



Danmarks globale klimapåvirkning - Global afrapportering 2023 (GA23): Nøgletal for Danmarks forbrug

Baggrundsnotat nr. 3

Kontor/afdeling

Systemanalyse & Innovation

Dato

27-04-2023

J nr.

/FJMN

Indholdsfortegnelse

1. Rammesætning	2
2. Resultater	2
3. Metode og antagelser	5
3.1 Metodebeskrivelse	5
4. Analyse.....	7
4.1 Transport.....	7
4.2 Fødevarer	14
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

Danmarks globale klimapåvirkning - Global afrapportering (GA23) har fokus på at synliggøre Danmarks globale påvirkning af klimaet. I GA23 opgøres Danmarks forbrugsbaserede klimaaftryk, som estimerer både danske og udenlandske drivhusgasudledninger knyttet til dansk forbrug. Da opgørelsen skal dække hele Danmarks forbrug, er resultaterne på et overordnet niveau. For at bidrage til en mere detaljeret forståelse af dansk forbrug indgår der i GA23 en række nøgletal for centrale forbrugsområder. Dertil har det været et ønske fra flere interessenter, at opgørelsen suppleres af nøgletal om forbruget af udvalgte varer for at repræsentere produktniveauet bedre.

Nøgletal dækker over tal for konkrete aktiviteter inden for forbrugsområder med et væsentligt klimaaftryk. Nøgletallene kan dermed give et billede af udviklingen i danskernes forbrug på områder, der kan betragtes som væsentlige ift. omfanget af udledninger fra Danmarks forbrug. Nøgletallene dækker forbrugsområder der er centrale for både danske og udenlandske udledninger.

2. Resultater

De aktivitetsbaserede nøgletal kan være med til at belyse udviklinger i danskernes forbrug. Overordnet kan udviklingerne i de enkelte nøgletal i nogen grad tilskrives den økonomiske udvikling i samfundet. Den overordnede tendens ved udviklingerne i de enkelte nøgletal er, at forbruget påvirkes af det generelt stigende velstandsniveau. Derudover kan det aflæses af figurerne, at konjunktursvingninger har sat sit aftryk på udviklingerne. Særligt finanskrisen i 2008 og covid-19 i 2020 viser sig for flere af nøgletallene. For størstedelen af nøgletallene gælder det imidlertid, at aktivitetsniveauet for forbruget er steget. De overordnede resultater for udviklingen inden for hvert tema er beskrevet under tabel 1.

Tabel 1: Oversigt over udviklinger i de udvalgte nøgletal

Tema	Beskrivelse	Nøgletal for 2021* eller 2022**	Forskel mellem basisåret og 2019	Effekt af covid-19 (ændring 2019-2021)
TRANSPORT	Nyregistrerede personbiler i alt pr. år	149.000 stk.**	55.900 stk. ↑ (flere end i 2011)	- 17,32 pct. ↓
	Nyregistrerede personbiler pr. år: Benzin og diesel	92.000 stk.**	47.000 stk. ↑ (flere end i 2011)	- 43,94 pct. ↓
	Nyregistrerede personbiler pr. år: El	30.800 stk.**	5040 stk. ↑ (flere end i 2011)	352,2 pct. ↑



	Nyregistrerede personbiler pr. år: Plugin-hybrid	26.400 stk.**	3880 stk. ↑ (flere end i 2011)	942,4 pct. ↑
	Køretøjskilometer for personbiler pr. indbygger	6850 km*	1280 km ↑ (flere end i 2000)	- 4,08 pct. ↓
	Gennemsnitligt antal personer pr. tur i person- og mindre varebiler (belægningsgrad) pr. år	1,42 pers.*	- 0,39 pers. ↓ (færre end i 1992)	- 2,06 pct. ↓
	Personkilometer i offentlige busser pr. indbygger pr. år	248,4 km*	- 41,53 km ↓ (færre end i 2010)	- 35,81 pct. ↓
	Personkilometer i tog pr. indbygger pr. år	678,9 km*	73,79 km ↑ (flere end i 1990)	- 33,33 pct. ↓
	Personkilometer i fly pr. år: Indenrigs	32,19 km*	- 1,25 km ↓ (færre end i 2004)	- 42,31 pct. ↓
	Personkilometer i fly pr. år: Udenrigs	2690 km*	3750 km ↑ (flere end i 2004)	- 71,71 pct. ↓
	Gennemsnitligt antal flyrejser pr. indbygger pr. år	0,32 stk.*	- 0,02 stk. ↓ (færre end i 2017)	- 68,61 pct. ↓
FØDEVARER	Gennemsnitligt kødindkøb pr. indbygger pr. år	53,99 kg**	- 2,5 kg ↓ (mindre end i 2013)	0,38 pct. ↑
	Gennemsnitligt indkøb af køderstatningsprodukter pr. indbygger pr. år	0,752 kg**	0,28 kg ↑ (mere end i 2013)	67,68 pct. ↑
ELEKTRONIK	Indenlandsk elektroniksalg pr. år	217.000 ton*	56.826 ton ↑ (mere end i 2012)	8,38 pct. ↑
	Gennemsnitligt solgt elektronik til husholdningerne pr. indbygger pr. år	29,14 kg*	5,8 kg ↑ (mere end i 2012)	9,68 pct. ↑
ENERGI	Gennemsnitligt energiforbrug til el og varme i husholdningerne pr. indbygger pr. år	31,9 GJ*	- 3,29 GJ ↓ (færre end i 1990)	- 2,51 pct. ↓
	VE-andel af husholdningernes energiforbrug pr. år	68,75 pct.*	52,54 pct. ↑ (højere end i 1990)	10,26 pct. ↑

Anm.: Udviklingen frem til 2019 tager udgangspunkt i forskellige basisår. Hvor muligt, er der taget udgangspunkt i 1990. Pilenes vinkel angiver udviklingen for nøgletallet. En pil opad indikerer en stigning og en pil nedad indikerer et fald. En vandret pil indikerer ingen udvikling. Til højre findes "Ændring 2019-2021", der viser stigninger eller fald i udviklingen i procent sfa. de

ekstraordinære effekter af covid-19. Tal < 1000 er afrundet til 4 betydende cifre. Tal > 1000 afrundet til 3 betydende cifre.

Transport

Nøgletallene for transport viser, at det er de mest emissionstunge dele af transporten der er steget, hvis man ser bort fra covid-19-nedlukningens effekter i årene 2019-2021. Det gælder særligt for persontransport i fly og køretøjskilometer for personbiler. Det årlige antal personkilometer i udenrigsfly pr. indbygger er steget med ca. 3700 kilometer fra 2004-2019. Antallet af personkilometer i indenrigsfly var derimod i 2019 faldet med ca. 30 pct. ift. 1990. Udviklingen i det samlede antal flyrejser pr. indbygger har pga. et begrænset datagrundlag været svært at belyse, men uagtet dette tyder nuværende data på, at antallet af flyrejser pr. person faldt mellem 2017-2021. Det største fald skete ikke overraskende i 2020 og 2021 pga. covid-19-nedlukningen.

Det årlige antal køretøjskilometer for personbiler pr. indbygger er steget med ca. 1.300 mellem 2000-2019. Der har også været en generel stigning i årligt antal nyregistrerede personbiler frem til 2019, hvor der blev registreret ca. 226.000. Derefter skete der et fald frem til og med 2022, hvor der blot blev nyregistreret ca. 150.000 stk. Der er siden 2019 sket en væsentlig stigning i antallet af nyregistrerede plugin-hybridbiler og elbiler, hvor tallet for elbiler i 2022 var højere end for plugin-hybridbiler. I samme periode er der sket et betydeligt fald i nyregistrerede benzin- og dieslbiler, om end der forsat sælges langt flere af disse. Belægningsgraden for personbiler er faldet siden 1992 og stagneret i 2014, på omkring 1,4 personer per bil.

