

# Baggrundsnotat E: Energiforbrug ved transport

---

## Indhold

Indledning .....	2
Kort beskrivelse af Transportmodellen.....	2
Frozen Policy metode .....	2
Sammenligning med BF2012.....	2
Vejtransport .....	3
Trafikarbejde .....	3
Valg af centralt skøn for trafikarbejdet.....	5
Energieffektivitet - personbiler.....	5
Energieffektivitet – varebiler.....	6
Størrelsen af bilparken og dens udskiftningstakt .....	6
El-biler .....	7
Biobrændstofandele .....	7
Skift fra benzin til diesel .....	7
Følsomhedsanalyse for vejtransportens energiforbrug.....	7
Jernbane.....	9
Forudsætninger .....	9
Luftfart .....	11
Søfart .....	11
Forsvaret .....	11

## Indledning

Dette notat beskriver det anvendte forudsætningsgrundlæg i Energistyrelsen Basisfremskrivning 2014 (BF2014) for transportsektoren.

## Kort beskrivelse af Transportmodellen

Transportmodellen er en simpel regnearksmodel, der på basis af seneste statistikår fremskriver energiforbruget til transportsektoren. For vejtransport fremskrives energiforbruget ud fra skøn for den procentvise ændring i trafikarbejdet (i mio. køretøjskilometer pr. år), den procentvise ændring i CO<sub>2</sub>-udledning pr. køretøjskilometer og i drivmiddelsammensætningen (fordeling på benzin, diesel, biobrændstof, el og biogas)<sup>1</sup>, hvor der tages højde for, at udviklingen i CO<sub>2</sub>-udledning pr. køretøjskilometer også påvirkes af drivmiddelsammensætningen. For banetransport baseres fremskrivningen af energiforbruget på et skøn fra Trafikstyrelsen. For udenrigsluftfart baseres fremskrivningen af energiforbruget sig i stedet på EU's landebaserede fremskrivninger af luftfartens energiforbrug. For de resterende transportformål (indenrigsluftfart, forsvar, søfart) holdes energiforbruget konstant over fremskrivningsperioden med udgangspunkt i seneste statistikår.

## Frozen Policy metode

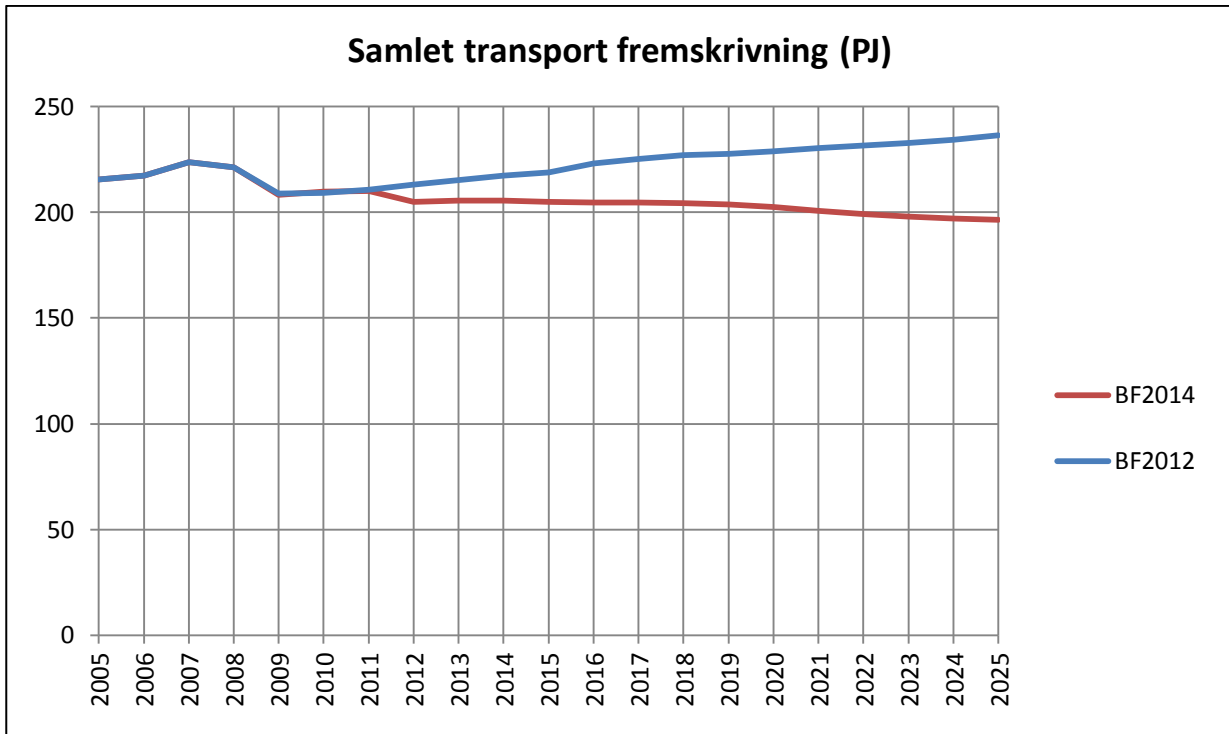
Formålet med BF2014 er, at få en vurdering af, hvordan energiforbrug og udledninger af drivhusgasser vil udvikle sig i fremtiden, såfremt der ikke introduceres nye politiske tiltag på klima- og energiområdet, ofte refereret til som et "frozen policy"-scenarie. Det bemærkes, at frozen policy betragtningen alene vedrører den nationale energi- og klimapolitik, mens der for områder, der falder udenfor det klima- og energipolitiske felt, i højere grad tilstræbes, at fremskrivningen så vidt muligt repræsenterer den mest sandsynlige udvikling, fx for så vidt angår infrastrukturinvesteringer.

