

Analyse:

# Grænsehandlens klimaaftryk

## Resumé

---

*Mere end 68 pct. af danskerne bevægede sig i 2023 over den svenske eller tyske grænse for at handle i vores nabolande; det viser en befolkningsundersøgelse foretaget af Norstat for DSK.*

*Valfarten til grænserne er dog ikke konsekvensfri – den har omvendt et klimaaftryk fra fartøjernes – som regel benzin- og dieselbilers – forbrændingsmotorer.*

*Det kan estimeres, at grænsehandlen har et samlet klimaaftryk, der svarer til ca. 0,5 pct. af Danmarks samlede udledning af drivhusgasser. Analysen viser, at hvis grænsehandlen blev erstattet af lokalt indkøb, kunne der "spares" over 210.000 ton CO<sub>2</sub>e om året.*

*Estimatet baserer sig på danskernes egen angivelse af, hvor ofte de grænsehandler, hvor de grænsehandler, og hvordan de transporterer sig til og fra grænsehandlen.*

*Resultaterne af denne analyse viser endnu en utilsigtet og underbelyst konsekvens af grænsehandlen: et markant klimaaftryk.*

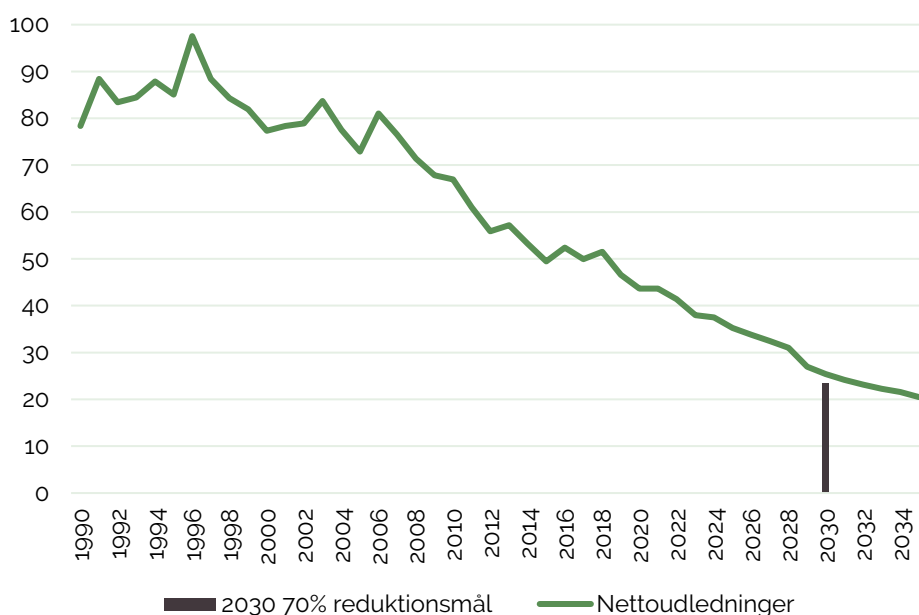
---

## Danmarks klimaaftryk

Det er en bredt accepteret, politisk ambition at reducere det danske klimaaftryk. Ambitionen er i Danmark endda så konkret, at vi ud over forpligtelsen med Paris-aftalen, der trådte i kraft i 2016, i Danmark i 2020 vedtog en klimalov med en målsætning om 70 pct. reduktion af de danske drivhusgasudledninger i 2030 i forhold til 1990.

Ifølge Klima-, Energi og Forsyningsministeriet udgjorde Danmarks samlede drivhusgasudledninger 41,7 mio. ton CO<sub>2</sub>e. i 2022.<sup>1</sup>

### De samlede netto-udledninger samt 2030-reduktionsmål (mio. ton CO<sub>2</sub>e)



**Kilde:** Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet (2024): Klimastatus og -fremskrivning. Senest lokaliseret 9. september 2024 på:

<https://www.kefm.dk/Media/638557750250796088/Klimastatus%20og%20-fremskrivning%202024%20-%20Del%201.pdf>, s. 8.