Antallet af personkilometer i tog har gennemgået en lille stigning siden 1990, og er faldet jævnt fra 2013-2019. Fra 2019 er antallet af personkilometer i tog faldet drastisk. Udviklingen for persontransporten via bus var i stilstand fra 2010-2016, hvorefter antallet af personkilometer pr. indbygger faldt med knap 40 km frem til 2019, svarende til et fald på ca. 9 pct. Mellem 2019-2021 faldt tallet drastisk med ca. 140 km, hvilket svarer til et fald på ca. 35 pct. i løbet af denne periode.

Fødevarer

Nøgletallet for fødevarer dækker danskernes årlige indkøb af kød pr. person. Udviklingen viser, at det årlige indkøb af kød pr. indbygger har været rimeligt stabilt, med et lille fald på 2,2 kg pr. person over perioden 2013-2022. I 2013 var den gennemsnitlige mængde kød pr. person 56,2 kg, og i 2022 var det 54,0 kg. Dette fald er primært sket inden for indkøbet af svinekød, hvor der på samme tid er sket en stigning i indkøbet af kød fra fjerkræ. En del af den samlede mindre nedgang i kødsalget kan ikke henføres til en stigning i andre typer af kød. Derudover viser data, at køderstatningsprodukter fylder stadig mere, hvor det gennemsnitlige indkøb pr. indbygger i 2022 var 0,75 kg.

Elektronik

Nøgletallene for elektronik viser, at salget af elektronik i Danmark er steget siden 2012. Der er sket en stigning særligt inden for kategorier med produkter som vaskemaskiner, tørretumblere, opvaskemaskiner, barbermaskiner og værktøj. Dette gælder primært husholdningerne. Endvidere er tendensen for elektronikindkøbet pr. indbygger, at mængden er steget med ca. otte kg om året fra 2012 til 2021. Den største stigning ses mellem 2019 og 2020, hvilket kan afspejle den store efterspørgsel efter bl.a. elektronikprodukter, der opstod under covid-19-nedlukningen (Nationalbanken, 2022). Den største stigning for erhvervslivet er sket inden for elektronikvarer som køleskabe og diverse produktionsudstyr.

Energi

Nøgletallene for energi viser, 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. Energiforbruget i husholdningerne toppede i 1994 med ca. 37 GJ pr. indbygger. Den efterfølgende periode frem til 2010 var præget af svingninger i forbruget, hvor det lå på mellem 34,7-36,9 GJ. Fra 2007-2021 skete et tydeligt, samlet fald, hvor forbruget i 2021 faldt til 31,9 GJ pr. indbygger. Andelen af vedvarende energi i husholdningernes energiforbrug er konsekvent steget mellem 1990 og 2021; i 1990 var VE-andelen af husholdningernes energiforbrug 9,8 pct., og i 2021 var den 68,76 pct. Afbrænding af faste biomassebrændsler¹ (biomasse) og bio-nedbrydeligt affald stod i 2021 for ca. 60 pct. af produktionen af denne VE-mængde, mens de resterende ca. 40 pct. kunne tilskrives andre vedvarende energikilder som vind-, sol- og vandkraft samt anden bioenergi.

3. Metode og antagelser

3.1 Metodebeskrivelse

Nøgletallene er baseret på eksterne kilder og tal fra Energistyrelsen (ENS). I enkelte tilfælde har Energistyrelsen foretaget simple 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 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).

¹ De faste biomassebrændsler omfatter forbruget af træ, halm og bioaffald til produktion af el og varme i husholdninger og den kollektive forsyning (el og fjernvarme). Yderligere information kan tilgås i baggrundsnotatet om forbruget af faste biomassebrændsler (baggrundsnotat nr. 9).



3.1.1 Overblik over nøgletal

I udvælgelsen har der været fokus på at finde nøgletal, som dækker forbrugsområder med en væsentlig klimabelastning. Ifølge GA22 udgjorde transport, fødevarer, og energi til el og varme de tre områder, hvor der blev udledt flest drivhusgasser fra husholdningernes forbrug.

De udvalgte nøgletal dækker områderne: transport, fødevarer, elektronik og energi. Desuden indgår nøgletal om tekstilforbrug i produktanalysen af danskernes tekstilforbrug i GA23. Energistyrelsen er på nuværende tidspunkt ikke bekendt med data om offentlige og private bygherrers cementforbrug i ton, som har været efterspurgt af Klimarådet ifm. deres kommentering af GA22.

Tabel 2 giver et overblik over nøgletal i GA23, herunder hvem der producerer og offentliggør nøgletallet.

Tabel 2: Liste over nøgletal til GA23

Tema	Nøgletal	Beskrivelse	Udgiver
TRANSPORT	Nyregistrerede benzin,- diesel,- plugin-hybrid- og elbiler	Årligt antal nyregistrerede personbiler fordelt på drivmiddel	Danmarks Statistik (2022b; BIL51)
	Køretøjskilometer for personbiler pr. indbygger	Årligt antal kørte kilometer i den samlede bestand af personbiler, pr. indbygger	Vejdirektoratet (2023)
	Belægningsgrad for person- og mindre varebiler	Antal personer ombord i person eller mindre varebil ved kørsel	Vejdirektoratet (2023)
	Personkilometer i bus	Årligt antal rejste kilometer i offentlige busser pr. indbygger	Trafikstyrelsen (2022)
	Personkilometer i tog	Årligt antal rejste kilometer i tog pr. indbygger	Danmarks Statistik (2023b; BANE21)
	Personkilometer i fly	Årligt antal rejste kilometer i hhv. indenrigs- og udenrigsfly pr. indbygger	Danmarks Statistik (2023e; FLYV36)
	Antal flyrejser pr. indbygger	Årligt antal flyrejser pr. indbygger fordelt på ferie- og forretningsrejser	Danmarks Statistik (2022d; FF3)
FØDEVARER	Kødkøb pr. person	Gennemsnitligt årligt kødkøb pr. indbygger	Euromonitor International (2023)



Tema	Nøgletal	Beskrivelse	Udgiver
ELEKTRONIK	Indenlandsk elektroniksalg	Salg af elektronik i Danmark fordelt på husholdninger og erhverv i ton	Dansk Producentansvar (2022)
	Salg af elektronik til husholdninger	Husholdningernes indkøb af elektronik efter produktkategori i ton	Dansk Producentansvar (2022)
	Salg af elektronik til erhvervslivet	Erhvervslivets indkøb af elektronik efter produktkategori i ton	Dansk Producentansvar (2022)
	Salg af elektronik pr. indbygger	Husholdningernes indkøb af elektronik pr. indbygger i kg	Dansk Producentansvar (2022)
ENERGI	Energiforbrug til el og varme i husholdningerne pr. indbygger	Energiforbrug med formål at opvarme og forsyne husholdningerne med elektricitet opgjort i GJ pr. indbygger	Energistyrelsen (2022a)
	VE-andel af husholdningernes energiforbrug	VE-andel af husholdningernes energiforbrug	Energistyrelsen (2022a)

3.1.2 Udvælgelse af nøgletal

I valget af nøgletal er der lagt vægt på, at data opdateres løbende og er opgjort som minimum de seneste 5 år så det er muligt at kortlægge en historisk udvikling på området og følge udviklingen i fremtidige Globale Afrapporteringer.

4. Analyse

I dette afsnit udfoldes hovedresultaterne fra afsnit 2. Udviklingen inden for hvert nøgletal analyseres med fokus på udviklingen over tid.

