



Danmarks globale klimapåvirkning - Global afrapportering 2024 (GA24): Nøgletal for Danmarks forbrug

Kontor/afdeling
Systemanalyse & Innovation

Dato
29-04-2024

Baggrundsnotat nr. 3

Indholdsfortegnelse

1	Rammesætning.....	1
2	Resultater.....	2
3	Metode & Antagelser	3
3.1	Metodebeskrivelse.....	5
4	Beskrivelse af udviklingen i nøgletallene	7
4.1	Transport.....	7
4.2	Fødevarer.....	15
4.3	Elektronik.....	15
4.4	Energi	18
5	Kilder.....	21
6	Bilag	23
	Bilag 1: Oversigt over produktkategorier for elektronik	23

Energistyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

T: +45 3392 6700
E: ens@ens.dk

www.ens.dk



1 Rammesætning

Formålet med dette baggrundsnotat er at give en mere detaljeret beskrivelse af dansk forbrug inden for forbrugsområder, der er forbundet med et væsentligt klimaaftryk. Til dette er der fra og med GA23 blevet indhentet og beregnet en række nøgletal for centrale forbrugsområder. Dette gør det muligt at repræsentere produktniveauet bedre i Global Afrapportering, hvor det forbrugsbaserede klimaaftryk beregnes på et mere overordnet niveau. Nøgletallene dækker forbrugsområder der er centrale for både danske og udenlandske udledninger, og med nøgletallene er det muligt at beskrive udviklingen i dansk forbrug over tid.

2 Resultater

De overordnede resultater for udviklingen inden for hvert tema er beskrevet under tabel 1. Nøgletallene er inddelt i de 4 temaer efter forbrugsområder, nærmere bestemt transport, fødevarer, elektronik og energi. De enkelte områder beskrives mere detaljeret i notatets afsnit 'beskrivelse af udviklingen'.

Tabel 1: Oversigt over udviklinger i de udvalgte nøgletal

TEMA	BESKRIVELSE AF NØGLETAL	NØGLETAL 2021*, 2022** EL. 2023***	VÆKST 2021-2022	GNS. ÅRLIG VÆKST 2010- 2022
TRANSPORT	Nyregistrerede personbiler i alt pr. år	173.400 stk.***	+16% ¹ ↑	+0,2% ¹ ↑
	Nyregistrerede personbiler pr. år: Benzin og diesel	93.577 stk.***	+1,7% ¹ ↑	-4,8% ¹ ↓
	Nyregistrerede personbiler pr. år: El	62.601 stk.***	+103% ¹ ↑	+51% ¹ ↑
	Nyregistrerede personbiler pr. år: Plugin-hybrid	17.222 stk.***	-35% ¹ ↓	+56% ¹ ↑
	Kilometer i personbil pr. indbygger pr. år	6963 km**	+1,7% ↑	+1,2% ↑
	Gennemsnitligt antal personer pr. tur i personbiler (belægningsgrad) pr. år	1,43 pers.**	+0,7% ↑	-0,3% ↓
	Kilometer i bus pr. indbygger pr. år	306 km**	+23% ↑	-2,8% ↓
	Kilometer i tog pr. indbygger pr. år	944 km**	+39% ↑	-1,3% ↓
	Kilometer på cykel pr. indbygger pr. år	477 km**	+16% ↑	+0,4% ↑
	Kilometer i fly pr. indbygger pr. år: Indenrigs	46 km**	+43% ↑	-5% ↓
	Kilometer i fly pr. indbygger pr. år: Udenrigs	7104 km**	+164% ↑	+0,7% ↑
	Antal flyrejser pr. indbygger pr. år	0,64 stk.**	+98% ² ↑	-9,3% ² ↓

¹ Tidsperioden for nyregistrerede personbiler er 2011-2023, frem for 2010-2022. Tidsperioden for nyregistrerede personbiler af typen plugin-hybrid er 2014-2023, da 2014 var første år hvor en plugin-hybridbil blev registreret som personbil.

² Data for antal flyrejser pr. indbygger går ikke længere tilbage end til 2017, hvilket har indflydelse på vækstraten.

FØDEVARER	Kødforbrug pr. indbygger pr. år	70,5 kg*	-2,2% ³ ↓	-0,8% ³ ↓
ELEKTRONIK	Indenlandsk elektroniksalg pr. år	198.960 ton**	-8,1% ⁴ ↓	+3,5% ⁴ ↑
	Elektronikkøb pr. indbygger pr. år	26,8 kg**	-8,1% ⁵ ↓	+2,6% ⁵ ↑
ENERGI	Gennemsnitligt energiforbrug til el og varme i husholdningerne pr. indbygger pr. år	29,6 GJ**	-7,3% ↓	-1,3% ↓
	VE-andel af husholdningernes energiforbrug pr. år	71,9%**	+5% ↑	+5,1% ↑

³ Data for kødforbrug går ikke længere frem end til 2021, hvilket har indflydelse på vækstraten.

⁴ Data for indenlandsk elektroniksalg går ikke længere tilbage end til 2012, hvilket har indflydelse på vækstraten.

⁵ Data for elektronikkøb pr. indbygger går ikke længere tilbage end til 2012, hvilket har indflydelse på vækstraten.



3 Metode & Antagelser

3.1 Metodebeskrivelse

Nøgletallene er baseret på eksterne kilder og tal fra Energistyrelsen. I de fleste tilfælde har Energistyrelsen foretaget supplerende beregninger, som fx at omregne et tal, så det opgøres pr. indbygger.

Nøgletallene er et udtryk for aktivitetsdata. Det betyder, at nøgletallene opgør omfanget af den aktivitet (fx i antal, kg eller km), som er knyttet til udledning af drivhusgasser, men ikke i sig selv er et udtryk for hvor store udledninger, der er knyttet til aktiviteten (kg CO₂e).

Desuden er der til GA24 anvendt en anden datakilde til beregning af nøgletallet for danskernes kødforbrug end til GA23. Det drejer sig om data for indenlandsk fødevarerforsyning, som er indsamlet og bearbejdet af FN's fødevarer- og landbrugsorganisation (FAO). Ændringen indebærer, at nøgletallet ikke viser det gennemsnitlige indkøb af kød pr. indbygger pr. år, men derimod den gennemsnitlige mængde kød *til rådighed for forbrug* pr. indbygger pr. år. Udgangspunktet for denne beregning er den samlede indenlandske produktion plus import minus eksport (FAOSTAT, 2023). Tallet omfatter derfor ikke kun kød købt i detailhandlen, men også en vis kødmængde som distribueres til fx kantiner, restauranter og offentlige institutioner.

3.1.1 Udvalgelse af nøgletal

I udvælgelsen har der været fokus på at finde nøgletal, som dækker forbrugsområder med en væsentlig klimabelastning. Ifølge GA24 udgør transport, fødevarer, og energi til el og varme de tre områder, hvor der blev udledt flest drivhusgasser fra husholdningernes forbrug. Ud over disse primære sektorer er det valgt også at analysere nøgletal for salg af elektronik.

I valget af nøgletal er der lagt vægt på, at data opdateres løbende og er opgjort minimum de seneste fem år, så det er muligt at kortlægge en historisk udvikling på området. Derudover har et krav til udvælgelsen været, at udgivere af data til nøgletal skal være offentlige myndigheder eller nonprofitorganisationer.

Tabel 2 giver et overblik over nøgletal i GA24, herunder hvem der producerer og offentliggør nøgletallet.



