

Analyse:

# Grænsehandlen har et stort aftryk på miljø og klima

## Resumé

---

Grænsehandel kræver for mange danskere en del transport, og det betyder, at grænsehandlen har et betydeligt klimaaftryk. Ikke mindst, når – som en ny undersøgelse foretaget af Norstat for DSK viser – næsten otte ud af ti grænsehandelsture foretages i benzin- og dieslbiler. Næsten hver fjerde grænsehandelstur sker i en dieslbil.

En indkøbstur i en almindelig bil fra København til Malmø udleder ca. 12 kg CO<sub>2e</sub>. Og en indkøbstur i en almindelig bil fra Århus til Harislee mellem Padborg og Flensborg udleder ca. 50 kg CO<sub>2e</sub>. Til sammenligning udleder det 0,7 kg CO<sub>2e</sub> at handle lokalt. Der er med andre ord et ganske betydeligt klimaaftryk, når der skal handles ved grænsen.

Grænsehandlen har også et mærkbart miljøaftryk. Danskerne grænsehandler for 17-18 mia. kroner om året. En stor del af dette indkøb er pantfrie øl- og sodavandsdåser, der sælges til danske kunder ved den dansk-tyske grænse. Disse pantfrie dåser indgår ikke i det almindelige pantsystem, og en stor del må forventes at havne i naturen. Danmarks Naturfredningsforening har peget på, at det gælder hver tredje.

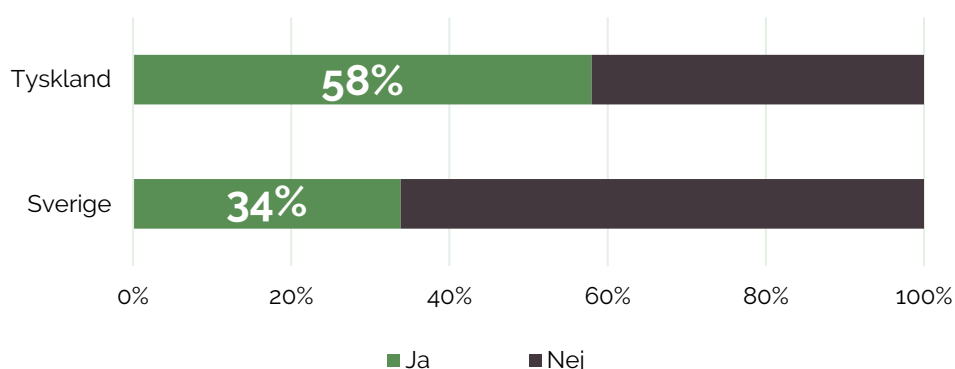
Samtidig er danskerne store indkøbere af især nikotinposer mm. i Sverige – og også en betydelig del af disse havner i naturen. Miljøministeriet har anslået, at der årlige smides 3,3 ton brugte nikotinposer i naturen i Danmark. Langt størstedelen må forventes at være indkøbt ved enten fysisk eller digital grænsehandel.

---

## Danskerne rejser gerne langt for et godt tilbud

Danskerne er glade for grænsehandel. Næsten seks ud af to voksne danskere har handlet i Tyskland inden for det seneste år, og mere end hver tredje har handlet i Sverige.

### Har du handlet i Sverige hhv. Tyskland inden for det seneste år?



**Kilde:** Norstat for DSK, april 2024. N = 1.170.

En relativt stor andel af danskerne har således transporteret sig længere end nødvendigt for at handle dagligvarer og for at indkøbe varer, der ikke er tilgængelige og i øvrigt svære at affaldshåndtere i Danmark som f.eks. pantfri dåser eller nikotinposer.

## Grænsehandelens klimaaftryk

At danskerne gerne transporterer sig langt for at handle f.eks. dagligvarer betyder, at grænsehandlen har et ikke ubetydeligt klimaaftryk. Det er dog meget svært at anslå den samlede klimaeffekt af grænsehandlen – men det er muligt at estimere, hvor meget større klimaaftrykket af en grænsehandelstur er sammenlignet med almindelig, lokal dagligvarehandel.