4.1 Transport

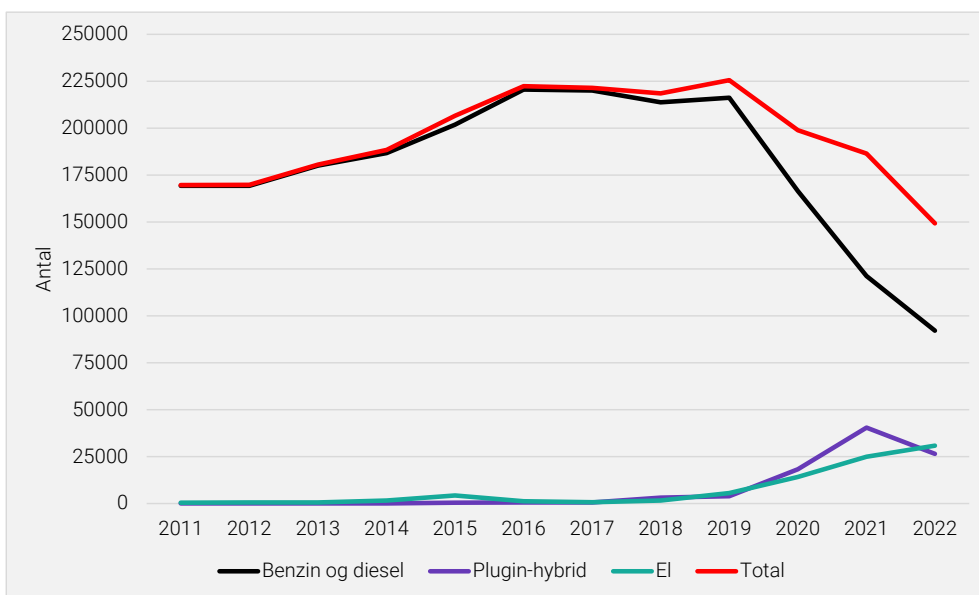
I det følgende afsnit vil udviklingen for hvert nøgletal inden for transport blive analyseret. Nøgletallene viser for hvert år:

- Antal nye personbiler der indregistreres
- Antal personkilometer befolkningen i gennemsnit befordres via tog, offentlige busser samt indenrigs- og udenrigsflyvning
- Belægningsgraden for personbiler og mindre varebiler
- 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" drejer ifølge Danmarks Statistik (DST) sig udelukkende om nye biler, der indregistreres efter køb (DST, 2022a). Der er altså ikke tale om køb af brugte biler eller total bestand af personbiler på vejene. Hybridbiler, der ikke er plugin-hybrider, opgøres af DST som enten benzin- eller dieselmotorer².

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



Kilde: Danmarks Statistik, 2022b; BIL51

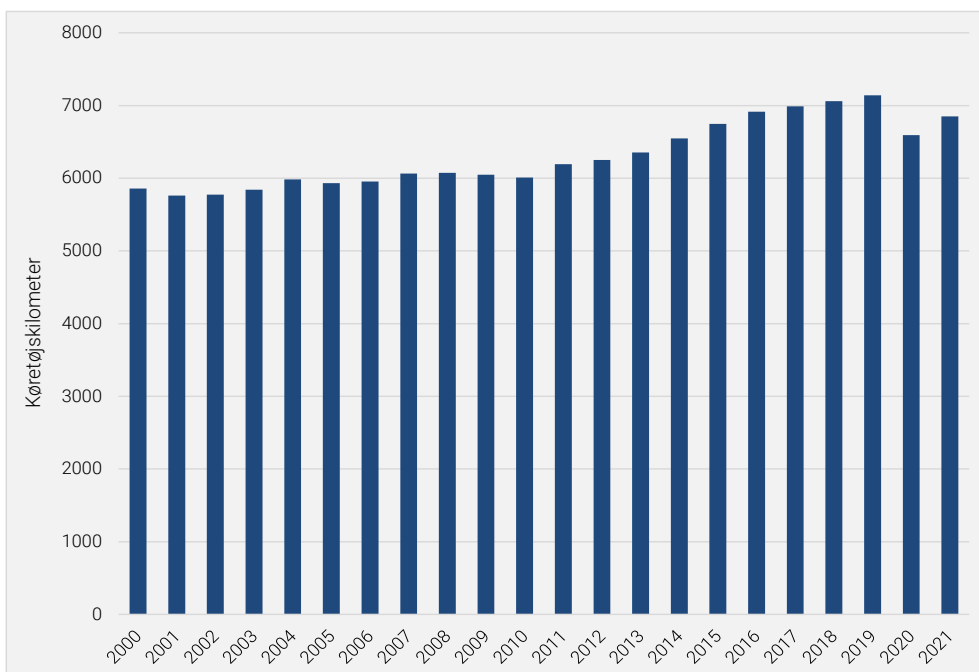
Der har været en generel stigning i nyregistrerede personbiler frem til 2019, og derefter et tydeligt fald frem til og med 2022. Der blev samlet set nyregistreret ca. 55.000 flere personbiler i året 2019 end i 2011. Mellem 2019-2022 skete der dog et fald, hvorledes der i året 2022 der blev nyregistreret ca. 76.000 færre personbiler end i 2019. I perioden mellem 2013 og 2015 ses en voksende 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 (DST, 2016). I perioden mellem 2018 og 2021 skete der en stor stigning i nyregistrerede plugin-hybridbiler og elbiler. Denne stigning fortsatte for elbiler i 2022, hvor der blev nyregistreret flere elbiler end plugin-hybrider. Den store stigning kan blandt andet tilskrives, at der over perioden har været lavere afgifter for plugin-hybrid- og elbiler end for benzin- og dieselmotorer (FDM, 2022), samt udviklingen i

² 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.

markedet for elbiler i form af længere rækkevidde og et større udvalg af biltyper. Stigningen i nyregistrerede plugin-hybrid- og elbiler steg dog ikke tilsvarende faldet i benzin- og dieselmotorer i perioden og derved var der et samlet fald i nyregistrerede personbiler i 2022. Det samlede fald skal blandt andet ses i lyset af et udbudschock, 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. Brugtvognsimporten af relativt nye biler (op til et år gamle) er dog steget mellem 2019 og 2022. Der blev i 2022 importeret ca. 17.000 flere biler på op til ét år end der gjorde i 2019 (Bilstatistik.dk, 2023).

Figur 2 viser det gennemsnitlige antal køretøjskilometer for personbiler pr. indbygger om året fra år 2000 til 2021. Nøgletallet er beregnet med vejdirektoratets data for transportarbejde. Der er ikke taget højde for, hvor mange der sidder ombord i hver personbil. Køretøjskilometer er det samlede antal kilometer, den danske bestand af personbiler kører om året. Tallet er derfor ikke udtryk for, hvor meget hver dansker gennemsnitligt transporterer sig via personbil om året, men hvor mange kilometer vognpakken kører i alt pr. indbygger. Dette tal er mere retvisende ift. at afspejle forbrugets udledninger af drivhusgasser.

