



## Skatteministeriet

25. marts 2021  
J.nr. 2021-2709

Til Folketinget – Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 302 af 15. marts 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Egil Hulgaard (KF) og ikkemedlem af udvalget (MFU) Merete Schemsbeck (KF).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



### **Spørgsmål**

Vil ministeren oplyse, hvad grænsehandelen har af konsekvens for CO<sub>2</sub>-aftrykket, når lastbiler leverer for milliarder af kroner dagligvarer til butikker syd for den dansk-tyske grænse, som efterfølgende hentes hjem i personbiler til forbrug i hele Danmark, herunder et anseeligt antal dåser med drikkevarer, der sælges uden pant og dermed ikke genanvendes til nye fødevareremballager?

### **Svar**

CO<sub>2</sub>-aftrykket som følge af grænsehandel er vanskeligt at opgøre.

Hvis der blev transporteret færre danske grænsehandelsvarer til Tyskland, og danskerne ikke grænshandlede varer i Tyskland, ville det isoleret set reducere brændstofforbruget og CO<sub>2</sub>-udledningerne. Den lavere efterspørgsel efter benzin og diesel vil imidlertid reducere prisen en smule på verdensmarkedet, hvilket vil få andre lande til at øge deres efterspørgsel. En del af den umiddelbare CO<sub>2</sub>-reduktion fra Danmark vil dermed blive imødegået af øgede udledninger fra udlandet.

I det omfang, der ikke blev grænshandelt i Tyskland fra dansk side, ville der omvendt være en øget handel og et øget brændstofforbrug internt i Danmark og dermed modgående CO<sub>2</sub>-udledninger.

I det tilfælde, at den mindre grænsehandel blev afstedkommet af lavere danske afgifter på grænsehandelsfølsomme varer, ville det kunne øge grænsehandlen fra tysk side i Danmark. De samlede effekter på CO<sub>2</sub>-aftrykket af grænsehandel kan således ikke ses uafhængigt af ændringer i afgifter på grænsehandelsfølsomme varer.