Tabel 2: Liste over nøgletal til GA24

TEMA	NØGLETAL	FORKLARING	UDGIVER
TRANSPORT	Nyindregistrerede personbiler pr. år	Årligt antal nyindregistrerede personbiler fordelt på drivmiddel	Danmarks Statistik (2024a; BIL51)
	Kilometer i personbil pr. indbygger pr. år	Gennemsnitligt årligt antal kørte kilometer i den samlede vognpark pr. indbygger	Vejdirektoratet (2023)
	Antal personer pr. tur i personbiler (belægningsgrad) pr. år	Gennemsnitligt antal personer ombord i person- og mindre varebiler ved kørsel	Vejdirektoratet (2023)
	Kilometer i bus pr. indbygger pr. år	Gennemsnitligt årligt antal rejste kilometer i offentlige busser (personkilometer) pr. indbygger	Trafikstyrelsen (2023)
	Kilometer i tog pr. indbygger pr. år	Gennemsnitligt årligt antal rejste kilometer i tog (personkilometer) pr. indbygger	Danmarks Statistik (2023a; BANE21)
	Kilometer på cykel pr. indbygger pr. år	Gennemsnitligt årligt antal kilometer kørt på cykel (personkilometer) pr. indbygger ifm. både transport- og fritidscykling	Vejdirektoratet (2023)
	Kilometer i fly pr. indbygger pr. år	Gennemsnitligt årligt antal rejste kilometer i hhv. indenrigs- og udenrigsfly (personkilometer) pr. indbygger	Danmarks Statistik (2023b; FLYV36)
	Antal flyrejser pr. indbygger pr. år	Gennemsnitligt årligt antal flyrejser pr. indbygger fordelt på ferie- og forretningsrejser	Danmarks Statistik (2023c; FF3)
FØDEVARER	Kødforbrug pr. indbygger pr. år	Gennemsnitlig mængde kød til rådighed for forbrug pr. indbygger pr. år i kg	FAOSTAT (2023)
ELEKTRONIK	Indenlandsk elektroniksalg pr. år	Salg af elektronik i Danmark fordelt i ton på husholdninger og erhverv	Dansk Producentansvar (2023)
	Elektronikkøb pr. indbygger pr. år	Gennemsnitligt elektronikkøb i kg pr. indbygger opgjort ved salg af elektronik til husholdningerne fordelt på antal indbyggere	Dansk Producentansvar (2023)
ENERGI	Energiforbrug til el og varme pr. indbygger pr. år	Gennemsnitligt energiforbrug pr. indbygger opgjort ved husholdningernes energiforbrug til el og varme fordelt på antal indbyggere	Energistyrelsen (2023)
	VE-andel af husholdningernes energiforbrug pr. år	VE-andel af husholdningernes energiforbrug	Energistyrelsen (2023)



4 Beskrivelse af udviklingen i nøgletallene

I dette afsnit gennemgås de enkelte nøgletal mere detaljeret. Der vil i gennemgangen være fokus på udviklingen over tid.

4.1 Transport

I det følgende afsnit vil udviklingen for hvert nøgletal inden for transport blive analyseret. Nøgletallene viser for hvert år:

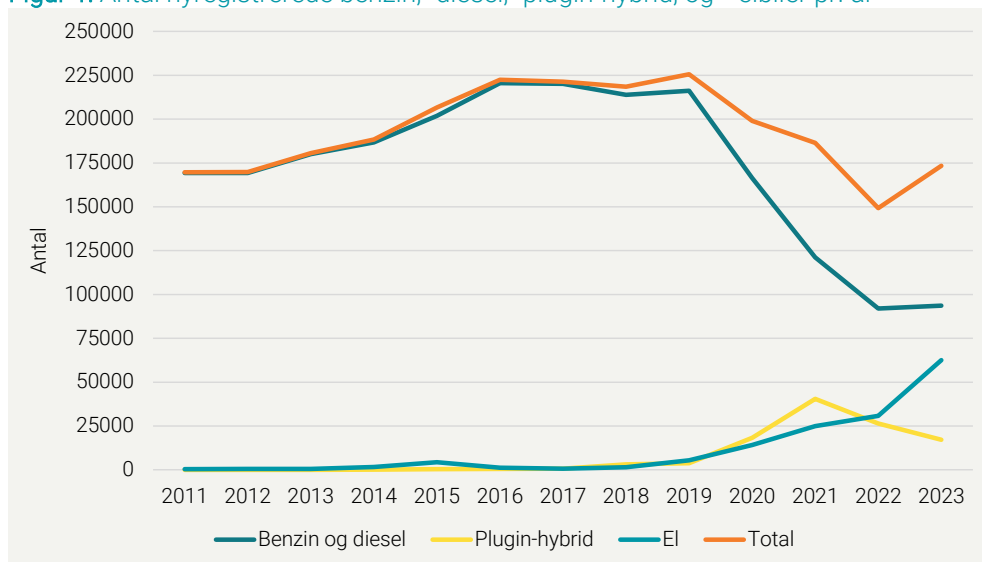
- Antal nye personbiler der indregistreres fordelt på brændstoftype
- Antal kilometer befolkningen i gennemsnit transporterer sig med personbil, tog, offentlige busser, cykel samt fly
- Belægningsgraden for personbiler (gennemsnitligt antal personer pr. tur)
- Antal flyrejser der foretages fordelt på ferie- og forretningsrejser

4.1.1 Personbiler

Figur 1 viser antallet af nyregistrerede biler i Danmark efter drivmiddel.

”Nyregistrerede” refererer ifølge Danmarks Statistik udelukkende til nye biler, der indregistreres efter køb (Danmarks Statistik, 2023d). Der er altså ikke tale om køb af brugte biler eller den totale bestand af personbiler på vejene. Hybridbiler, der ikke er plugin-hybrider, opgøres af Danmarks Statistik som enten benzin- eller dieslbiler⁶.

Figur 1: Antal nyregistrerede benzin-, -diesel-, -plugin-hybrid-, og -elbiler pr. år



Kilde: Danmarks Statistik, 2024a; BIL51.

Antallet af nyregistrerede personbiler gennemgik overordnet set en stigning frem til 2019, hvorefter der skete et betydeligt fald frem til 2022. I 2023 ændrede tendensen sig, da der skete en samlet stigning ift. året før, hvor der jf. Figur 1 blev nyregistreret

⁶ Der findes flere typer af hybridbiler, hvilket har indflydelse på den udledning der er forbundet med at producere og køre bilen. Eksempelvis har brugerens adfærd ift. opladning af en plugin-hybrid stor indflydelse på eventuelle udledninger.

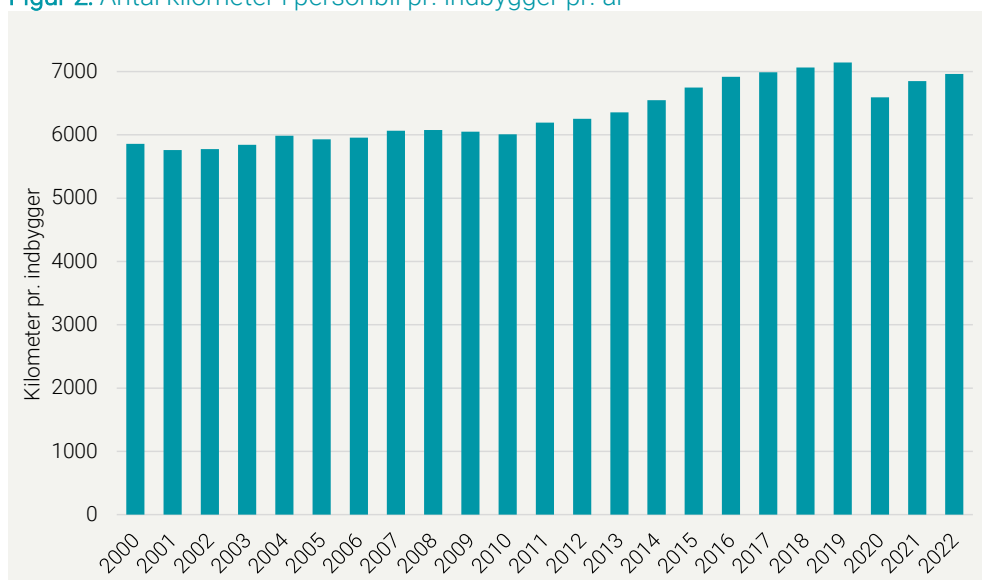


ca. 25.000 flere personbiler end i 2022. Derudover fremgår det, at registreringsaktiviteten for elbiler har gennemgået en betydelig stigning i 2023, hvor antallet er blevet ca. fordoblet i forhold til året før. Stigningen i det samlede antal nyregistreringer af personbiler kan derfor i høj grad tilskrives netop elbiler.

Registreringsaktiviteten mellem forskellige typer af drivmiddel kan tilskrives forskellige forhold. Det kan blandt andet hænge sammen med afgiftsniveauet. Det fremgår af Figur 1, at der mellem 2013 og 2015 var en øget registreringsaktivitet for elbiler. Denne midlertidige stigning opstod blandt andet som følge af fritagelsen for registreringsafgiften for elbiler, som blev ophævet pr. 1. jan. 2016, hvor der samtidig blev indført en grøn ejerafgift (Danmarks Statistik, 2016). Faldet i registreringsaktiviteten mellem 2019-2022 kan dog muligvis i højere grad ses i lyset af et udbudschok, hvor færre leverancer som følge af bruddet på forsyningskæder og ændringer i produktionsniveau pga. covid-19-nedlukningerne samt stigende inflation, har vanskeliggjort erhvervelsen af nye personbiler (International Energy Agency, 2020).