Figur 2: Antal køretøjskilometer for personbiler pr. indbygger



Kilde: Vejdirektoratet, 2023

Det fremgår af Figur 2, at det gennemsnitlige antal køretøjskilometer for personbiler pr. indbygger er steget fra år 2000 til 2021. Perioden 2000-2019 er kendetegnet af en

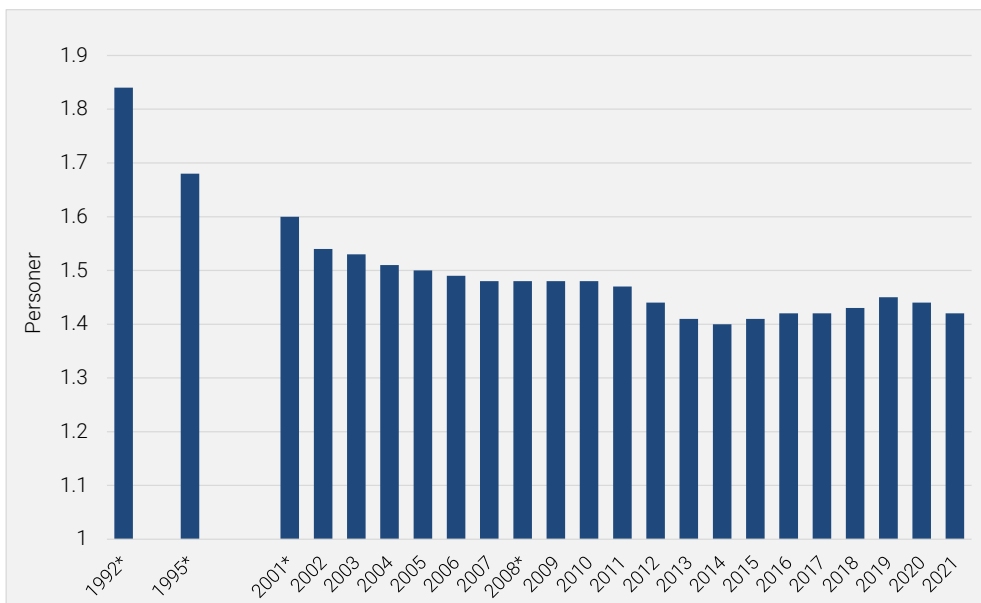
næsten uafbrudt stigning i antal kilometer pr. indbygger. Fra 2019 til 2021 skete et fald på 704 km pr. indbygger, hvilket sandsynligvis kan forklares med det generelt lavere aktivitetsniveau som følge af covid-19-nedlukningen.

Fra 2000-2009 var stigningen relativt beskeden, men fra 2010 til 2019 steg tallet betragteligt, hvor tallet i 2019 var ca. 1100 km højere end i 2010.

En forklaring på den samlede stigning kan være, at Danmarks BNP pr. indbygger er steget betragteligt siden år 2000 (Verdensbanken, 2023), hvilket har muliggjort, at flere har fået råd til personbiler, hvorfor det gennemsnitlige antal personkilometer i personbil forventeligt også er steget. Derudover er belægningsgraden jf. figur 3 faldet over samme periode, mens den samlede bilbestand er vokset, hvorfor det altså kan forventes, at flere transporterer sig via personbil, men at færre kører sammen.

Figur 3 viser belægningsgraden for person- og mindre varebiler mellem 1992 og 2021. Belægningsgraden er udtryk for, hvor mange personer der er ombord i hver bil ved kørsel.

Figur 3: Gennemsnitligt antal personer pr. tur i person- og mindre varebiler (belægningsgrad)



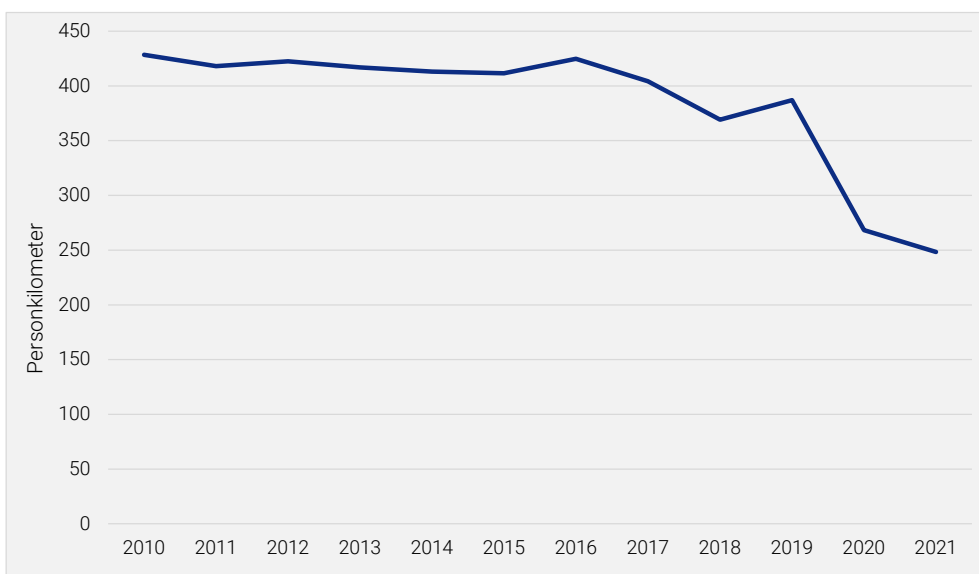
Kilde: Vejdirektoratet, 2023. **Anm.:** Data medtager person- og mindre varebiler med en maksimumsvægt på 2000 kg. År markeret med stjerne (*) indikerer, at data er baseret på trafiktællinger udført af Vejdirektoratet. Udviklingen mellem 2001 og 2008 er fremskrevet lineært. Udviklingen mellem 2009-2021 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 mellem 1992-2021. Mellem 2014 og 2021 var der en beskedent stigning i belægningsgraden, hvor den i 2021 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 i løbet af samme periode er sket en stigning i den samlede bestand af personbiler til privatkørsel i Danmark på over 1.000.000 stk. (DST, 2022c; BIL8) samt at det gennemsnitlige antal af biler pr. familie også er steget (DST, 2023c).

4.1.2 Persontransport i offentlige busser

Figur 4 viser det gennemsnitlige antal kilometer befordret i bus pr. indbygger om året fra 2010 til 2021. Der indgår udelukkende transportdata for offentlig buskørsel, hvorfor persontransport via diverse turistbusser og private fjernbusselskaber ikke er belyst i opgørelsen (Trafikstyrelsen, 2022).

Figur 4: Antal personkilometer i offentlige busser pr. indbygger pr. år



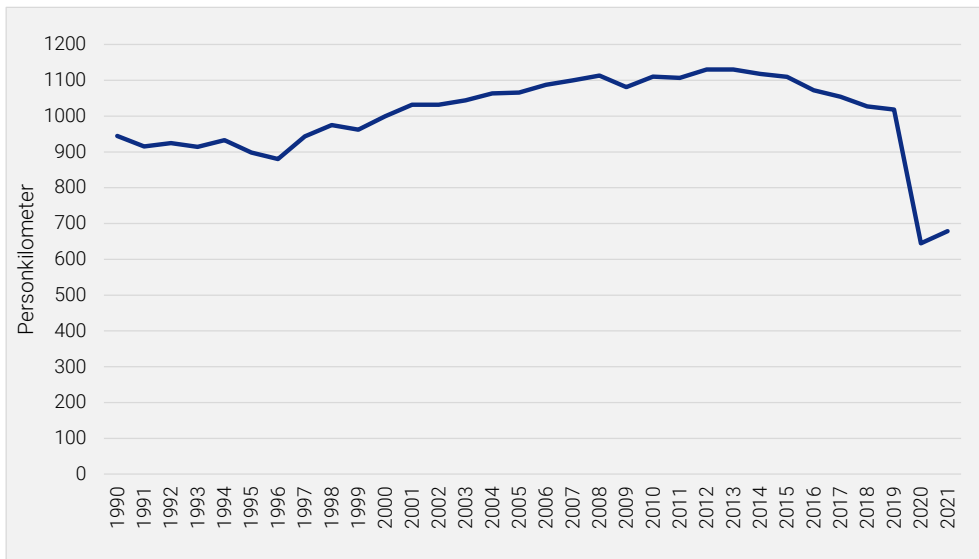
Kilde: Trafikstyrelsen, 2022

Det fremgår af figur 4, at persontransporten via offentlige busser er faldet siden 2010. Mellem 2010-2016 var det gennemsnitlige antal personkilometer pr. indbygger rimeligt stabilt, med et gennemsnit på 419,3 personkilometer pr. indbygger over perioden. 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 covid-19-nedlukningens effekter. I 2021 var persontransporten via bus 248,3 kilometer pr. indbygger.