Århus Universitet udarbejdede i 2023 en guide til sine medarbejdere til at beregne deres gennemsnitlige klimaaftryk (i form af CO<sub>2e</sub>-udledning) i forbindelse med forskellige transportformer. Universitetet slog f.eks. fast, at transport i bil (benzin / diesel) i gennemsnit har en emissionsfaktor på 134 gram CO<sub>2e</sub> pr. kørt kilometer.<sup>1</sup> Dagbladet Politiken lavede med hjælp

<sup>1</sup> Århus Universitet (2023): Beregn din CO<sub>2</sub>-udledning. Senest lokaliseret 20. februar 2024 på: <https://medarbejdere.au.dk/baeredygtighed/groen-guide/transport/beregn-din-co2-udledning>.

fra en række eksperter fra Chalmers Tekniska Högskola og Göteborg Universitet en tilsvarende beregning og fandt frem til, at transport i bil i et vægtet gennemsnit udleder 144 gram CO<sub>2e</sub> pr. kørt kilometer.<sup>2</sup>

Med afsæt i dette interval – 134 til 144 gram CO<sub>2e</sub> pr. kørt kilometer – og en opgørelse af afstandene, der skal køres for at handle ved grænsen, kan det gennemsnitlige klimaaftryk af en enkelt grænsehandelstur i en benzin/diesebil fra de større byer i Danmark estimeres.

### Estimat over det gennemsnitlige klimaaftryk ved forskellige grænsehandelsture

Strækning	Afstand t/r (km)	Klimaaftryk (samlet CO <sub>2</sub> -aftryk)
København-Malmø	88	11.800 – 12.700 gram CO <sub>2e</sub>
Århus-Malmø	451	60.400 – 65.000 gram CO <sub>2e</sub>
Aalborg-Malmø	893	119.700 – 128.600 gram CO <sub>2e</sub>
København-Puttgarden	378	50.700 – 54.400 gram CO <sub>2e</sub>
Århus-Harisløe	369	49.400 – 53.100 gram CO <sub>2e</sub>
Aalborg-Harisløe	588	78.800 – 84.700 gram CO <sub>2e</sub>
<i>Til sammenligning</i>		
Lokalt eller regionalt indkøb	5	700 gram CO <sub>2e</sub>
	10	1.300 – 1.400 gram CO <sub>2e</sub>
	40	5.400 – 5.800 gram CO <sub>2</sub>

**Kilde:** Egne beregninger baseret på SparNord / Bilbasen (2023), Århus Universitet (2023): Beregn din CO<sub>2</sub>-udledning. Senest lokaliseret 20. februar 2024 på:

<https://medarbejdere.au.dk/baeredygtighed/groen-guide/transport/beregn-din-co2-udledning> og Politikens Rejseredaktion (2023): Nye klimaudregninger: Så meget CO<sub>2</sub> udleder det, når du rejser på ferie med fly, bil, bus eller tog og Politiken, 9/2/2023.

Senest lokaliseret 20. februar 2024 på:

<https://politiken.dk/rejser/art8482119/S%C3%A5-meget-CO2-udleder-det-n%C3%A5r-du-rejser-p%C3%A5-ferie-med-fly-bil-bus-eller-tog>.

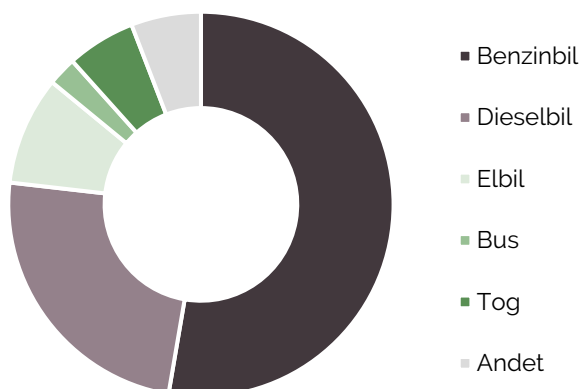
**Note:** Der er tale om modelberegninger; det konkrete aftryk afhænger af den konkrete bil og det faktiske kørselsmønster. Alle værdier af det beregnede klimaaftryk er afrundede. Alle afstande er tur/retur.