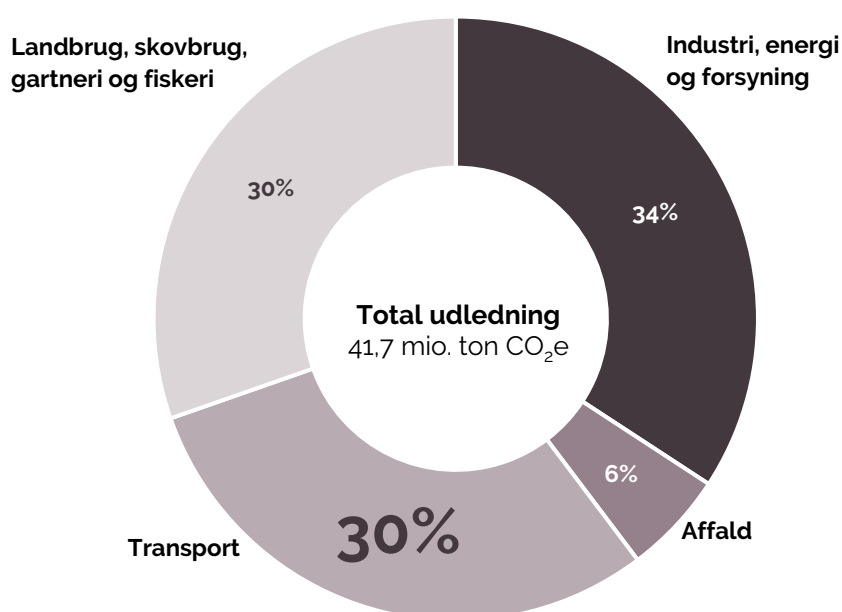
**Note:** Figuren er eksklusiv den partielt skønnede effekt af diesel- og vejafgift fra Aftale om deludmøntning af Grøn Fond samt den partielt skønnede effekt af omstillingsstøtten fra Aftale om udmøntning af omstillingsstøtten fra Grøn skattereform for industri mv.

<sup>1</sup> Energistyrelsen (2024): Klimastatus og -fremskrivning 2024, Senest lokaliseret 9. september 2024 på: <https://www.kefm.dk/Media/638557750250796088/Klimastatus%20og%20-fremskrivning%202024%20-%20Del%201.pdf>, s. 7.

## Transport fylder meget i klimaregnskabet

En – som ambitionen er – kraftig reduktion heraf kræver en bredspektret indsats. Et oplagt sted at kigge er transportsektoren, der står for ca. 30 pct. af Danmarks samlede CO<sub>2</sub>e-udledning. I 2022 udledte transportsektoren samlet set ca. 12,4 mio. tons CO<sub>2</sub>e.

### Oversigt over fordelingen af Danmarks CO<sub>2</sub>e-udledninger i 2022

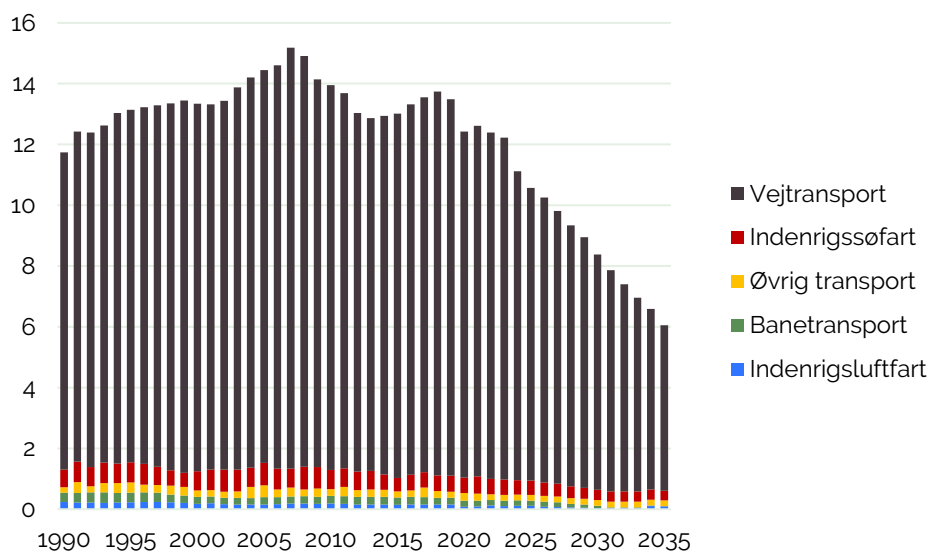


**Kilde:** Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet (2024), s. 11, samt egne beregninger.

**Note:** Industri, energi og forsyning omfatter fremstillingserhverv og bygge-anlæg, el- og fjernvarme, produktion af olie, gas og VE-brændstoffer, husholdninger, og serviceerhverv.

Transportsektoren er naturligvis en bred betegnelse, der dækker over både banetransport, indenrigs søfart og ditto luftfart – og vejtransport. Det er især fra sidstnævnte kategori, at transportsektorens klimaaftryk primært stammer. Det sker i form af CO<sub>2</sub>e-udledninger fra brændstofforbrænding i person-, vare-, og lastbiler samt busser og motorcykler mm.