4.1.3 Togtransport

Figur 5 viser det gennemsnitlige årlige antal personkilometer tilbagelagt i tog pr. indbygger mellem 1990 og 2021.

Figur 5: Antal personkilometer i tog pr. indbygger



Kilde: Danmarks Statistik, 2023b; BANE21

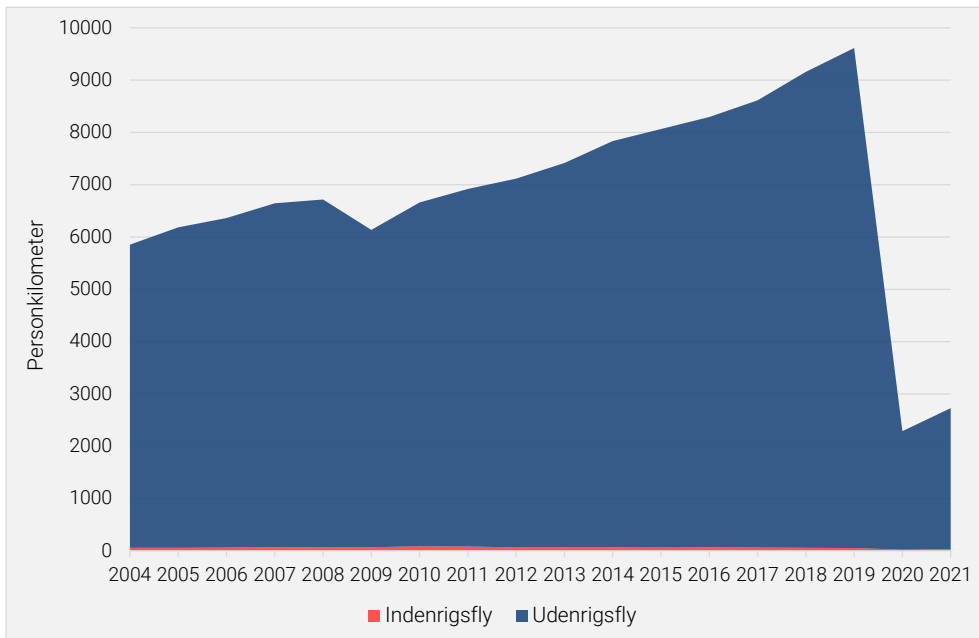
Det fremgår af Figur 5, at persontransporten via tog har været moderat stigende op gennem 1990'erne frem til ca. 2013. Af kurven fremgår et lille "knæk" mellem 2008 og 2009, hvilket kan hænge sammen med finanskrisen. Der er efterfølgende sket et fald mellem 2013 og 2019 og derefter et betragteligt fald i 2020 og 2021, som følge af covid-19-nedlukningen og restriktionerne på offentlig transport. Faldet siden 2013 sker samtidig med, at persontransporten via personbil stiger.

4.1.4 Persontransport via fly

Figur 6 viser det samlede antal personkilometer pr. indbygger befordret via indenrigs- og udenrigsfly, dvs. det totale antal personkilometer i fly pr. indbygger³. 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 (DST, 2023d). Det betyder, at der i nøgletallet ikke er medregnet befolkningens indenrigsflyvning i andre lande, selvom det 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.

³ 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.

Figur 6: Antal personkilometer i indenrigs- og udenrigsfly pr. indbygger



Kilde: Danmarks Statistik, 2023e; FLYV36

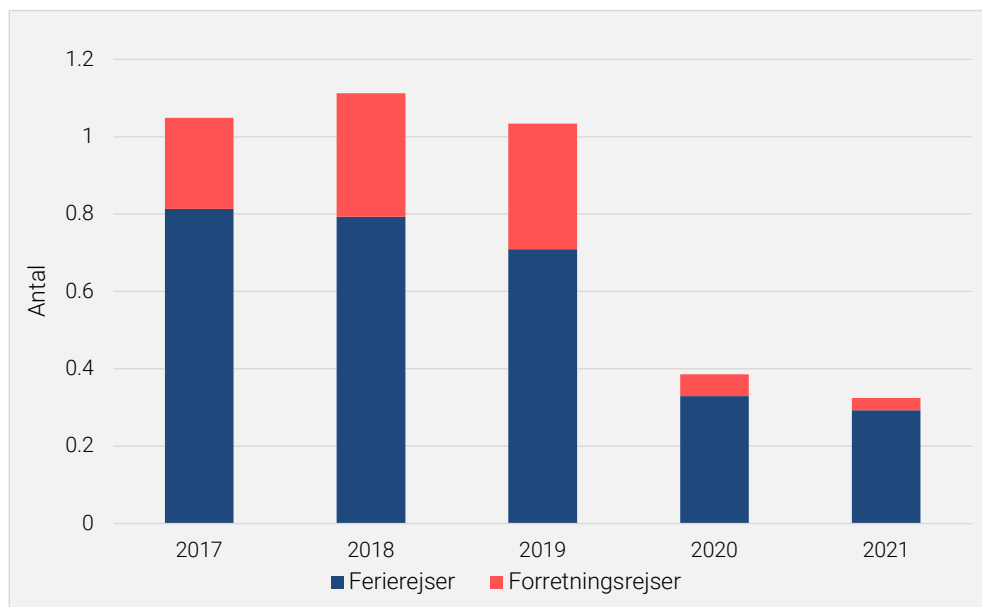
Det fremgår af Figur 6, at antallet af personkilometer befordret via luftfart samlet set har været stigende mellem 2004 og 2019. Forskellen mellem antallet af personkilometer befordret i fly i 2004 og 2019 er ca. 3.750 i gennemsnit pr. indbygger. I perioden opstod der en nedgang omkring 2008-9, hvilket sandsynligvis hænger sammen med finanskrisen, og der kan fra 2010 observeres en uafbrudt stigning i antal kilometer frem til 2019, hvor covid-19-nedlukningen ramte luftfartssektoren og skabte en markant nedgang i det gennemsnitlige antal personkilometer pr. indbygger. Ser man bort fra årene 2020 og 2021 er den generelle tendens, at den danske befolkning flyver mere og længere. Dette kan sandsynligvis i nogen grad forklares med, at det generelle velstandsniveau er steget over perioden (Verdensbanken, 2023), et stigende udbud af rejsedestinationer og en global udvikling i turismeindustrien, samt at billetpriserne på afgang til især fjerntliggende destinationer er faldet betragteligt mellem 2009 og 2021 (Travelmarket, 2023).

Det gennemsnitlige antal personkilometer befordret via indenrigsfly pr. indbygger er imidlertid faldet over perioden finanskrisen (DST, 2023e; FLYV36). Det lave antal personkilometer pr. indbygger (under 100 personkilometer pr. indbygger siden 1997) indikerer også, at det forventeligt er en beskeden del af befolkningen, der benytter sig af indenrigsflyvning. Den generelt faldende efterspørgsel kan bl.a. tilskrives indvielsen af Storebæltsbroen, der har gjort behovet for indenrigsflyvning mindre (DST, 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 som 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.

Figur 7 viser det gennemsnitlige antal flyrejser pr. indbygger fordelt på ferierejser og forretningsrejser. Antallet er beregnet med udgangspunkt i den samlede befolkning, hvor alle aldersgrupper er medtaget. Statistikken går dog kun tilbage til 2017, hvilket begrænser muligheden for at belyse udviklingen i danskernes antal flyrejser over tid.