Figur 2 viser det gennemsnitlige antal kilometer i personbil pr. indbygger. Nøgletallet er beregnet med Vejdirektoratets data for transportarbejde, og er opgjort som køretøjskilometer baseret på bl.a. synsdata for personbiler. Der er ikke taget højde for, hvor mange der sidder ombord i hver personbil. Tallet er derfor i princippet udtryk for, hvor mange kilometer Danmarks samlede vognpark skønnes at køre fordelt på antal indbyggere.

Figur 2: Antal kilometer i personbil pr. indbygger pr. år



Kilde: Vejdirektoratet, 2023.

Det fremgår af Figur 2, at det gennemsnitlige antal kilometer i personbil pr. indbygger er steget fra år 2000 til 2022. Perioden 2000-2019 var kendetegnet af en næsten

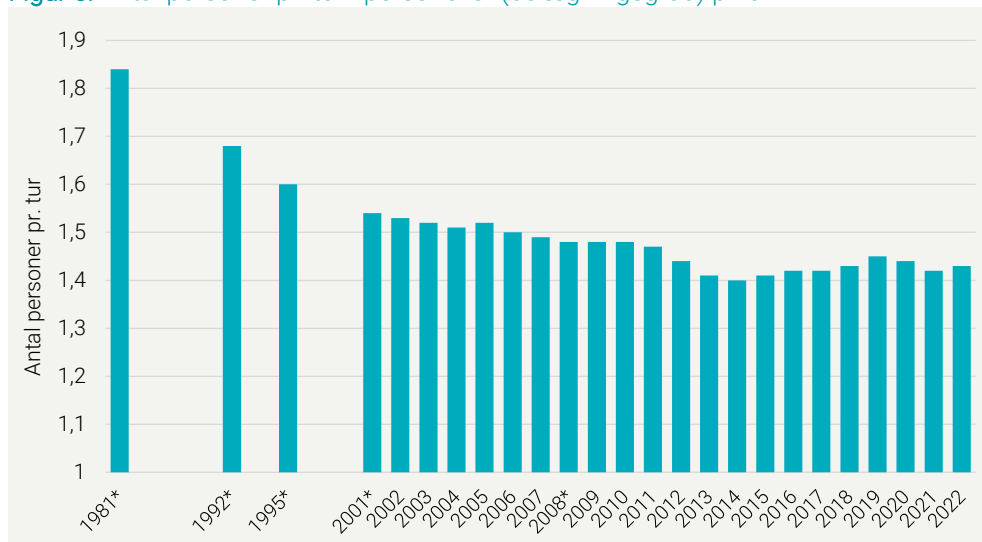


uafbrudt stigning i antal kilometer pr. indbygger. Fra 2000-2009 var stigningen relativt beskeden, men fra 2010 til 2019 steg tallet mere, således at tallet i 2019 var ca. 1100 km højere pr. indbygger end i 2010. Fra 2019 til 2022 skete et fald på ca. 179 km pr. indbygger. Niveaueet i 2022 er ikke ligeså højt som før covid-19, hvilket taler ind i en tendens, hvor hjemmearbejde er blevet mere udbredt efter pandemien (Danmarks Statistik, 2023i). Dette gør sandsynligvis behovet for transport en lille smule mindre, hvilket kan være en del af grunden til, at antallet af kilometer i personbil pr. indbygger i 2022 var omtrent 180 km lavere end i 2019, hvor niveauet toppede.

En forklaring på den samlede stigning i hele perioden kan også være, at det generelle økonomiske velstandsniveau i Danmark er steget betragteligt siden år 2000 (Danmarks Statistik, 2023e; NAN1). Det har muliggjort, at flere har fået råd til personbiler, hvorfor det gennemsnitlige antal kilometer i personbil forventeligt også er steget. Derudover er belægningsgraden for personbiler (det gennemsnitlige antal personer pr. tur) jf. nedenstående Figur 3 faldet over samme periode, mens den samlede vognpark er vokset, hvorfor det altså kan forventes, at flere transporterer sig med personbil, men at færre kører sammen.

Figur 3 viser belægningsgraden for person- og mindre varebiler mellem 1981 og 2022. Belægningsgraden er udtryk for, hvor mange personer der gennemsnitligt er ombord i hver bil ved kørsel.

Figur 3: Antal personer pr. tur i personbiler (belægningsgrad) pr. år



Kilde: Vejdirektoratet. **Anm.:** Data medtager person- og mindre varebiler med en maxsvægt på 2000 kg. År markeret med stjerne (*) indikerer, at data er baseret på trafiktællinger udført af Vejdirektoratet. Udviklingen mellem 2001 og 2008 er fremskrevet lineært. Udviklingen mellem 2009-2022 er estimeret af Vejdirektoratet med udgangspunkt i data fra DTU Transports rejsevaneundersøgelse.

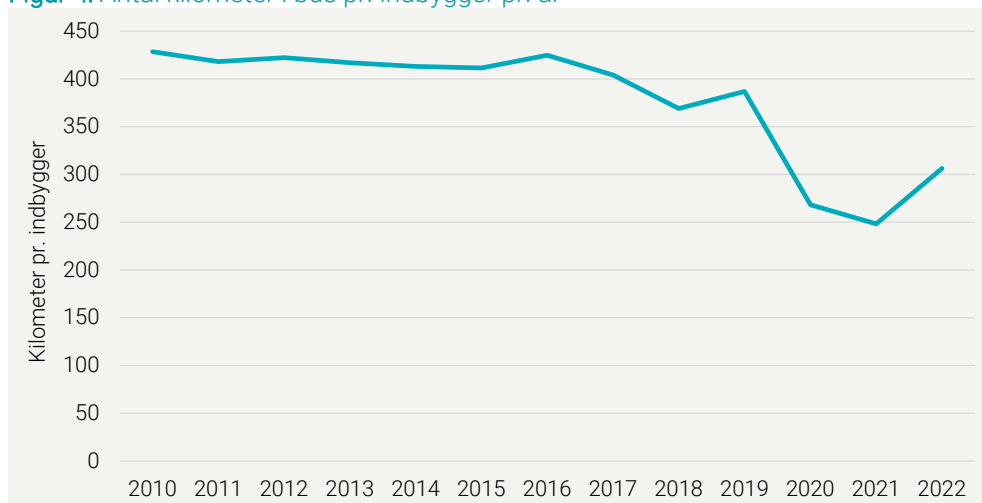


Det fremgår af Figur 3, at belægningsgraden for personbiler og mindre varebiler er faldet over perioden mellem 1981 og 2022. Fra 2014 til 2022 er der sket en beskedent stigning i belægningsgraden, hvor den i 2022 var ca. 1,4 personer per bil. Den overordnede udvikling har derved været kendetegnet af, at der er lidt færre, der kører sammen. Dette kan bl.a. forklares med, at der siden 1993 er sket en stigning i den samlede bestand af personbiler til privatkørsel i Danmark på over 1.000.000 stk. samt at det gennemsnitlige antal biler pr. familie også er steget (Danmarks Statistik, 2023f; BIL8).

4.1.2 Persontransport via offentlige busser

Figur 4 viser det gennemsnitlige årlige antal personkilometer med bus fordelt pr. indbygger mellem 2010 til 2022 (Trafikstyrelsen, 2023). Der indgår udelukkende transportdata for offentlig buskørsel, hvorfor persontransport med diverse turistbusser og private fjernbusselskaber ikke er inkluderet i opgørelsen (Trafikstyrelsen, 2023a).

Figur 4: Antal kilometer i bus pr. indbygger pr. år



Kilde: Trafikstyrelsen, 2023.