## Transportsektorens udledninger 1990-2035 fordelt på delsektorer (mio. ton CO<sub>2</sub>e)



**Kilde:** Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet (2024), s. 35.

**Note:** Figuren er eksklusiv partielt skønnede effekter vedrørende diesel- og vejafgift fra Aftale om deludmøntning af Grøn Fond.

Megen transport er nødvendig og ukontroversiel – men reduktion af unødigt transport er oplagt, hvis det samlede klimaaftryk skal reduceres. Et godt eksempel på unødigt transport, der nemt kan reduceres, er den ekstra transport, der genereres af danskernes grænsehandel.

### Danskernes grænsehandel koster over 210.000 tons CO<sub>2</sub>e

Danskernes grænsehandel i Tyskland og Sverige er kilde til direkte CO<sub>2</sub>-udledning (såkaldt scope 1-udledning) via transporten til og fra grænsehandelsbutikkerne. Men grænsehandel er også kilde til indirekte CO<sub>2</sub>-udledning (såkaldt scope 3-udledning) pga. indirekte udledninger fra varer og tjenester, der forbruges i forbindelse med grænsehandlen. Begge dele bør egentlig regnes med, hvis grænsehandlens samlede klimaaftryk skal estimeres – men omfanget af sidstnævnte er meget vanskeligt at opgøre. Derfor er der i det følgende alene fokuseret på den direkte CO<sub>2</sub>e-udledning forbundet med privatbilisme og trafik med andre køretøjer i transporten til og fra udvalgte grænsehandelslokationer. Det betyder, at grænsehandlens reelle klimaaftryk kan være større end det her estimerede.

For at kunne estimere grænsehandlens samlede klimaaftryk, skal man have kendskab til tre faktorer: Hvor meget danskerne reelt grænsehandler, hvor stort deres transportbehov er i

forbindelse med grænsehandlen og slutteligt emissionsfaktorerne forbundet med dette transportbehov.

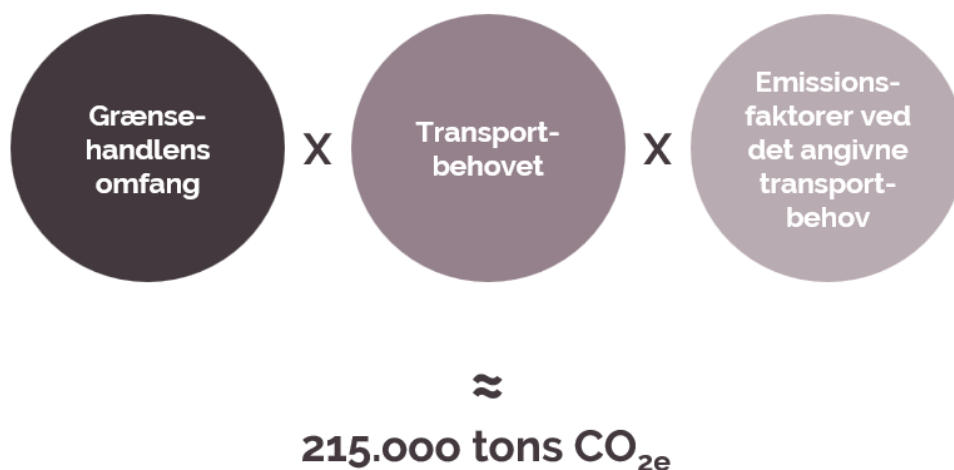
### Faktorer, der indgår i estimat over grænsehandlens klimaaftryk

Beregningsfaktor	Kilde
<b>Det samlede omfang af grænsehandlen</b>	Identificeret vha. en repræsentativ befolkningsundersøgelse, hvor der er spurgt til danskernes reelle adfærd, hvad angår grænsehandel, samt respondenternes bopæl (postnummer)
<b>Transportbehovet i forbindelse med grænsehandlen</b>	Identificeret vha. respondenternes postnummer og transportbehov til nærmeste grænsehandelsbutik i det land, respondenteren har angivet at grænsehandle i
<b>Emissionerne forbundet med det identificerede transportbehov</b>	Identificeret vha. respondenternes angivne transportmetode samt DTU/Transportministeriets opgørelse over forskellige transportformers emissionsfaktorer

*Kilde: DSK*

Med afsæt i en geokodning af den afstand, som respondenterne i en repræsentativ befolkningsundersøgelse tilbagelægger i forbindelse med grænsehandel koblet med de angivne transportformers emissionsfaktorer samt danskernes grænsehandelsfrekvenser, er det muligt at estimere det samlede, direkte klimaaftryk af danskernes grænsehandel ved at opskalere den repræsentative stikprøve til at omfatte den samlede befolkning.