Figur 7: Antal flyrejser pr. indbygger fordelt på forretnings- og ferierejser



Kilde: Danmarks Statistik, 2022d; FF3

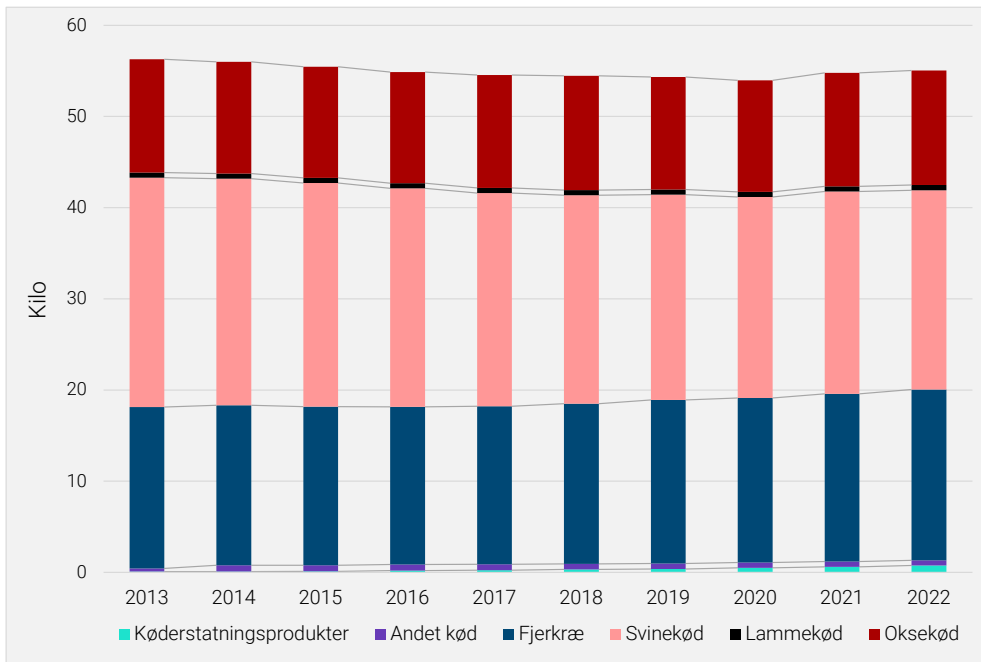
Det fremgår af figur 7, at det gennemsnitlige antal flyrejser pr. indbygger var højest i 2018, og faldt kraftigt mellem 2019 og 2021 som følge af covid-19 nedlukningerne. Figuren viser, at andelen af forretningsrejser blev reduceret mere end andelen af ferierejser i perioden med nedlukninger grundet covid-19. Det kan indikere, at forretningsmøder i højere grad end private møder har kunne omstilles til at blive afviklet i et online-format.

4.2 Fødevarer

I dette afsnit analyseres nøgletallene for danskernes kødforbrug. Nøgletallene er beregnet via købsdata fra Euromonitor International, og dækker primært salg i detailhandlen i Danmark.

Figur 8 viser den gennemsnitlige mængde kød købt i Danmark pr. person om året.

Figur 8: Gennemsnitligt kødindkøb pr. indbygger pr. år



Kilde: Euromonitor International's Staple Foods and Fresh Foods, 2023 industry editions.

Anm.: Opgørelsen indeholder ikke data for salg af ferskt kød til offentlige institutioner, f.eks. hospitaler og forsvaret, men alene salg gennem detailhandlen (dagligvarebutikker) og til servicesektoren (restauranter etc.). Salg af ferskt kød til offentlige institutioner vurderes at udgøre en meget lille del af det samlede forbrug. Fisk og diverse seafood er taget ud af opgørelsen.

Det fremgår af figur 8, at det årlige indkøb af kød pr. indbygger har været rimeligt stabilt over perioden, dog med et samlet fald på ca. 2,2 kg pr. person mellem 2013 (56,2 kg) og 2022 (54,0 kg). Dette fald er primært sket inden for salget af svinekød, hvor der på samme tid er sket en stigning i salget af kød fra fjerkræ. Salget af oksekød har været stabilt over hele perioden. Derudover viser data, at køderstatningsprodukter fylder stadig mere, hvor det gennemsnitlige indkøb pr. indbygger i 2022 var 0,75 kg. Kategorien "køderstatningsprodukter" omfatter alle typer af forarbejdede kødalternativer, der typisk fremstilles af sojaprotein eller tekstureret vegetabilsk protein (Euromonitor International, 2023). Desuden inkluderer kategorien også tofu og afledninger heraf. Altså inkluderer kategorien ikke ferske fødevarer med et højt proteinindhold såsom bælgfrugter og kikærter.

4.3 Elektronik

I nærværende afsnit analyseres nøgletallene for elektronik. Det drejer sig om nøgletallene for:

- Indenlandsk elektroniksalg pr. år
- Gennemsnitligt solgt elektronik til husholdningerne pr. indbygger pr. år

- Husholdningernes og erhvervslivets indkøb af elektronik efter produktkategori.

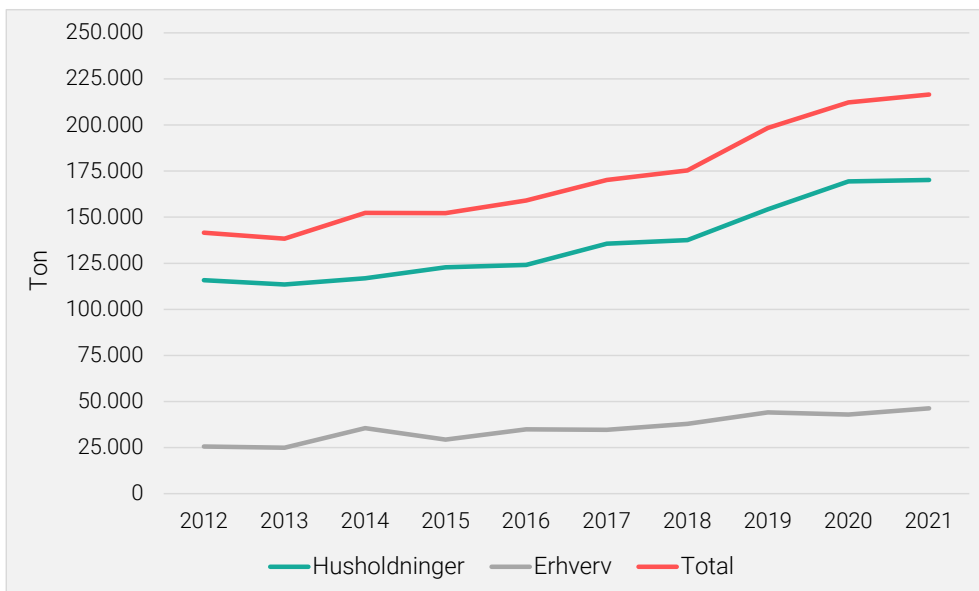
Nøgletallene er baseret på data fra Dansk Producentansvar (DAP). Nøgletallene er opgjort som markedsførte mængder elektronik. Markedsførte mængder elektronik dækker over den faktiske vægt i kilo for elektriske produkter, der er solgt i Danmark i et kalenderår (DAP, 2022).

Det er valgt at analysere nøgletal for salg af elektronik, da dette er et forbrugsområde forbundet med væsentlige udledninger. Produktion og transport af elektronik vil medføre et klimaaftryk, ligesom brugen i de fleste tilfælde også vil. Men ny elektronik kan også bidrage til et mindre klimaaftryk, hvis det eksempelvis er mere energieffektivt, som ved udskift af en glødepære med en LED-pære. Ligeledes hvis elektronikken bidrager til eksempelvis mere effektive produktionsprocesser i fremstilling af varer. Der er således ikke altid en entydig sammenhæng mellem mængde af solgt elektronik og klimabelastningen.