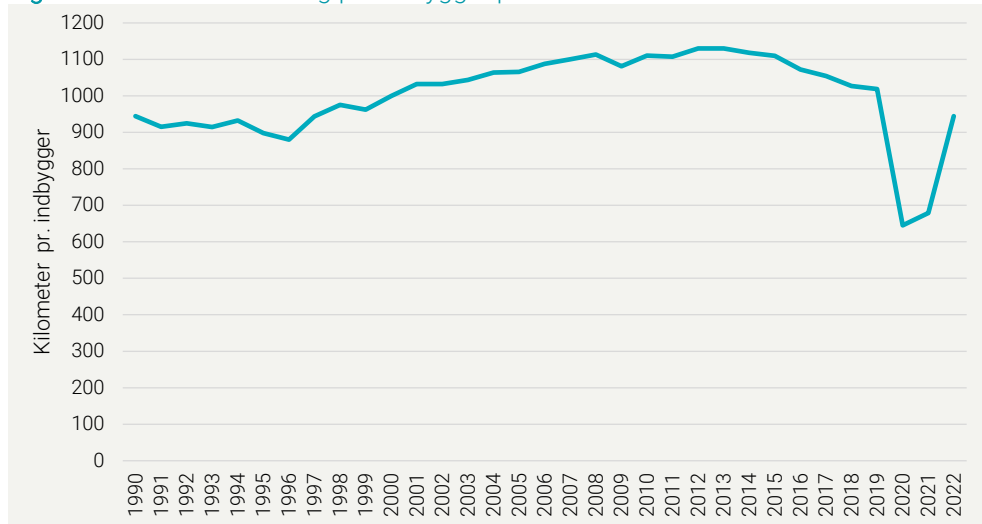
Det fremgår af Figur 4, at persontransporten med offentlige busser er faldet over perioden fra 2010 til 2022. Mellem 2010-2016 lå antal personkilometer pr. indbygger rimelig stabilt på omkring 420 kilometer. Efter 2016 skete et fald frem til 2018 på i alt 55,7 personkilometer. Dette fald blev efterfulgt af en kortvarig, mindre stigning i 2019, hvorefter der forekom et større fald i 2020 og 2021, der sandsynligvis kan tilskrives effekterne af covid-19-nedlukningen. I 2022 var persontransporten med bus ca. 300 kilometer pr. indbygger, hvorfor det altså kan ses, at danskerne i nogen grad er vendt tilbage til transportformen efter covid-19. Niveaulet vendte i 2022 dog ikke tilbage til det samme som før covid-19, og der er samlet set sket et fald på ca. 20% ift. før pandemien.



4.1.3 Persontransport via tog

Figur 5 viser det gennemsnitlige årlige antal personkilometer i tog pr. indbygger fra 1990 til 2022. Med andre ord afspejler figuren det gennemsnitlige antal kilometer, hver dansker kører i tog om året.

Figur 5: Antal kilometer i tog pr. indbygger pr. år



Kilde: Danmarks Statistik, 2023a; BANE21.

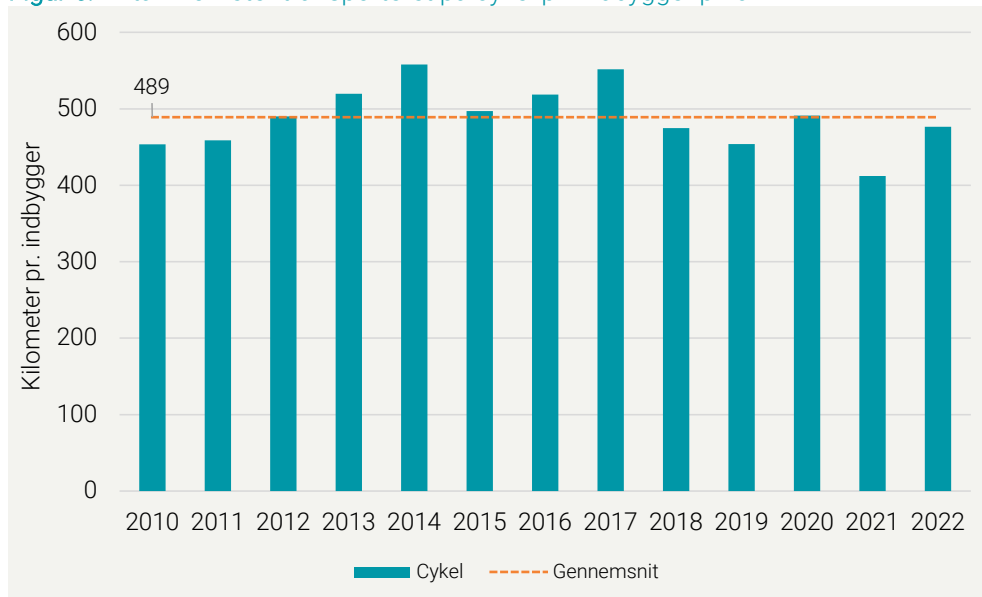
Det fremgår af Figur 5, at persontransporten med tog har været moderat stigende op gennem 1990'erne frem til ca. 2013. Faldet i persontransport med tog siden 2013 sker samtidig med, at persontransporten med personbil stiger (se Figur 2). Af kurven fremgår et lille "knæk" mellem 2008 og 2009, hvilket kan hænge sammen med finanskrisen. Der er efterfølgende sket et fald mellem 2013 og 2019 og derefter et betragteligt fald i 2020 og 2021, som følge af covid-19-nedlukningen og de restriktioner på offentlig transport der fulgte nedlukningen (Statens Serum Institut, 2022). I 2022 steg persontransporten med tog betragteligt med ca. 265 kilometer pr. indbygger, hvilket svarer til ca. 90% af niveauet før covid-19. Dette forklares med den offentlige tilbagevenden til togtransporten efter restriktioner på offentlig transport blev ophævet. Antallet af personkilometer pr. indbygger var i 2022 omtrent det samme som i 1990, nemlig ca. 944 km pr. indbygger.



4.1.4 Persontransport via cykel

Figur 6 viser det gennemsnitlige årlige antal personkilometer tilbagelagt på cykel pr. indbygger fra 2010 til 2022. Figuren viser altså det gennemsnitlige antal kilometer, hver dansker kører på cykel om året.

Figur 6: Antal kilometer transporteret på cykel pr. indbygger pr. år



Kilde: Vejdirektoratet, 2023. **Anm.:** Data er baseret på bl.a. DTU Transportvaneundersøgelsen, og er indsamlet gennem interviews af Epinion⁷. Det samlede antal kilometer er fra både hverdagstransport og fritidscykling.

Det fremgår af Figur 6, at det gennemsnitlige årlige antal kilometer på cykel pr. indbygger har været svingende over perioden, hvor der mellem 2010-2022 samlet set har været en lille stigning på ca. 23 km pr. indbygger. Der er dog sket et fald siden 2014, hvor antallet toppede med ca. 560 km pr. indbygger. I 2022 var antallet ca. 475 km pr. indbygger, hvorfor der altså bliver cyklet mere end i 2010, men mindre end i årene omkring 2013-2017.

4.1.5 Persontransport med fly

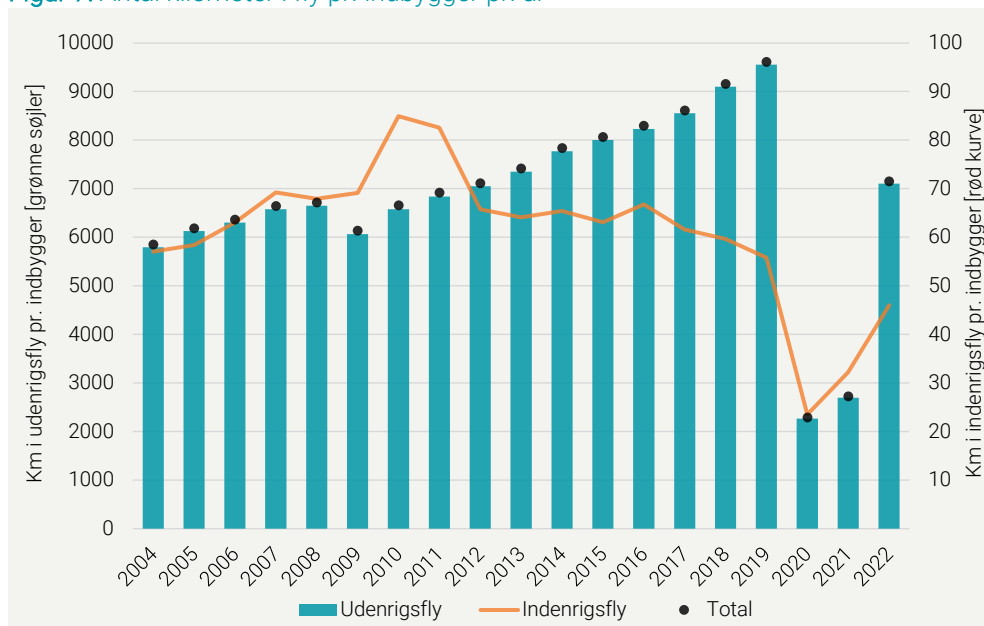
Figur 7 viser det samlede antal personkilometer pr. indbygger befordret via indenrigs- og udenrigsfly, dvs. det totale antal kilometer i fly pr. indbygger⁸. Statistikken dækker både ferie- og forretningsrejser til og fra offentligt betjente lufthavne i Danmark. Ifølge Danmarks Statistik er en flyrejse en rejse med samme fly fra påstigningslufthavn til sidste afstigningslufthavn inkl. mellemlandinger (Danmarks Statistik,

⁷ Modsat de andre nøgletal til GA24 er der derfor anvendt en kvalitativ metodisk tilgang til dataindsamlingen, men da der normalt ikke er kilometertællere på cykler, er det den bedst tilgængelige måde at opgøre tallet på.