### Samlet oversigt: Grænsehandlens klimaaftryk



**Kilde:** Egne beregninger baseret på en repræsentativ befolkningsundersøgelse foretaget af Norstat for DSK, april 2024 (N = 1.170) samt DTU / Transportministeriet (2022): Transportøkonomiske enhedspriser 2.0. Senest lokaliseret 11. september 2024 på: <https://www.man.dtu.dk/myndighedsbetjening/teresa-og-transportoekonomiske-enhedspriser>.

**Note:** I stikprøven indgår alene danskere over 18 år. Stikprøven er opskaleret til befolkningen mellem 18 og 75 år svarende til 4,2 mio. personer.

En udledning i denne størrelsesorden svarer til ca. 0,5 pct. af Danmarks samlede CO<sub>2e</sub>-udledning. Det svarer desuden til, at hver person, der grænsehandler, i gennemsnit udleder 51,20 kg. CO<sub>2e</sub> årligt i forbindelse med grænsehandlen.

Alternativet til grænsehandlen er at handle lokalt hos sin nærmeste dagligvarebutik. Hvis det antages, at folk i gennemsnit har 5 km. tur/retur til nærmeste dagligvarehandel og kører en benzinbil, så svarer det til 0,7 kg. CO<sub>2e</sub> per person.<sup>2</sup> Opskaleret til hele befolkningen giver det en samlet udledning på 2.940 ton CO<sub>2e</sub> årligt. Fratrækkes dette fra de 215.026 ton, som grænsehandlen direkte giver anledning til, får man et billede af, hvor meget "ekstra udledning" grænsehandlen er ophav til, nemlig 212.086 ton CO<sub>2e</sub> om året.

Dette er fortsat over 0,5 pct. af Danmarks samlede CO<sub>2e</sub>-udledning.

---

<sup>2</sup> DSK (2024): *Danskernes Grænsehandel*: s. 69.

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.

I det følgende er beregningens forudsætninger gennemgået nøjere.

## Grænsehandlens omfang

Estimatet over grænsehandlens klimaaftryk baserer sig på, at en stor del af danskerne faktisk benytter sig af grænsehandel: Hele 68 pct. af danskerne grænsehandler enten i Sverige eller Tyskland, mens det blot er 32 pct., der aldrig grænsehandler. Det viste en repræsentativ befolkningsundersøgelse, som Norstat gennemførte for DSK i foråret 2024.

### Andel danskere der grænsehandler i Sverige eller Tyskland



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

**Note:** Undersøgelsen er gennemført som en repræsentativ befolkningsundersøgelse, spørgsmålet lød: "Har du handlet i Sverige / Tyskland inden for det seneste år?"

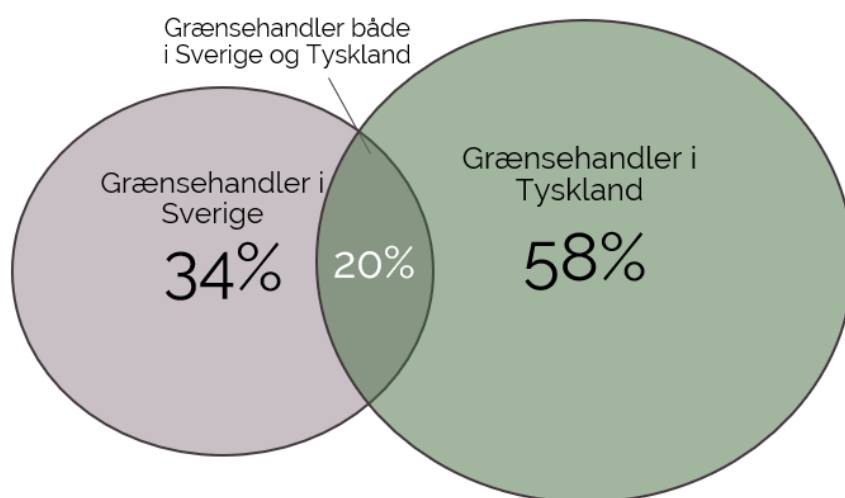
En del af denne grænsehandel skyldes givetvis indkøb i forbindelse med f.eks. ferie, hvorfor nogle respondenteres grænsehandel ikke nødvendigvis er motiveret af grænsehandlen selv. Det giver selvsagt nogen usikkerhed til estimatet.

Det er dog værd at bemærke, at der i undersøgelsen specifikt blev spurgt til indkøb i Tyskland og Sverige – og frekvenserne her – og der er her tale om lande, der ikke er de største feriedestinationer for danskerne, men omvendt er store destinationer, hvad angår grænsehandel. Usikkerheden i estimatet forårsaget af, at en del af det her identificerede

omfang af danskernes grænsehandel kan skyldes rejseaktivitet, der ikke er motiveret af adgangen til grænsehandel, må derfor antages i en vis udstrækning at være begrænset.

