovgivningogoekonomi@svmn.dk,
moez@svmn.dk, mmoe@svmn.dk

Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

16. november 2026

Vedr.: J.nr. 2026 – 8267

Forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineral-olieprodukter m.v. og registreringsafgiftsloven (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i 2027)

Vi takker Skatte- og Vækstministeriet for muligheden at indsende et høringssvar.

Det må anses for en positiv beslutning af regeringen, at sænke afgiften på benzin og diesel for de ca. 2 millioner ejere af disse biler. Her skal der i særdeleshed fremhæves den høje sociale værdi af denne beslutning, da der findes rigtig mange borgere/bilejere, der ikke har råd til at udskifte deres traditionelle bil med en ny eller nyere brugt elbil, både fordi deres økonomi ikke tillader det, og fordi bilerne er belånt og der ikke umiddelbart kan foretages et skift.

Desuden har mange ikke mulighed for billig hjemmeladning og skal betale høje priser, ofte 3 gange så høje, for at lade "på vejen". Dette faktum påvirkes også af den manglende infrastruktur for strømlevering, der må anses for værende en teknisk og ikke mindst økonomisk udfordring i de kommende år, i takt med at behov for strøm stiger betydeligt. Her rammes i særdeleshed områder, hvor energiselskaber ikke kan se et marked for etablering af ladestandere i tilstrækkelig mængde, så en omstilling til elbiler kan gennemføres hurtigt.

Teknisk set, så skal bilproducentens vejledning følges, for at opretholde garantien. Her har flere bilfabrikker klarlagt, at konstant lynladning kan skade batteriet på sigt og føre til en hurtigere nedbrydning af batteriets evne til at lagre strøm, hvilket påvirker bilens værdi og rækkevidde.

Vi har dog en bekymring om, at olieselskaber anvender 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.

Vi har tydeligt set efter Corona, at den frie konkurrence, som før Corona, ikke længere er til stede, hvor priserne er ens over hele landet og også skifter samtidigt landsdækkende.

Vi 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.

Regeringen kan overveje, at se på Østrigs lovgivning ift. olieselskabernes prispolitik "Spritpreisbremse und Margenbegrenzung" https://www.usp.gv.at/aktuelles/gesetzliche-neuerungen/Bundesgesetzblatt/minstg-ia.html af den 1. oktober 2026.

Med venlig hilsen

Thomas Krebs, Direktør for SKAD, Ingeniør, Sagkyndig på motorområdet
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523

Outlook

SV: Høring: Lovforslag om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (SKM.: 628817)

Fra Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Dato Tir 17-11-2026 10:07
Til Lovgivning og Økonomi <lovgivningogoekonomi@svmn.dk>
Cc Michael Møller-Larsen <MMoe@svmn.dk>

Du får ikke ofte mails fra tur@tur.dk. Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt

[ADVARSEL – EKSTERN MAIL]: Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender. Vær opmærksom på, at den kan indeholde links eller vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Mette Nicoline Berthelsen

Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: +45 35878700
Tlf. direkte: +45 81454517
E-mail: MNB@tur.dk
www.tur.dk
Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger
Her kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

Fra: Michael Møller-Larsen <MMoe@svmn.dk>
Sendt: 13. november 2026 13:30
Cc: Melisa Øz <MOez@svmn.dk>
Emne: Høring: Lovforslag om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (SKM.: 628817)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Lempelse af afgiften på benzin og diesel som motorbrændstof i december 2026).

Udkast til høringsbrev, resumé, lovforslag og høringsliste er vedlagt.

Skatte- og Vækstministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **mandag den 16. november 2026.**

Høringssvar bedes sendt til lovgivningogoekonomi@svmn.dk med henvisning til j.nr. 2026 - 8267 og med mmoe@svmn.dk på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.