⁸ Rejser til og fra Grønland og Færøerne betragtes som indenrigsflyvning. Ved rejser fra Grønland til København kendes imidlertid kun antallet af ankomne passagerer fra Grønland indberettet af Københavns Lufthavn, men ikke antallet af afrejsende passagerer fra Grønland, da de ikke indberettes.

2023g). Det betyder, at der i nøgletallet ikke er medregnet danskernes (med bopæl i Danmark) indenrigsflyvninger i andre lande, selvom det i princippet indgår i det forbrugsbaserede klimaaftryk. Derudover medtager statistikken heller ikke flyvning mellem lande som led i længere rejser, hvor der ikke er en dansk påstignings- eller afstigningslufthavn.

Figur 7: Antal kilometer i fly pr. indbygger pr. år



Kilde: Danmarks Statistik, 2023b; FLYV36.

Det fremgår af Figur 7, at antallet af kilometer befordret med fly samlet set er steget over perioden fra 2004 til 2022. Den primære stigning fandt dog sted mellem 2004 og 2019, hvor forskellen mellem de to år var ca. 3.750 km pr. indbygger. I perioden opstod der et fald omkring 2008-2009, hvilket sandsynligvis hænger sammen med finanskrisen, og der kan fra 2010 observeres en uafbrudt stigning i antal kilometer frem til 2020, hvor covid-19-nedlukningen ramte luftfartssektoren og skabte en drastisk nedgang i befolkningens flyvninger. Ser man bort fra årene 2020 og 2021 har den generelle tendens været, at den danske befolkning over perioden har fløjet mere og længere.

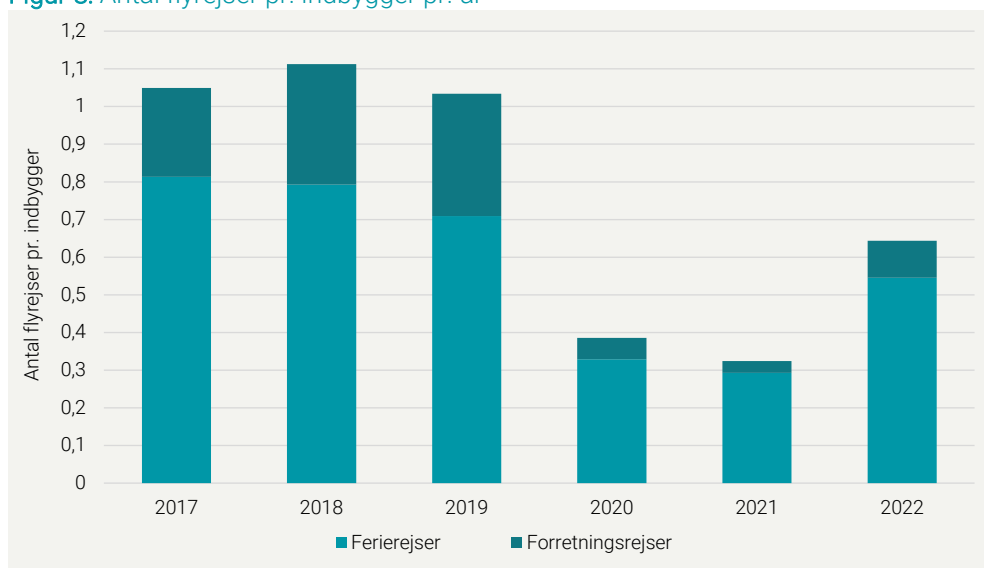
Det gennemsnitlige antal personkilometer befordret med indenrigsfly pr. indbygger er imidlertid faldet over perioden siden finanskrisen. Det lave antal personkilometer pr. indbygger (under 100 kilometer pr. indbygger siden 1997) indikerer også, at det forventeligt er en beskedent andel af befolkningen, der benytter sig af indenrigsflyvning. Den generelt faldende efterspørgsel tilskrives bl.a. opførelsen af Storebæltsbroen, der har gjort behovet for indenrigsflyvning mindre (Danmarks Statistik, 2005). Som ved den internationale flyvning ses der en tydelig stigning frem mod 2011, der kun blev afbrudt af en stilstand mellem 2007 og 2009, der primært kan tilskrives finanskrisen. Efter 2011 begyndte det gennemsnitlige antal



personkilometer igen at falde, og det faldt stort set uafbrudt frem til 2019, hvorefter covid-19 nedlukningen reducerede tallet markant i 2020 og 2021. I 2022 steg tallet fra ca. 32 til 46 kilometer pr. indbygger, hvilket er ca. 10 kilometer lavere end før covid-19. Antallet af kilometer i indenrigsfly er altså ikke vendt tilbage til niveauet før covid-19 pandemien.

Figur 8 viser det gennemsnitlige antal flyrejser pr. indbygger fordelt på ferierejser og forretningsrejser mellem 2017 og 2022. Antallet er beregnet med udgangspunkt i den samlede befolkning, hvor alle aldersgrupper er medtaget, hvorfor det ville være højere, hvis man udelukkende fokuserede på befolkningen over 18 år, eller alle i fx den arbejdsdygtige alder. Dog ville fordelingen mellem de to være anderledes, eftersom dem under 18 år er med på ferierejserne, men ikke tager på forretningsrejser. Med nøgletallene til GA24 søges det imidlertid at belyse forbrug spredt ud over den samlede befolkning, hvorfor nøgletallet for antal flyrejser er beregnet jf. Figur 8.

Figur 8: Antal flyrejser pr. indbygger pr. år



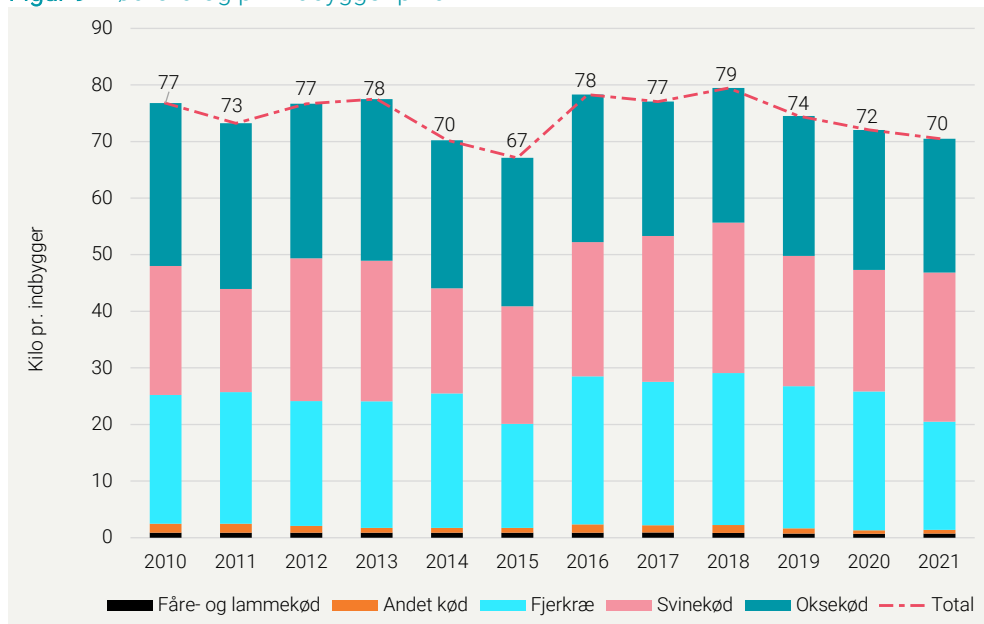
Kilde: Danmarks Statistik, 2023c; FF3.