<sup>2</sup> Politikens Rejseredaktion (2023): Nye klimaudregninger: Så meget CO<sub>2</sub> udleder det, når du rejser på ferie med fly, bil, bus eller tog. *Politiken*, 9/2/2023. Senest lokaliseret 20. februar 2024 på: <https://politiken.dk/rejser/art8482119/S%C3%A5-meget-CO2-udleder-det-n%C3%A5r-du-rejser-p%C3%A5-ferie-med-fly-bil-bus-eller-tog>.

Dette klimaaftryk afhænger naturligvis af transportformen; hvis danskerne anvender f.eks. tog eller elbiler, vil klimaaftrykket i form af CO<sub>2e</sub> pr. kørt kilometer selvsagt være mindre end det anførte.

Men langt størstedelen af danskernes grænsehandel foregår ved hjælp af transport i benzin- eller dieslbiler. Næsten otte ud af ti danskere angiver således, at det foregår i benzin- eller diesebil, hvis de foretager grænsehandel. Dieslbilerne alene bruges til hver fjerde grænsehandelstur.

### Hvordan transporterer danskerne sig, når de handler ved grænsen?



**Kilde:** Egne beregninger baseret på Norstat for DSK, april 2024. n = 1.074

**Note:** Respondenterne er blevet bedt forholde sig til spørgsmålet "Hvis du handler i Sverige eller Tyskland, hvordan transporterer du dig som regel?". Gruppen af adspurgte, der har svaret, at de aldrig handler i Sverige eller Tyskland er udeladt af beregningen.

Medmindre man bor så tæt på grænsen, at grænsehandel i afstand svarer til lokalt indkøb, vil det forventelige klimaaftryk ved grænsehandel være betydeligt større end det tilsvarende aftryk ved lokalt eller endda regionalt indkøb.

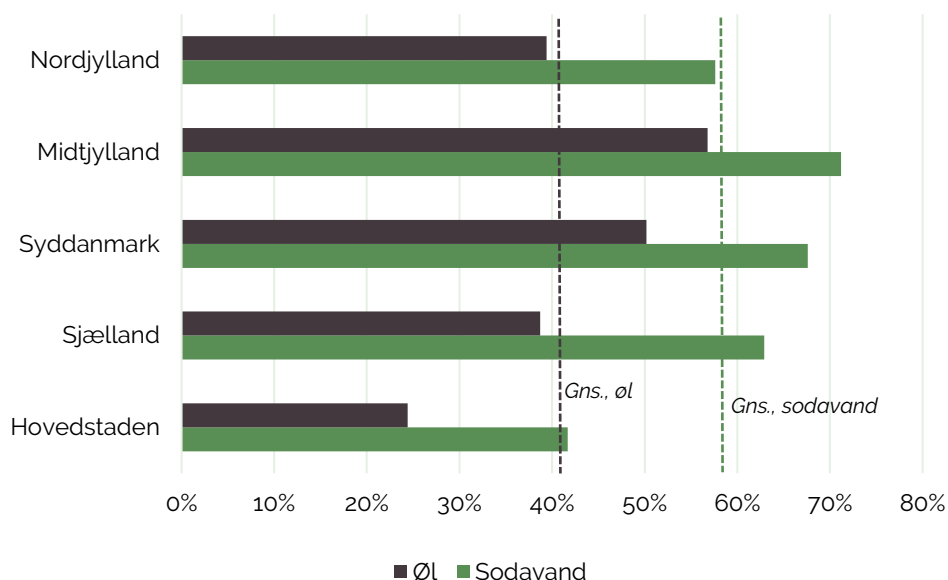
For langt de fleste danskere vil grænsehandel således medføre et unødvendigt stort klimaaftryk.