## Sammenligning med BF2012

Som det fremgår af Figur 1 peger BF2014 på et væsentlig lavere energiforbrug i transportsektoren fremadrettet sammenlignet med forrige basisfremskrivning, Basisfremskrivning 2012 (BF2012). I 2020 er forskellen mellem de to fremskrivninger på knap 27 PJ (12 pct.). Denne forskel kan i al væsentlighed tilskrives vejtransportsektoren. Det kan i særlig grad tilskrives følgende forhold:

- Væsentlig lavere vækst i trafikarbejdet qua ny model, Transportministeriets Landstrafikmodel (LMT).
- Nye EU-præstationsnormer for energieffektivitet i 2021 (95 g CO<sub>2</sub> / km).
- Gunstig udvikling i energieffektiviteten for nye biler i årene 2012 og 2013.
- Lavere energiforbrug i transportsektoren i de historiske år 2011 og 2012 (jf. Energistatistik 2012) end hvad der blev forudsat i BF2012.

<sup>1</sup> Beregningsteknisk indregnes biobrændstof og el på en lidt anden måde end benzin og diesel, idet der først beregnes en samlet fremskrivning baseret på forbrug af diesel og benzin alene. Denne fremskrivning korrigeres derefter for forbrug af biobrændstof og el.



Figur 1: Samlet energiforbrug til transport ved Basisfremskrivning 2012 og Basisfremskrivning 2014

Kilde: Energistyrelsens Transportmodel

## Vejtransport

### Trafikarbejde

Fremskrivningen af trafikarbejdet i BF2014 er baseret på Transportministeriets Landstrafikmodel. Dette er en ændring i metode i forhold til tidligere basisfremskrivninger; således blev der i BF2012 anvendt en udgave af Infrastrukturkommissionens fremskrivning af transportefterspørgslen på vej.

Som det fremgår af Tabel 1 nedenfor, er der væsentlig forskel i de årlige vækstrater for trafikarbejde, der blev anvendt i BF2012, og dem der anvendes ifm. BF2014.

Tabel 1: Årlig vækst i trafikarbejdet p.a. i hhv. BF2012 og BF2014

	2010-2020		2020-2030	
	<i>BF2012</i>	<i>BF2014</i>	<i>BF2012</i>	<i>BF2014</i>
<b>Personbiler</b>	1,46%	1,05%	1,65%	0,42%
<b>Varebiler</b>	1,59%	0,79%	1,20%	0,36%
<b>Lastbiler</b>	3,43%	1,38%	1,74%	0,74%
<b>Busser</b>	0,16%	0,63%	0,00%	0,00%

Kilde: Energistyrelsens Transportmodel

Note 1: Trafikarbejdet i BF2012 var baseret på vækstkorrigeret udgave af Infrastrukturkommissionens fremskrivning

Note 2: Trafikarbejdet i BF2014 er baseret på LTM 1.0.7.1 uden trængsel med besluttede og finansierede projekter

Infrastrukturkommissionens fremskrivning af den samlede kørsel med person- og varebiler i 2030 lød på 61,2 mia. kilometer, mens LTM's fremskrivningen giver et trafikomfang på 44,6 mia. km, hvilket er 27 pct. mindre. Helt grundlæggende er der to markante forskelle, der påvirker fremskrivningen af trafikarbejdet:

1. Infrastrukturkommissionens fremskrivning var en ren efterspørgselsfremskrivning, der ikke forholdt sig til, om den efterspurgte trafik kunne afvikles på infrastrukturen. Det var således netop kommissionens opgave at pege på, hvor der var behov for forbedringer.
2. Forventningerne til den danske økonomiske udvikling var noget højere i 2007/08, end den er i dag. Derfor var Finansministeriets prognose for væksten i BNP, noget højere i Infrastrukturkommissionens fremskrivning end i fremskrivningen fra Landstrafikmodellen.