Det fremgår af Figur 8, at det gennemsnitlige antal flyrejser pr. indbygger er faldet over perioden fra 2017-2022. Antallet var højest i 2018, og blev mere end halveret gennem 2020 og 2021. Dette forklares med covid-19-nedlukningernes restriktioner på luftfartssektoren. Imidlertid ses det, at antallet af flyrejser pr. indbygger i 2022 blev ca. fordoblet i forhold til 2021. Niveauet er dog blot 2/3 af, hvad det var før covid-19. Derfor kan det anføres, at der i 2022 blev fløjet mindre pr. indbygger, end før pandemien. Det er dog i højere grad andelen af forretningsrejser, der i forhold til ferierejser, er blevet reduceret.

4.2 Fødevarer

I dette afsnit analyseres nøgletallet for fødevarer, som afdækker danskernes kødforbrug.

Figur 9: Kødforbrug pr. indbygger pr. år



Kilde: FAOSTAT, 2023. **Anm.:** Data viser mængden af kød til rådighed for forbrug pr. indbygger pr. år, hvilket opgøres som den indenlandske kødmængde plus import fratrukket eksport, foder til husdyr samt tab under oplagring og transport.

Det fremgår af Figur 9, at det årlige kødforbrug pr. dansker har været svingende over perioden, med et samlet fald på ca. 6,3 kg pr. person fra 2010 (76,78 kg) til 2021 (70,49 kg). Dette fald er ifølge data primært sket inden for mængden af oksekød (-5,1 kg), hvor der på samme tid er sket en stigning i mængden af svinekød (+3,6 kg). Mængden af fjerkræ er tilsvarende faldet med ca. 3,6 kg mellem 2010 og 2021. Derudover er mængden af kød inden for kategorien "Andet kød" faldet med lidt over et kg over perioden. Mængden af fåre- og lammekød er faldet mellem 2018-2021, men har ellers været relativt stabil over perioden med et gennemsnit på 0,84 kg pr. indbygger pr. år.

4.3 Elektronik

I nærværende afsnit analyseres nøgletallene for elektronik. Det drejer sig om nøgletallene for indenlandsk elektroniksalg pr. år samt gennemsnitligt elektronikkøb pr. indbygger pr. år.

Derudover præsenterer afsnittet en række tal for husholdningernes og erhvervslivets indkøb af elektronik efter produktkategori, for at kunne belyse udviklingen for forskellige typer elektronikprodukter. Nøgletallene er baseret på data fra Dansk Producentansvar. Nøgletallene er opgjort som markedsførte mængder elektronik.

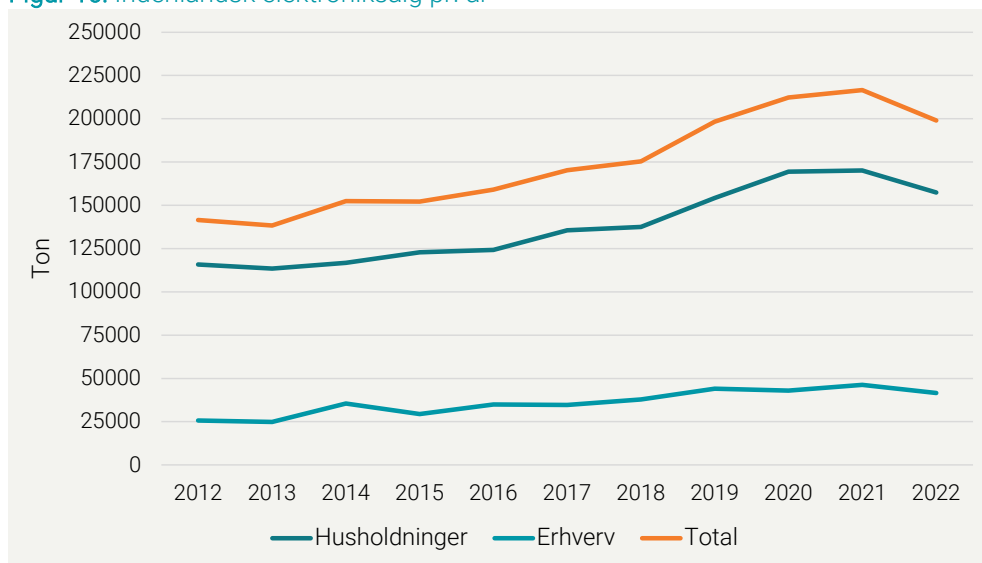


Markedsførte mængder elektronik dækker over den faktiske vægt i kilo for elektriske produkter, der er solgt i Danmark i et kalenderår (Dansk Producentansvar, 2023).

4.3.1 Salg af elektronik

Figur 10 viser den årlige mængde solgte elektronik fordelt efter husholdninger og erhverv.

Figur 10: Indenlandsk elektroniksalg pr. år

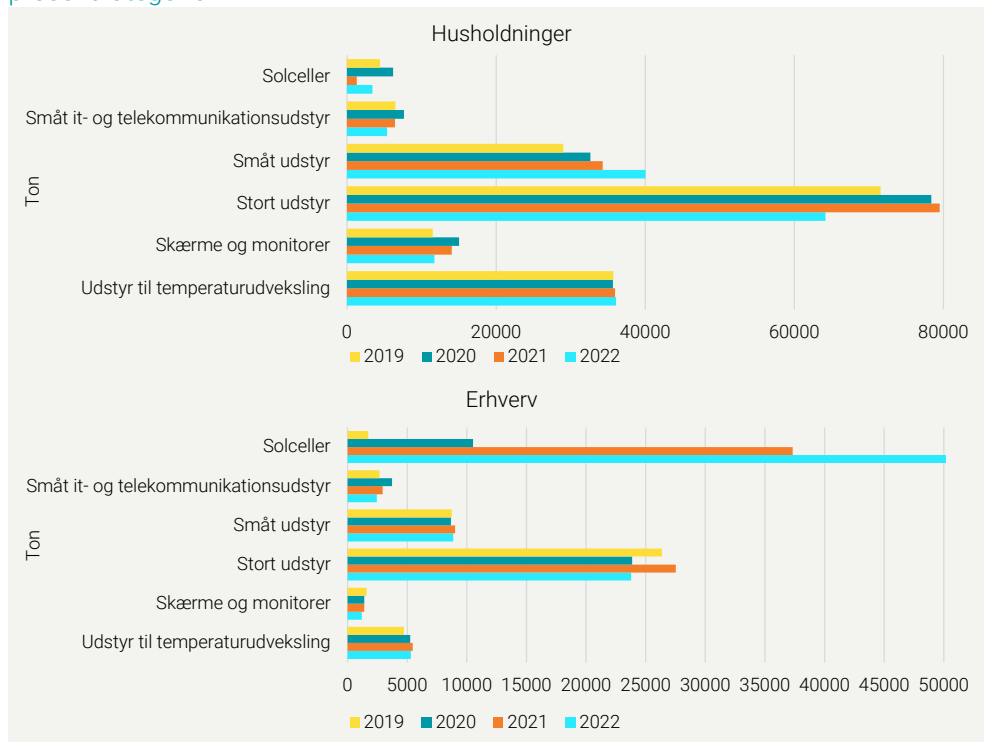


Kilde: Dansk Producentansvar, 202. Anm.: Solceller er taget ud af denne opgørelse.

Det fremgår af Figur 10, at mængden af solgt elektronik er steget siden 2012, og at mængden af elektroniksalg er ca. fire gange højere for husholdningerne end for erhvervslivet. Kurven for den totale mængde elektronik viser en stigning på i alt ca. 75.000 ton fra 2012 til 2021. Det fremgår, at stigningen primært har fundet sted mellem 2018 og 2021, hvor der skete en stigning på ca. 40.000 ton. Salget gik i 2022 tilbage til ca. hvad niveauet var før covid-19, hvilket bl.a. kan formodes at hænge sammen med den store efterspørgsel efter elektronikprodukter, der opstod under covid-19-nedlukningen (Dansk Industri, 2023). Denne særligt høje efterspørgsel er aftaget efter nedlukningerne, og på grund af de stigende priser, som mange elektronikprodukter har pågået. Faldet i det indenlandske elektroniksalg kan muligvis også forklares med stigningerne i elektronikpriser forårsaget af brud på forsyningskæder samt stigende forbrugerpriser (Danmarks Statistik, 2023h: PRIS 111) på grund af inflationsniveauet efter Ruslands invasion af Ukraine i 2022. Denne forklaring gælder for alle nøgletallene for elektronik.