4.3.1 Salg af elektronik

Figur 9 viser den årlige mængde solgte elektronik fordelt efter husholdninger og erhverv.

Figur 9: Indenlandsk elektroniksalg pr. år

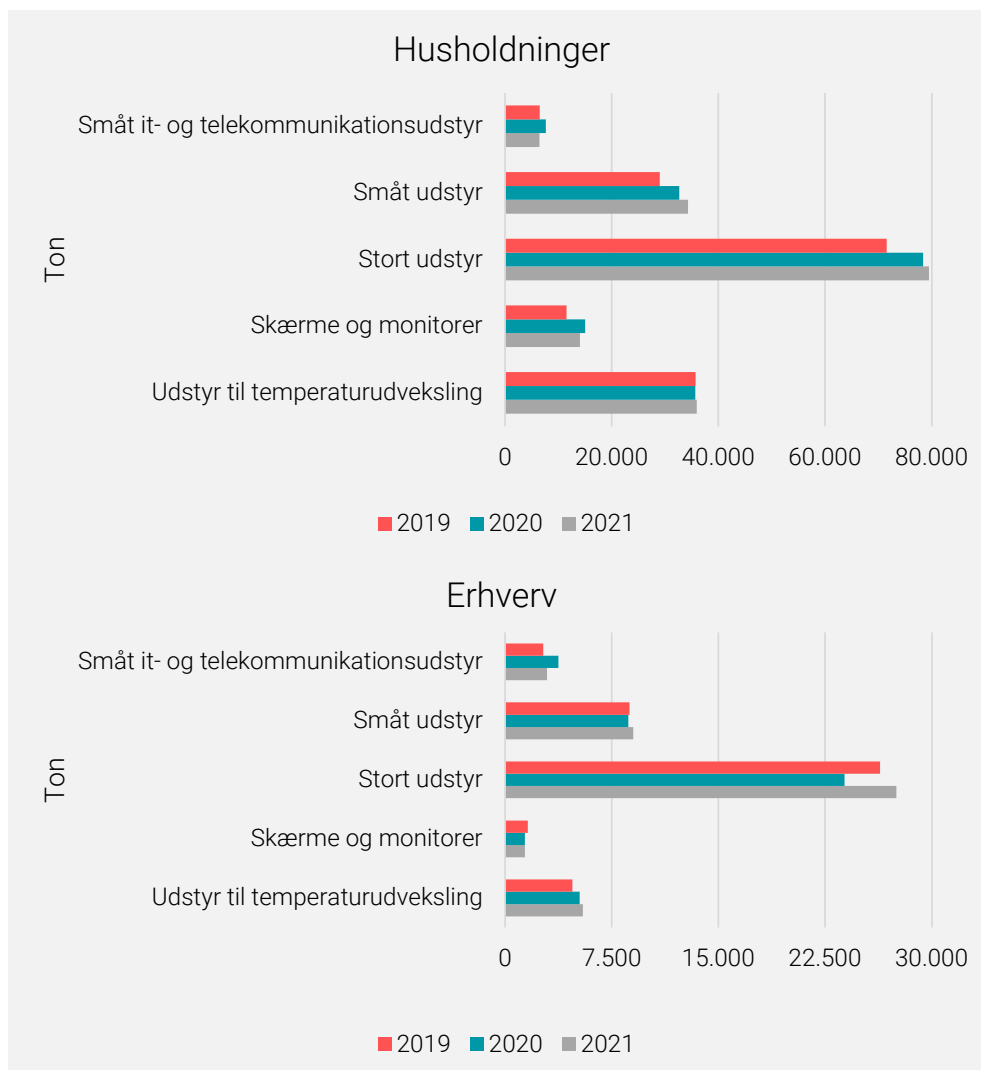


Kilde: Dansk Producentansvar, 2022. **Anm.:** Fotovoltaiske paneler (solceller) er taget ud af denne opgørelse.

Det fremgår af figur 9, at mængden af solgt elektronik er steget siden 2012. Kurven for den totale mængde viser en stigning på i alt ca. 75.000 ton fra år 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. Figuren viser, at den største andel af salget kan tilskrives husholdningerne.

Figur 10 viser den indenlandske mængde af solgt elektronik efter produktkategori. Kategoriseringen er ifølge DAP bestemt ud fra produkternes indholdsstoffer, materiale og størrelse, og er beskrevet i bilag 1.

Figur 10: Husholdningernes og erhvervslivets indkøb af elektronik efter produktkategori. Se s. 25 for detaljerede produktkategorier

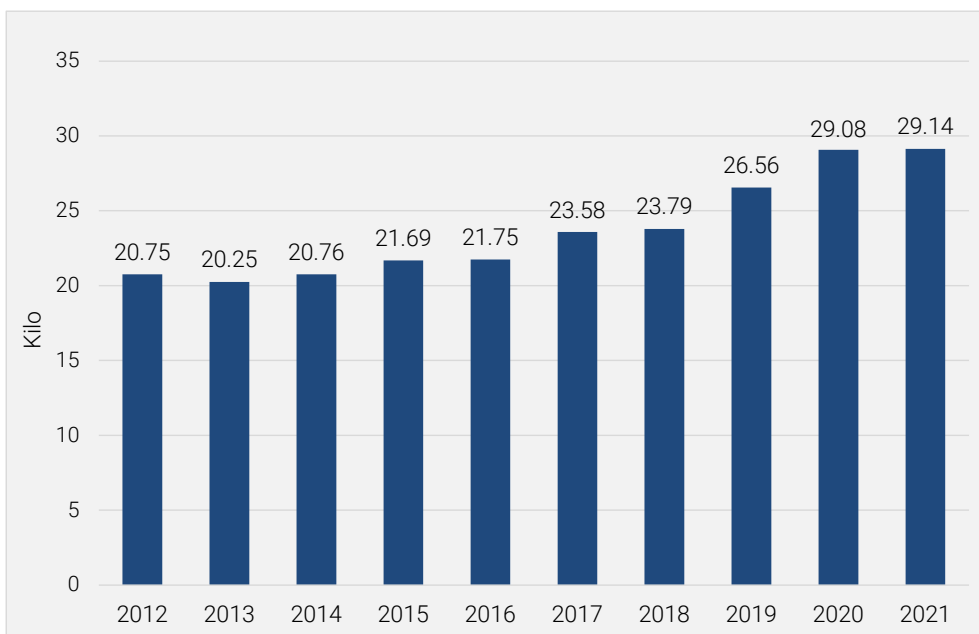


Kilde: Dansk Producentansvar, 2022. **Anm.:** Fotovoltaiske paneler (solceller) er taget ud af denne opgørelse.

Figur 10 viser, at udviklingen i salget af elektronik siden 2019 har været præget af en stigning for husholdningerne særligt inden for kategorier med produkter som støvsugere, værktøj og vaskemaskiner. 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 f.eks. smartphones og fladskærme, der opstod under covid-19-nedlukningen (Nationalbanken, 2022).

Figur 11 viser nøgletallet for solgt elektronik pr. indbygger. Tallet er alene beregnet ud fra salget af elektronik til husholdningerne.

Figur 11: Husholdningernes indkøb af elektronik opgjort pr. indbygger.



Kilde: Dansk Producentansvar, 2022. **Anm.:** Fotovoltaiske paneler (solceller) er taget ud af denne opgørelse.