## Grænsehandlens miljøaftryk

Modsat klimaaftrykket, kommer grænsehandlens miljøaftryk ikke direkte fra transporten til og fra grænsehandelsbutikkerne. Det kommer snarere fra de særlige typer af varer, som danskerne handler i Tyskland og Sverige.

I Syddanmark og i Midtjylland bruger man i højere grad end andre dele af landet grænsehandlen til at købe øl og sodavand. For sodavand alene gælder dette også – om end i lidt mindre grad – for danskerne i region Sjælland. Dette er måske knapt så overraskende, da der i Tyskland sælges dåseøl og -sodavand uden pant til netop de danske kunder, og det er netop disse tre landsdele, der har nemmest adgang til Tyskland.

### Hvad handlede du sidst, du handlede i Sverige eller Tyskland (øl, sodavand)



**Kilde:** Norstat for DSK, april 2024. n = 821.

**Note:** Undersøgelsen er gennemført som en repræsentativ befolkningsundersøgelse. Spørgsmålet lød: "Hvad handlede du, sidst du handlede i Sverige eller Tyskland?" Spørgsmålet er alene stillet til de danskere, der har angivet at have handlet i Sverige inden for det seneste år.

De pantfri dåser udgør en potentiel miljørisiko, da de kun i ringe grad opsamles via det normale pantsystem i Danmark. Forbrugerne skal skille sig af med dem på anden vis. Derfor ender en ikke ubetydelig del af dem i naturen eller til forbrænding. Ifølge Danmarks

Naturfredningsforening var det i 2018 kun ca. 1 ud af 3, eller 36 pct., af de tyske grænsedåser, der genanvendtes.<sup>3</sup>

### Danskerne køber millioner pantfrie dåser i grænsehandlen

*Det samlede antal pantfrie dåser, der sælges til danskere i grænsehandlen, er ikke kendt.*

*En række dagligvarekæder modtager pantfrie dåser i butikkerne. I 2020 oplyste dagligvarekæden Rema1000 f.eks., at de årligt tager imod 5-8 mio. pantfrie dåser. Ligeledes har dagligvarekæden Lidl oplyst, at de i 2022 modtog ca. 1,2 mio. pantfrie dåser.*

*Disse tal må forventes at være steget siden da.*

**Kilde:** Helstrand, H. (2020): Rema 1000 modtager hvert år 5-8 millioner dåser uden dåsepant. Dagligvarehandlen, 17. juni 2020, senest lokaliseret 10. april 2024 på: <https://dagligvarehandlen.dk/reitan/rema-1000-modtager-hvert-aar-5-8-millioner-daaser-uden-daasepant>. Reseke, L. (2023): Lidl bakker op om krav om pant på grænsehandelsdåser. Detailwatch, 18. december 2023, senest lokaliseret 10. april 2024 på: <https://detailwatch.dk/nyheder/dagligvarer/article16696081.ece>.

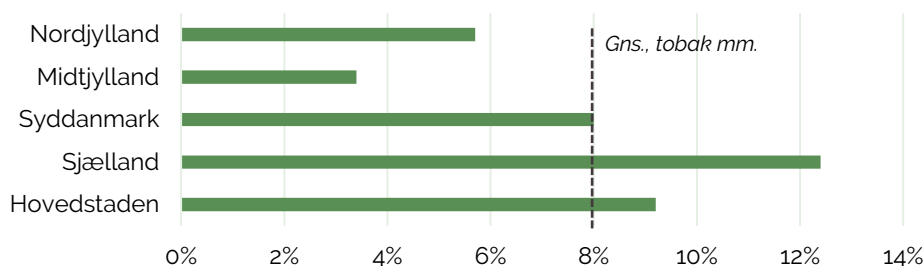
I hovedstadsområdet er det i ringere grad indkøbet af øl og sodavand, der trækker grænsehandlen. Til gengæld er der blandt de voksne danskere i region Hovedstaden og i region Sjælland langt flere end i andre landsdele, der bruger grænsehandlen til at indkøbe tobaksprodukter af forskellig art

Dette må ikke mindst skyldes muligheden for at indkøbe nikotinposer mm. i Sverige – noget, der ikke er muligt i Danmark.