Figur 11 viser den indenlandske mængde af solgt elektronik efter produktkategori. Kategoriseringen er ifølge Dansk Producentansvar bestemt ud fra produkternes indholdsstoffer, materiale og størrelse, og er beskrevet i bilag 1 til dette baggrundsnotat.

Figur 11: Husholdningernes og erhvervslivets indkøb af elektronik efter produktkategorier



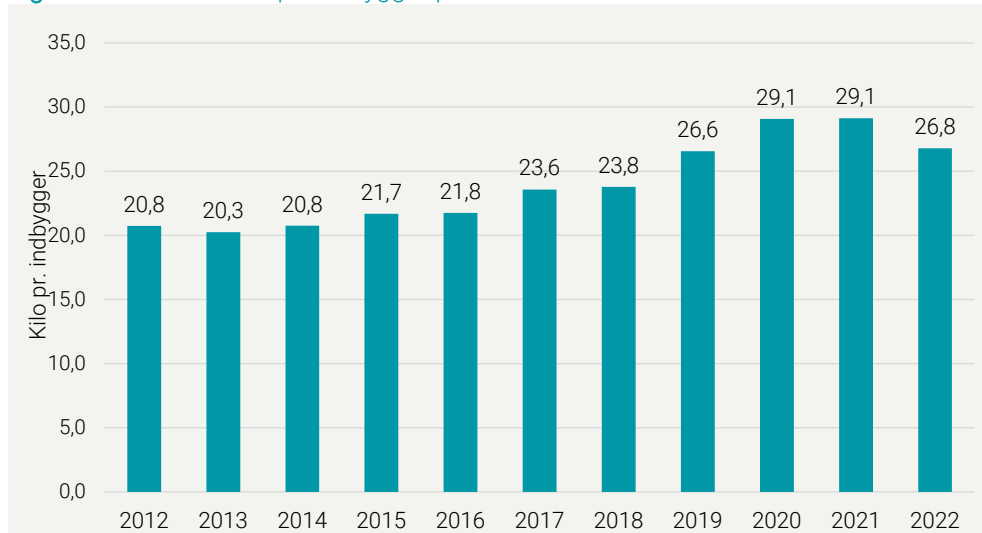
Kilde: Dansk Producentansvar, 2023. **Note.:** Se bilag 1 for detaljerede produktkategorier.

Figur 11 viser, at salget af elektronik i 2022 har været præget af et fald for de fleste kategorier. Udviklingen i elektroniksalget har dog lige siden 2019 har været præget af en stigning for husholdningerne inden for kategorien "Småt udstyr", som dækker over produkter som støvsugere, elkedler og mindre værktøj. Der har også været en stigning i kategorien "Stort udstyr" (fx vaskemaskiner, opvaskemaskiner og stort værktøj), som dog aftog væsentligt i 2022. Det gælder imidlertid for kategorierne "Småt IT- og telekommunikationsudstyr" og "Skærme og monitorer", at salget var højest i 2020. Dette kan forklares med forbrugernes høje efterspørgsel efter særligt smartphones og fladskærme, der opstod under covid-19-nedlukningen (Nationalbanken, 2022). Ydermere fremgår det af Figur 11, at erhvervslivets indkøb af solcellepaneler har gennemgået en endog meget stor stigning, og salget var derved over 30 gange større i 2022 end det var i 2019. Denne stigning består ifølge Energistyrelsen primært af tilskudsfrige anlæg, som er blevet opført uden pristillæg og nettoafregning (Energistyrelsen, 2022a).

Figur 12 viser nøgletallet for solgt elektronik pr. indbygger. Tallet er alene beregnet ud fra salg af elektronik til husholdningerne, og ikke salg til erhvervslivet. Formålet om at afspejle private danske forbrugeres indkøb af elektronik ligger til grund for dette valg af beregningsmetode.



Figur 12: Elektronikkøb pr. indbygger pr. år



Kilde: Dansk Producentansvar, 2023. Anm.: Solceller er taget ud af denne opgørelse.

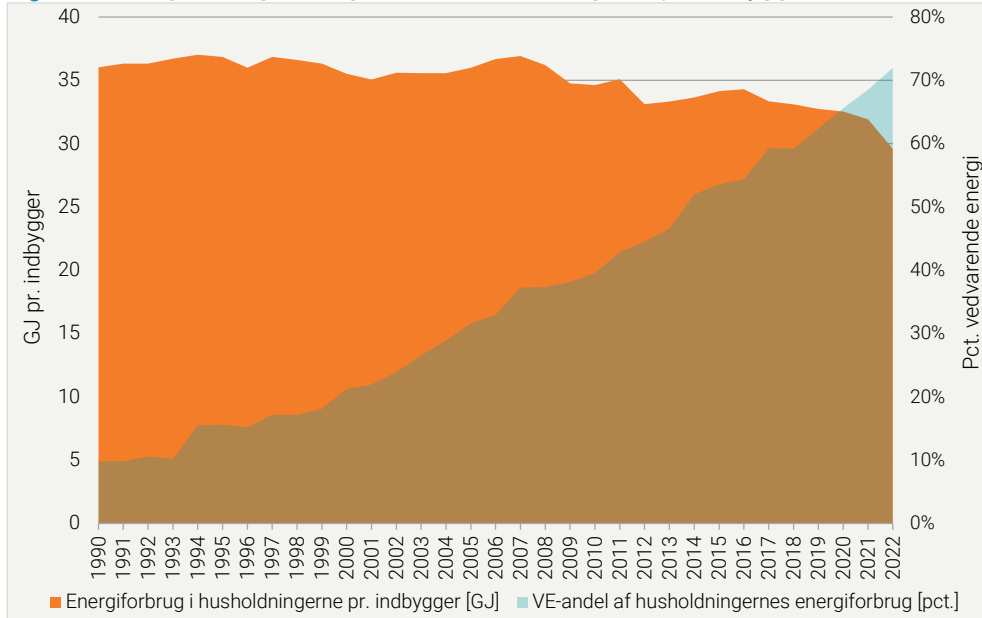
Det fremgår af Figur 12, at den solgte mængde elektronik pr. indbygger steg med ca. otte kg mellem 2012 og 2021. Salget faldt dog med 2,4 kg i 2022, og kom tilbage til omtrent det samme niveau som før covid-19. Figuren viser, at indkøbet af elektronik har været jævnt stigende set over perioden, med en lidt højere stigning i 2019 og 2020, hvilket sandsynligvis skyldes den store efterspørgsel under covid-19-nedlukningerne (Detailwatch, 2022). Dette kan muligvis også forklare faldet i salget af elektronik pr. indbygger mellem 2021 og 2022.

4.4 Energi

Figur 13 er baseret på data fra Energistyrelsens Energistatistik. Disse data er blevet sammenholdt med befolkningsdata fra Danmarks Statistik. Andelene af hhv. fossil og vedvarende energi i husholdningernes energiforbrug er blevet omregnet til GJ pr. indbygger mellem 1990 og 2022.



Figur 13: Energiforbrug til el og varme i husholdningerne pr. indbygger samt VE-andel



Kilde: Energistyrelsen, 2023. **Anm.:** Data er baseret på Energistatistikens klimakorrigerede energiforbrug, hvilket indebærer, at særlige temperaturudsving ikke påvirker det samlede billede. Data inkluderer udelukkende husholdningernes energiforbrug.

Det fremgår af Figur 13, at det samlede energiforbrug pr. indbygger i husholdningerne til opvarmning og elforsyning er faldet siden 1990, og at VE-andelen af dette er steget betragteligt over perioden, hvor den i 2022 oversteg 70%. Energiforbruget i husholdningerne pr. indbygger faldt i 2022 med 2,33 GJ, og derfor til ned under 30 GJ pr. indbygger.