Undersøgelsen viste også, at 20 pct. af de adspurgte har handlet i både Sverige og Tyskland inden for det seneste år.

### Danskernes grænsehandel i Tyskland hhv. Sverige



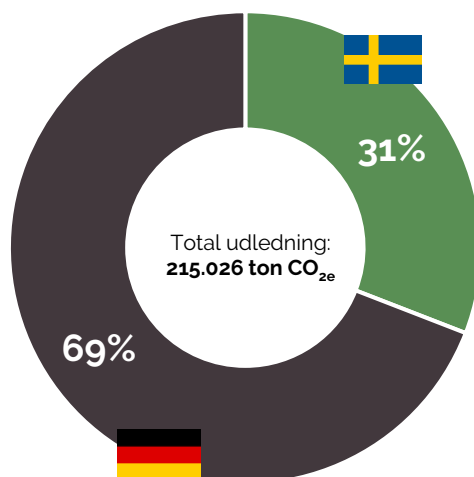
**Kilde:** Norstat for DSK, april 2024. n = 1.170.

**Note:** Undersøgelsen er gennemført som en repræsentativ befolkningsundersøgelse, spørgsmålet lød: "Har du handlet i Sverige / Tyskland inden for det seneste år?". Figuren kombinerer andele fra forskellige spørgsmål og summerer derfor ikke til 100.

Det siger sig selv, at når størstedelen af grænsehandlen finder sted i Tyskland, er det også den samlede grænsehandel i Tyskland, der har det største klimaaftryk opgjort på landeniveau. Grænsehandlen i Tyskland kan således tilskrives over 2/3 af den samlede udledning – mere præcist 148.615 ton. Dette betyder dog ikke, at grænsehandlen i Sverige er irrelevant endsige ubetydelig, da den jo dækker knap 1/3 af det samlede klimaaftryk.



## Fordeling af grænsehandlens klimaaftryk på landeniveau



**Kilde:** Egne beregninger baseret på Norstat for DSK, april 2024 samt DTU / Transportministeriet (2022).

**Note:** Udledning ifm. grænsehandel i Sverige: 66.411 ton. Udledning ifm. grænsehandel i Tyskland: 148.615 ton.

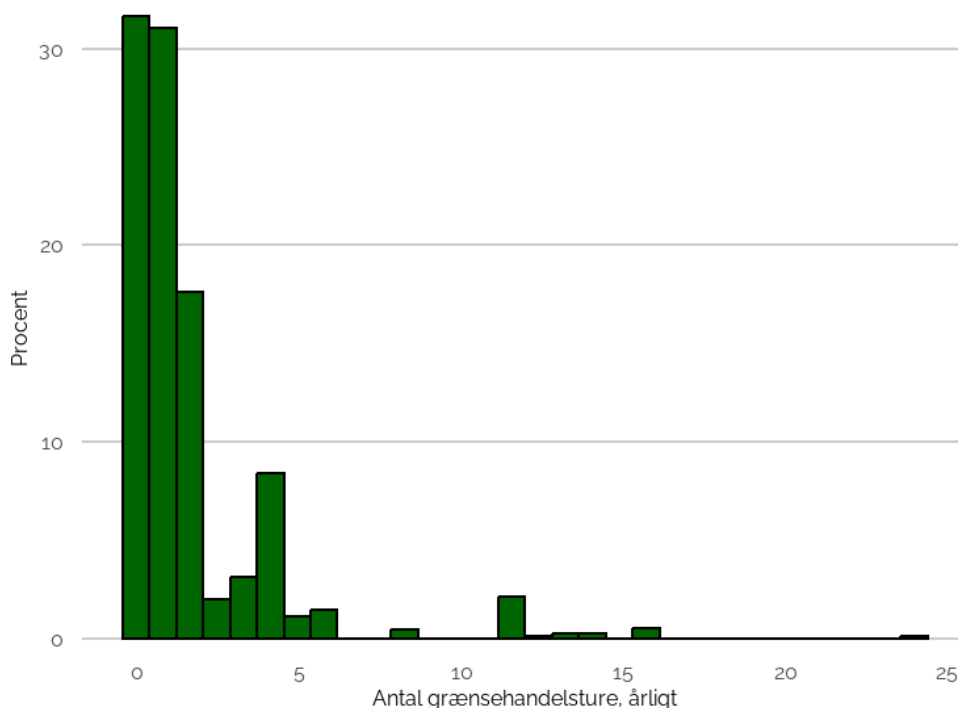
Årsagen, til at størstedelen af grænsehandlens CO<sub>2e</sub>-udledning kan tilskrives Tyskland, skyldes ganske enkelt, at størstedelen af danskernes grænsehandel finder sted i netop Tyskland - 58 pct. af danskerne grænsehandler nemlig i Tyskland. Omvendt er det 34 pct. af danskerne, der tager turen til vores nordiske nabo, Sverige, når de grænsehandler, mens 20 pct. handler i både Sverige og Tyskland.