---

<sup>3</sup> Danmarks Naturfredningsforening (2018): *Grænsebajere giver naturen tømmermænd.*

## Hvad handlede du sidst, du handlede i Sverige eller Tyskland (tobak mm.)



**Kilde:** Norstat for DSK, april 2024. n = 821.

**Note:** Undersøgelsen er gennemført som en repræsentativ befolkningsundersøgelse. Spørgsmålet lød: "Hvad handlede du, sidst du handlede i Sverige eller Tyskland?" Spørgsmålet er alene stillet til de danskere, der har angivet at have handlet i Sverige inden for det seneste år. Figuren viser andelen af danskerne (18+), der har peget på varekategorien "Tobak (cigaretter, røgfri tobak, nikotinposer, nikotinvæske el. lign.)".

De fleste nikotinposer mm. må selvfølgelig antages at lande i det almindelige affaldssystem. Men det er samtidig klart, at det langt fra er alt. Miljøministeriet og DTU anslog i 2024, at 3,3 ton nikotinposer havner i naturen i Danmark om året. Langt størstedelen heraf må forventes at være indkøbt i Sverige enten gennem traditionel grænsehandel eller via digital grænsehandel.

### 3,3 ton nikotinposer havner i naturen

I foråret 2024 anslog DTU for Miljøministeriet, at der årligt ender 5,3 mio. brugte nikotinposer i naturen i Danmark. Dette svarer til 3,3 ton nikotinposer.

Undersøgelsen viste også, at de brugte nikotinposer i gennemsnit indeholder 63 pct. af den oprindelige mængde nikotin, hvilket kan "udgøre en risiko for især dyr, der forveksler nikotinposerne med noget spiseligt."

**Kilde:** Miljøstyrelsen (2024): Nikotinposer – indhold og miljøkonsekvenser samt Miljøstyrelsen (2024): Ny rapport: Millioner af nikotinposer smides i naturen. Pressemeddelelse, 7. maj 2024.

## DSK MENER

Danskerne benytter sig i meget vidt omfang af grænsehandel – sandsynligvis mere end langt de fleste andre europæere. Det har en række negative konsekvenser, herunder bl.a. et øget forbrug af usunde varer, udflytning af arbejdspladser og skatteprovenu fra Danmark til andre lande og et øget miljø- og klimaaftryk. Der bør arbejdes på at begrænse danskernes grænsehandel ved at gøre grænsehandlen mindre attraktiv sammenlignet med handel i Danmark. Det gælder måske især for dagligvarer.

Derfor foreslår DSK, at

- der skal ryddes op i de danske punktafgifter – herunder chokoladeafgiften og kaffeafgiften – så danske butikker bliver mere konkurrencedygtige relativt til grænsehandlen.
- der arbejdes for strammere EU-regler for, hvor store mængder sundhedsskadelige varer, der kan indføres på tværs af grænser. I dag må danskere tage 800 cigaretter med tilbage, når de har grænsehandlet; denne grænse bør sænkes til 200.
- der bør arbejdes for et stærkere vidensgrundlag. Det er tydeligt, at Skatteministeriet undervurderer den samlede grænsehandel, og det er tydeligt, at miljø- og klimaeffekterne af grænsehandlen bør undersøges nærmere.

---

### **Om dette notat**

Dette notat er udarbejdet af De Samvirkende Købmænd (DSK). DSK har eksisteret i over 100 år som brancheorganisation og repræsenterer i dag næsten 1.500 supermarkeder, discountbutikker, nærbutikker og convenience i Danmark. Vi arbejder løbende for at forbedre rammerne for de danske købmænd – også ved at skabe og dele viden og indsigt om emner, der har relevans for købmændenes dagligdag og forretning.

Denne analyse er udarbejdet i maj 2024 af analysechef Morten Jarlbæk Pedersen. Det er tilladt at citere fra denne analyse med henvisning til DSK.