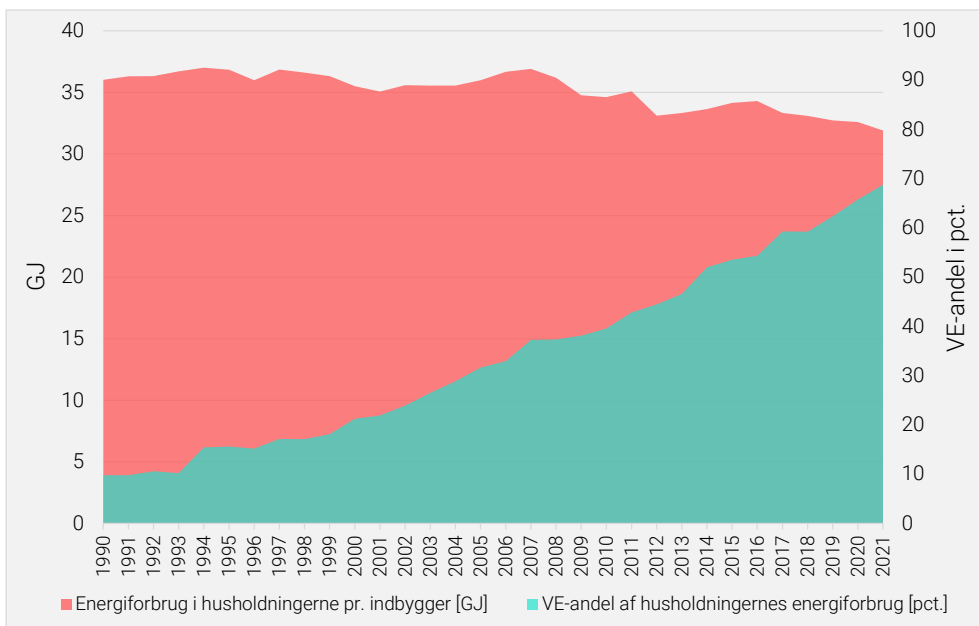
Det fremgår af figur 11, at den solgte mængde elektronik til husholdninger pr. indbygger er steget med ca. otte kilo mellem 2012 og 2021. Figuren viser, at forbruget af elektronik har været jævnt stigende set over perioden, med en lidt højere stigning i 2019 og 2020, hvilket sandsynligvis skyldes den større efterspørgsel under covid-19-nedlukningerne.

4.4 Energi

Figur 12 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 2021.

Figur 12: Energiforbrug til el og varme i husholdningerne pr. indbygger samt VE-andel



Kilde: Energistyrelsen, 2022a. **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 12, 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. Energiforbruget i husholdningerne toppede i 1994 med 37,01 GJ pr. indbygger. De efterfølgende år var præget af mindre svingninger i forbruget, men fra 1996-2000 var forbruget samlet set faldende. Fra 2001 var der et stigende energiforbrug i husholdningerne, som fortsatte indtil det i 2007 toppede 36,9 GJ pr. indbygger. Den efterfølgende periode var igen præget af svingninger i energiforbruget, men samlet set faldt det frem til 2021, hvor forbruget faldt til 31,9 GJ pr. indbygger.

Energieffektiviseringer er en del af forklaringen på det faldende energiforbrug i husholdningerne. Der er f.eks. opnået reduktioner i energiforbruget til opvarmning på 3 pct. fra 2005 til 2020, på trods af at det opvarmede areal er steget med 13 pct. i samme periode (ENS, 2022b). Forklaringen formodes at være, at energiintensiteten er faldet med 14 pct., og at opvarmningen derfor foregår mere energieffektiv 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 (ENS, 2022c). Husholdningernes elforbrug er imidlertid steget over perioden og er særligt drevet af apparater, belysning og varmepumper. Dele af husholdningernes elforbrug går således 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. 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 er konsekvent steget mellem 1990 og 2021; i 1990 var VE-andelen af husholdningernes energiforbrug 9,81 pct., og i 2021 var den 68,76 pct. Den betydelige stigning i VE-andelen af husholdningernes energiforbrug gennem perioden kan forklares gennem til dels udbygningen af sol- og vindenergi, men i høj grad også overgangen fra afbrænding af kul og olie til afbrænding af biomasse på de danske kraft- og kraftvarmeværker (ENS, 2022c). Den samlede VE-andel for husholdningernes energiforbrug i 2021 på 68,76 pct. blev udgjort af ca. 60 pct. afbrænding af faste biomassebrændsler og bionedbrydeligt affald, mens de resterende ca. 40 pct. blev udgjort af andre vedvarende energikilder som vind-, sol- og vandkraft samt anden bioenergi. Derudover er flere blevet tilsluttet fjernvarmen, hvorved traditionel individuel opvarmning med olie- og gasfyr samt kul og koks er blevet reduceret (ENS, 2022c).



5. Kilder

Bilstatistik.dk (2023). <https://www.bilstatistik.dk/public/Importoer.aspx>

Danmarks Statistik (2005). Styrtdyk for indenrigsfly bremsset: <https://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 (2022a). Bilregistret og opgørelser herfra: <https://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/statistikdokumentation/bilregistret-og-opgoerelser-herfra>

Danmarks Statistik (2022b). BIL51; Nyregistrerede personbiler efter ejerforhold og drivmiddel: <https://www.statistikbanken.dk/BIL51>

Danmarks Statistik (2022c). BIL8; Bestand af køretøjer pr. 1 januar efter køretøjstype og alder: <https://www.statistikbanken.dk/20092>

Danmarks Statistik (2022d). FF3; Antal rejser fordelt efter formål med rejse, transportmiddel, varighed og destination: <https://www.statistikbanken.dk/20200>

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

Danmarks Statistik (2023c). "18 pct. af alle danske familier havde flere biler i 2021": <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/Analyser/visanalyse?cid=50605>

Danmarks Statistik (2023d). Luftfartsstatistikens indhold: <https://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/statistikdokumentation/luftfart/indhold>

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

Dansk Producentansvar (2022). Markedsførte mængder elektronik: <https://producentansvar.dk/statistik/elektronisk-udstyr-weee/markedsfoert-maengde-ee-udstyr/>

Energistyrelsen (2022a). Energistatistik: <https://ens.dk/service/statistik-data-noegletal-og-kort/maanedlig-og-aarlig-energistatistik>

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

Euromonitor International (2023). Staple Foods and Fresh Foods

FDM (2022). Køb plugin-hybrid og elbil nu, og undgå afgiftssmæk i 2023: <https://fdm.dk/nyheder/bilist/2022-08-koeb-plugin-hybrid-elbil-nu-undgaa-afgiftssmaek-2023>

Nationalbanken (2022). INFLATION: https://www.nationalbanken.dk/da/om_nationalbanken/ofte_stillede_sporgsmaal/Sider/Inflation.aspx



Trafikstyrelsen (2022). Publikationer om kollektiv trafik. Offentlig buskørsel regnskab 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021: <https://www.trafikstyrelsen.dk/publikationsliste/kollektiv-trafik-publikationer>

Travelmarket (2023). Dansk Flyprisindex: <https://www.travelmarket.dk/dansk-flyprisindex.cfm>

Vejdirektoratet (2023). Nøgletal om vejtransport: <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafik-kens-udvikling-i-tal>

Verdensbanken (2023). GDP per capita (current US\$) - Denmark: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=DK>



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. ⁴	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, olie eller kølemiddel) anvendes med det formål at køle og/eller varme.	Køleskabe, frydere, klimaanlæg og varmepumper.

Kilde: Dansk Producentansvar, 2022

⁴ Desuden er kategorien "Lyskilder", der udgøres af elpærer og lysstofrør lagt sammen med denne kategori, da det fylder ganske lidt i det samlede billede.