### Transportbehovet forbundet med grænsehandlen

For beregningen af det samlede klimaaftryk er det dog ikke kun afgørende, om man grænsehandler, men også hvor ofte, og hvor langt man har behov for at transportere sig i den forbindelse. Kombinationen af frekvensen, danskerne grænsehandler med, og afstanden fra hjemmet til den angivne grænsehandelsdestination, udgør tilsammen det transportbehov, som grænsehandlen afføder.

Befolkningsundersøgelsen viste, at gennemsnittet er 1,68 ture om året, og medianen er 1. Det indikerer, at nogle få høje værdier trækker gennemsnitsværdien op. Mere end 37 pct. grænsehandler mere end én gang om året, hvilket antyder at grænsehandlen er mere omfattende end blot en enkelt smuttur i ny og næ. Det peger også i retning af, at grænsehandel forbundet med f.eks. ferie ikke fylder det store i det samlede regnskab.

## Danskernes grænsehandelsfrekvenser, pct.



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

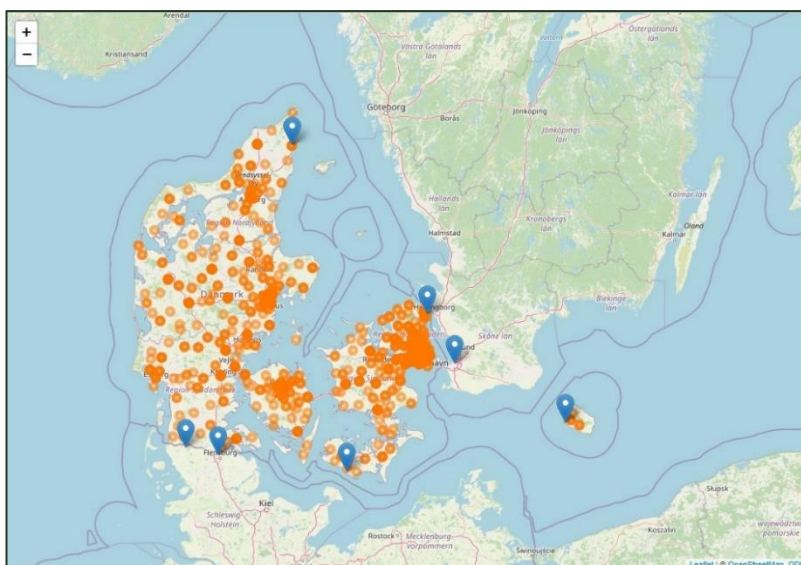
**Note:** Undersøgelsen er gennemført som en repræsentativ befolkningsundersøgelse, spørgsmålet lød: "Hvor ofte handler du i Tyskland / Sverige?". Svarene på spørgsmålene til hhv. frekvenserne i Tyskland / Sverige er summeret. Respondenter, der grænsehandler "Sjældnere end én gang om året", indgår som 0,5 gange om året, "Mindst en gang om året" indgår som 1 gang, "Mindst en gang hvert halve år" indgår som 2 gange, "Mindst en gang hver tredje måned indgår som 4 gange, "Mindst en gang månedligt" indgår som 12 gange.

Transportbehovet, som grænsehandlen afføder, afhænger ikke kun af frekvensen af grænsehandlen, men også af hvor langt man har behov for at transportere sig.

Dette er beregnet på baggrund af befolkningsundersøgelsen, hvor respondenterne har angivet bopælspostnummer og land, der grænsehandles i. På baggrund heraf er der foretaget en geokodning med beregning af hver respondents afstand mellem bopælen og den nærmeste grænsehandelslokation i det angivne grænsehandelsland. Kodningen er sket vha. et Google Maps API af respondenternes bopæl samt de syv grænsehandelslokationer og indfaldsporte til grænsehandel.

Dermed har vi for hver respondent kortlagt den, ifølge Google Maps, korteste afstand i kilometer til en grænsehandelslokation/indfaldsport i hhv. Sverige og Tyskland. I tilfælde af færgeoverfart, har vi beregnet afstanden til nærmeste havn/indfaldsport og dernæst tilføjet færgeoverfarten – i begge tilfælde tur/retur.