Energiforbruget pr. indbygger til el- og varme faldt i 2022 med 7,31% ift. året før. Dette fald skal ses i lyset af den ekstraordinære situation med forsyningskrise og høje energipriser, som i 2022 blev katalyseret af Ruslands invasion af Ukraine. Faldet i energiforbruget over tid kan derimod forklares delvist med energieffektiviseringer. Der blev f.eks. opnået reduktioner i energiforbruget til opvarmning på ca. 3 pct. mellem 2005-2020 på trods af, at det opvarmede areal steg med ca. 13 pct. i samme periode (Energistyrelsen, 2022b). Forklaringen formodes at være, at energiintensiteten er faldet med ca. 14 pct., og at opvarmningen derfor foregår mere energieffektivt end tidligere. Det ses f.eks., at husholdningerne løbende energieffektiviserer de eksisterende boliger, og at nye boliger kræver mindre energi til opvarmning pr. kvadratmeter end den eksisterende bygningsmasse (Energistyrelsen, 2022c). Husholdningernes elforbrug er imidlertid drevet primært af apparater, belysning og varmepumper. Dele af husholdningernes elforbrug går også til opvarmning, hvilket som anført kræver mindre energi i takt med, at husholdningerne er blevet mere energieffektive. Dette er bl.a. som følge af højere krav til nye bygninger i bygningsreglementet, samt fokus på renovering af klimaskærm og udskiftning af fossile varmekilder i eksisterende bygninger (ibid.). Derudover har den stigende andel



vindenergi medvirket til et samlet lavere energiforbrug, idet virkningsgraden er højere som følge af et lavere konverteringstab.

Andelen af vedvarende energi i husholdningernes energiforbrug har undergået en betydelig stigning mellem 1990 og 2022. I 1990 var VE-andelen knap 10 pct., og i 2022 var den ca. 72 pct. Denne stigning kan dels forklares som et resultat af udbygningen af sol- og vindenergi, og dels som konsekvens af overgangen fra afbrænding af kul og olie til afbrænding af biomasse på de danske kraft- og kraftvarmeværker. I 2022 bestod 55 pct. af den samlede VE-andel for husholdningernes energiforbrug af faste biomassebrændsler og bionedbrydeligt affald, mens de resterende ca. 45 pct. var andre vedvarende energikilder som vind-, sol- og vandkraft samt anden bioenergi (Energistyrelsen, 2023). Derudover er flere blevet tilsluttet fjernvarmen, hvorved traditionel individuel opvarmning med olie- og gasfyr samt kul og koks er blevet reduceret (Energistyrelsen, 2022c).



5 Kilder

Danmarks Statistik (2005). Styrtdyk for indenrigsfly bremsset:

<http://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/bagtal/2005/2005-03-13-Indenrigsflyvning-i-lille-fremgang>

Danmarks Statistik (2016). "Registreringsafgift trak stikket på elbilsalget":

<https://www.dst.dk/nytpdf/27740>

Danmarks Statistik (2023a). BANE21; Jernbanetransport af passagerer efter enhed og transporttype: <https://www.statistikbanken.dk/20221>

Danmarks Statistik (2023b). FLYV36: Persontransportarbejde med fly efter transporttype: <https://www.statistikbanken.dk/20221>

Danmarks Statistik (2023c). FF3; Antal rejser fordelt efter formål med rejse, transportmiddel, varighed og destination: <https://www.statistikbanken.dk/20200>

Danmarks Statistik (2023d). Bilregistret og opgørelser herfra:

<https://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/statistikdokumentation/bilregistret-og-opgoerelser-herfra/indhold>

Danmarks Statistik (2023e). NAN1: Forsyningsbalance, bruttonationalprodukt (BNP), økonomisk vækst, beskæftigelse mv. efter prisenhed, transaktion og tid:

<https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=NAN1&Language=0&PXSI=0&wsid=cftree>

Danmarks Statistik (2023f). BIL8; Bestand af køretøjer pr. 1 januar efter køretøjstype og alder:

<https://www.statistikbanken.dk/20092>

Danmarks Statistik (2023g). Tabelinformation: <https://www.statistikbanken.dk/flyv35>

Danmarks Statistik (2023h). PRIS111: Forbrugerprisindeks efter varegruppe og enhed:

www.statistikbanken.dk/PRIS111

Danmarks Statistik (2023i). Fald i hyppigt hjemmearbejde efter COVID-19:

<https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/nyt/NytHtml?cid=46150>

Danmarks Statistik (2024a). BIL51; Nyregistrerede personbiler efter ejerforhold og drivmiddel:

<https://www.statistikbanken.dk/BIL51>

Dansk Industri (2023). Nedgang i elektronikbranchen efter gode år med høj vækst:

<https://www.danskindustri.dk/brancher/di-digital/nyhedsarkiv/nyheder/2023/11/nedgang-i-elektronikbranchen-efter-gode-ar-med-hoj-vakst/>



Dansk Producentansvar (2023). Markedsførte mængder elektronik:

<https://producentansvar.dk/statistik/elektronisk-udstyr-weee/markedsfoert-maengde-ee-udstyr/>

Detailwatch (2022). Efter gyldne coronaår: Salget i elektronikbranchen er faldende:

<https://detailwatch.dk/nyheder/elektronik/article13927099.ece>

Energistyrelsen (2022a). Fakta om solenergi:

<https://ens.dk/ansvarsomraader/solenergi/fakta-om-solenergi>

Energistyrelsen (2022b). Center for energieffektivisering: "Analyse af energieffektiviseringer i industri og husholdninger".

Energistyrelsen (2022c). Klimastatus- og fremskrivning 2022:

https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/kf22_-_samlet_rapport.pdf

Energistyrelsen (2023). Energistatistik: <https://ens.dk/service/statistik-data-noegletal-og-kort/maanedlig-og-aarlig-energistatistik>

FAOSTAT (2023). Food Balances: <https://www.fao.org/faostat/en/#data/FBS>

International Energy Agency (2020). Overall car sales slumped with the outbreak of Covid-19.

Hentet fra: <https://www.iea.org/commentaries/as-the-covid-19-crisis-hammers-the-auto-industry-electric-cars-remain-a-bright-spot#:~:text=Overall%20car%20sales%20slumped%20with%20the%20outbreak%20of%20Covid%2D19>

Nationalbanken (2022). INFLATION:

https://www.nationalbanken.dk/da/om_nationalbanken/ofte_stillede_sporgsmaal/Sider/Inflation.aspx

Statens Serum Institut (2022). Coronarestriktioner under covid-19 epidemien, side 5:

<https://en.ssi.dk/-/media/arkiv/dk/aktuelt/nyheder/2022/note-til-nyhed-om-smitterisiko-under-covid-19.pdf>

Trafikstyrelsen (2023). Publikationer om kollektiv trafik. Offentlig buskørsel regnskab 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022:

<https://www.trafikstyrelsen.dk/publikationsliste/kollektiv-trafik-publikationer>

Trafikstyrelsen (2023a). Passagertal.dk, se Busser "Om data": <https://passagertal.dk/>

Vejdirektoratet (2023). Nøgletal om vejtransport:

<https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal>



6 Bilag

Bilag 1: Oversigt over produktkategorier for elektronik

Kategori	Definition	Produkteksempler
1. Småt IT- og telekommunikationsudstyr	IT- og telekommunikationsudstyr, hvor ingen af elektronikvarerne har en ydre dimension over 50 cm.	Smartphones, tablets, mindre bærbare computere, printere, routere.
2. Småt udstyr	Elektronikvarer, der har en ydre dimension under 50 cm og ikke hører under kategori 2.	Støvsugere, mikrobølgeovne, elkedler, barbermaskiner, videokameraer, mindre værktøj, lysarmaturer, ventilationsudstyr, elektrisk legetøj, elpærer, lysstofrør.
3. Stort udstyr	Elektronikvarer, der har en ydre dimension over 50 cm, og som ikke hører under kategori 5 og 6.	Vaskemaskiner, tørretumblere, opvaskemaskiner, kogeplader, musikudstyr, større værktøj, større printere, større IT- og teleudstyr, HIFI-udstyr, projektorer, ventilationsudstyr, hæveautomater, samlebånd.
4. Skærme og monitorer	Elektronikvarer med en skærmoverflade større end 100 cm ² .	Diverse skærme (herunder fladskærme), tv-apparater, monitorer, større bærbare computere, notebooks, tablets.
5. Udstyr til temperaturudveksling	Elektronikvarer, der har interne kredsløb, hvor stoffer der <i>ikke</i> er vand (f.eks. gas) anvendes med det formål at køle og/eller varme.	Køleskabe, frydere, klimaanlæg og varmepumper.

Kilde: Dansk Producentansvar, 2023. **Anm.:** DAP's kategori "Lyskilder", der udgøres af elpærer og lysstofrør, er lagt sammen med kategorien "Småt udstyr", da lyskilder fylder ganske lidt i det samlede billede.