### Danskernes grænsehandelsfrekvenser, pct.



**Kilde:** Norstat for DSK, april 2024, n = 1170. Postnumrenes koordinater er trukket via Google Maps.

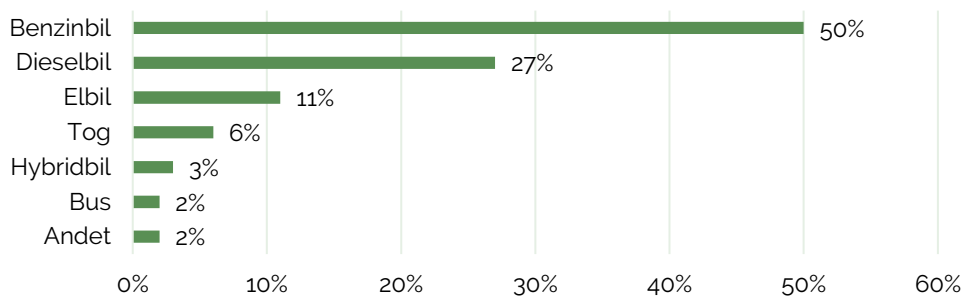
**Note:** Figuren viser respondenternes postnumre (n = 1170) samt tre grænsehandelslokationer og fire indfaldsporte til grænsehandel. Dvs. tre fast- eller broforbundne grænsehandelslokationer, Harsilee, Sønder Løgum og Malmö, samt fire havne, Rønne, Rødby Havn, Helsingør og Frederikshavn, med adgang til hhv. Ystad, Puttgarden, Helsingborg og Göteborg.

## Emissionsfaktorer

Når grænsehandlens omfang og grænsehandlens transportbehov kendes, kan disse kombineres med emissionsfaktorerne for transportbehovet for at estimere det samlede klimaaftryk, som grænsehandelstransporten afføder.

Den repræsentative befolkningsundersøgelse viser, at danskerne primært benytter sig af benzin- og dieselbiler ifm. deres grænsehandel. Halvdelen af befolkningen anvender nemlig en benzinbil til formålet og 27 pct. en dieselbil.

## Danskernes primære fartøj i forbindelse med transport til og fra grænsehandelsdestinationer



**Anm.:** Undersøgelsen er gennemført som en repræsentativ befolkningsundersøgelse, spørgsmålet lød: "Hvis du handler i Sverige eller Tyskland, hvordan transporterer du dig som regel?". Respondenter, der ikke grænsehandler er ekskluderet.

**Kilde:** Norstat for DSK, april 2024. n = 800.

Disse transportformer, der i befolkningsundersøgelsen er angivet i forbindelse med grænsehandel, har varierende klimaaftryk; det afspejles i fartøjernes emissionsfaktorer. Der er i denne analyse taget udgangspunkt i de emissionsfaktorer, som Transportministeriet anvender.

## Emissionsfaktorer for grænsehandlens fartøjer

Fartøj	Klimaaftryk (kg. CO <sub>2</sub> e per km)
Benzinbil	0,139
Bus	0,018
Dieselbil	0,143
Dieseltog	0,022
Elbil	0,000
Fly*	0,172
Færge**	0,239
Hybridbil	0,056

**Kilde:** DTU / Transportministeriet (2022).

**Note:** \*Her benyttes emissionsfaktoren for jetfly. \*\*Her bruges emissionsfaktoren for konventionel færgefart. Emissionsfaktoren er beregnet ved omregning af de forskellige transportmidlers udledning af hhv. CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> og N<sub>2</sub>O til CO<sub>2</sub>e. vha. det såkaldte "global warming potential" for hver af disse, jf. DTU / transportministeriet (2022).

## Samlet oversigt over beregning samt antagelser og forbehold

På baggrund af ovenstående er det muligt at opstille en modelberegning for klimaaftrykket forbundet med danskernes grænsehandel.

### Formel for modelberegning af grænsehandlens klimaaftryk

$$Klimaaftryk_n = \sum_{i=1}^n \left( (f_{SE,i} * d_{SE,i} + f_{DE,i} * d_{DE,i}) * e_i * 2 \right) + (h_{SE,i} + h_{DE,i}) + (p_{SE,i} + p_{DE,i}) * w_i$$

Hvor:

- $f_{SE,i}$ : årlig grænsehandelsfrekvens til Sverige
- $d_{SE,i}$ : årlig distance til grænsehandelslokationer i Sverige, km.
- $f_{DE,i}$ : årlig grænsehandelsfrekvens til Tyskland
- $d_{DE,i}$ : årlig distance til grænsehandelslokationer i Tyskland, km.
- $e_i$ : emissionsfaktor
- 2: tur/retur
- $h_{SE,i}$ : CO<sub>2</sub>e-udledning ved færgefart til Sverige
- $h_{DE,i}$ : CO<sub>2</sub>e-udledning ved færgefart til Tyskland
- $p_{SE,i}$ : CO<sub>2</sub>e-udledning ved fly til Sverige
- $p_{DE,i}$ : CO<sub>2</sub>e-udledning ved fly til Tyskland
- $w_i$ : vægt

$$Klimaaftryk_N = \frac{Klimaaftryk_n}{n} * N$$

Hvor:

- $n$ : 1.170
- $N$ : 4.200.000 (18-75 år)

#### Noter:

Distancer mellem havneporte er konstante:

- Frederikshavn-Göteborg: 98,5 km.
- Helsingør-Helsingborg: 10,9 km.
- Rødbyhavn-Puttgarden: 21,6 km.
- Rønne-Ystad: 74 km.

Dette peger på, at danskernes grænsehandel årligt medfører udledning af 215.000 tons CO<sub>2</sub>e.

Beregningen baserer sig på en række antagelser og forbehold bag, som betyder, at der er tale om et estimat med en vis usikkerhed.

En usikkerhed skyldes grundlaget i befolkningsundersøgelsen. Respondenterne har svaret på spørgsmålene: "Har du handlet i Sverige / Tyskland inden for det seneste år?". De data, der benyttes til at beregne respondenternes individuelle klimaaftryk, der senere hen opskaleres, beror via befolkningsundersøgelsen kun på svar fra respondenter, der har svaret "Ja" og dermed grænsehandlet i Tyskland eller Sverige inden for det seneste år. Det vil sige, at endnu flere måske grænsehandler, men de har bare ikke gjort det det seneste år. Dette peger i retning af, at estimatet over grænsehandlens klimaaftryk er for lavt.

Omvendt er det med spørgsmålsformuleringen ikke muligt at tage højde for, om en del af grænsehandlen er foregået i forbindelse med rejseaktivitet, der alligevel ville være fundet sted – f.eks. i forbindelse med ferie. Det peger i retning af, at estimatet måske er en smule for højt. Derudover skaber spørgsmålsformuleringen i nogen grad et validitetsproblem, eftersom respondenterne muligvis havde svaret anderledes, hvis de skulle besvare spørgsmålet "Har du grænsehandlet i Tyskland/Sverige inden for det seneste år?". Dog er definitionen af grænsehandel netop "forbrugernes handel med varer og tjenester til eget forbrug på tværs af landegrænser", hvorfor der stadig vil være tale om grænsehandel, selvom det ikke nødvendigvis var respondenternes primære motiv bag deres besvarelse. Dette peger også i retning af en vis usikkerhed i estimatet.

I beregningerne antages det, at respondenterne udelukkende transporterer sig for at grænsehandle og hjem igen ad den hurtigste vej ifølge Google Maps – altså estimatet indeholder ingen muligheder for alternative ruter eller omveje. Dette peger i retning af, at estimatet nok er for lavt. Derudover er respondenternes postnumre ikke 100 pct. nøjagtige for deres bopæl; dog vil uregelmæssigheder i gennemsnit udjævne sig.

Det antages i beregningen desuden, at grænsehandel ved bilkørsel foretages *alene*, altså der er ikke taget højde for, at flere personer potentielt rejser sammen og derved reducerer deres individuelle klimaaftryk. Dette peger i retning af, at estimatet muligvis er en smule for højt, da samkørsel i et vist omfang må forventes.

Disse usikkerheder er dog ikke af en sådan karakter, at de må forventes at kunne skubbe voldsomt til analysen – og slet ikke til konklusionen om, at grænsehandlen har et ikke ubetydeligt klimaaftryk.

## DSK MENER

Danskerne benytter sig i 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 derfor arbejdes på at begrænse danskernes grænsehandel ved at gøre grænsehandlen mindre attraktiv sammenlignet med handel i Danmark. Det gælder ikke mindst 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 grænsehandelsbutikkerne.
- Der bør arbejdes for at indføre en differentieret moms i Danmark, så f.eks. fødevarer bliver billigere for danskerne.
- 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 i særdeleshed har en utilstrækkelig viden om danskernes grænsehandel i Sverige. Dette bør der rådes bod på, og det kræve et større fokus på grænsehandlen – herunder også grænsehandlen i Sverige – fra Skatteministeriets side.

### **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 september 2024 af analysemedarbejder Anker Søby Poulsen og analysechef Morten Jarlbæk Pedersen. Det er tilladt at citere fra denne analyse med henvisning til DSK.*