LTM trafikvækst beskriver de modellerede trafikmængder i forskellige fremtidsår. Modelleringen baserer sig i udgangspunktet på den besluttede og finansierede infrastruktur. Trafikvæksten afhænger af en række eksterne faktorer, vigtigst infrastruktur, BNP, befolkning og arbejdspladser samt kørselsomkostninger, som er baseret på følgende kilder:

- Besluttede og finansierede infrastruktur- og køreplansforbedringer som specificeret af Transportministeriet, Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen
- Fremskrivninger af BNP som specificeret af Finansministeriet i Konvergensprogram 2013
- Fremskrivninger af befolkningen og dens lokalisering som specificeret af Danmarks Statistik i befolkningsfremskrivningen fra 2013
- Fremskrivninger af arbejdspladserne og deres lokalisering med deres nuværende placering og Finansministeriets vækst på brancher i Konvergensprogram 2013
- Fremskrivning af kørselsomkostninger i form af brændstofpriser og afgifter samt øget energieffektivitet af bilparken som specificeret af Energistyrelsen i Forudsætninger for samfundsøkonomiske analyser 2012

### Valg af centralt skøn for trafikarbejdet

Energistyrelsen har modtaget to fremskrivningerne på LTM fra DTU Transport:

1. En fremskrivning med trængsel og med besluttede og finansierede projekter frem til 2040
2. En fremskrivning uden trængsel og med besluttede og finansierede projekter frem til 2040

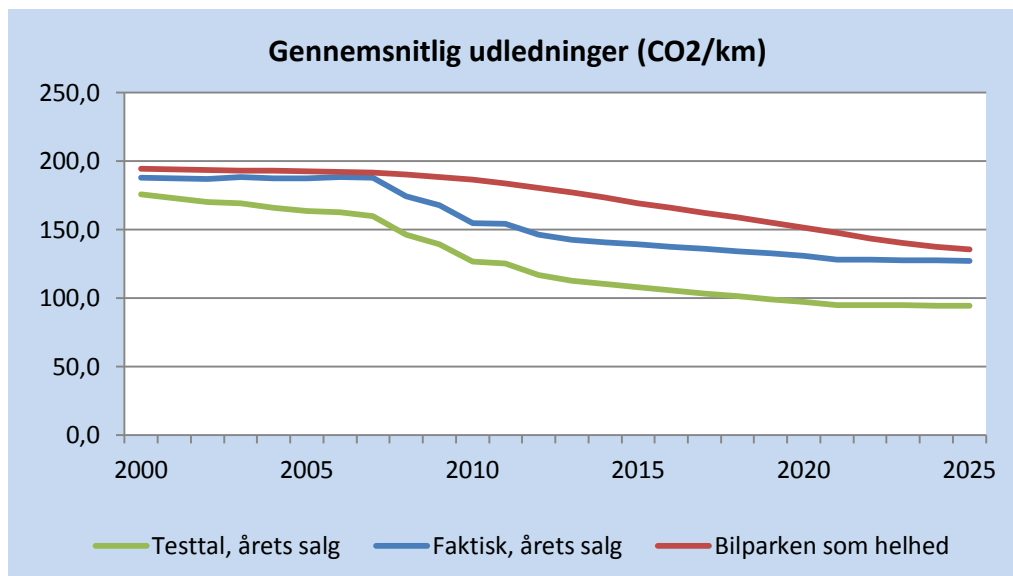
Fremskrivningen med trængsel indeholder set fra Energistyrelsens perspektiv en risiko for, at transportarbejdet undervurderes, særligt efter 2020, fordi der for nuværende er få besluttede investeringer i infrastrukturen efter 2020. Fraværet af investeringer medfører et højere niveau for trængsel i Landstrafikmodellen og dermed en lavere vækst i trafikarbejdet.

Fremskrivningen med trængsel fra LTM afspejler dermed ikke nødvendigvis den mest sandsynlige udviklingen i energiforbruget til vejtransport set fra et energi- og klimaperspektiv. Hvilket er et problem, al den stund at Energistyrelsens Basisfremskrivning bl.a. skal tjene som grundlag drivhusgasfremskrivning og Danmarks officielle indrapportering til bl.a. EU. Fremskrivningen på LTM uden trængsel er derfor lagt til grund i BF2014.

Det skal bemærkes, at det er vækstraten i trafikarbejdet (og ikke det absolutte trafikarbejde), som anvendes i BF2014. Anvendelsen af vækstraten i trafikarbejdet fra LTM uden trængsel kan fortolkningsmæssigt forstås som om, der løbende foretages investeringer i infrastruktur, hvilket bidrager til at fastholde trængslen på det samme niveau som i dag.

### Energieffektivitet - personbiler

Der har igennem de sidste år været et væsentligt fald i den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning pr. km for nye biler solgt i Danmark. Samtidig er der kommet nye præstationsnormer fra EU, der fastsætter effektiviteten for nye personbiler, som i gennemsnit ikke må udlede mere end 95 g CO<sub>2</sub>/km fra år 2021. Disse to forhold er med til at danne baggrund for den forventede udvikling af energieffektiviteten for personbiler, hvor det forventes, at den gennemsnitlige udledning per km for nye biler reduceres med 2,2 pct. p.a. fra 2013-2020 og herefter med 0,2 pct. p.a. Derved når Danmark den gældende EU norm for nye biler i 2021. Den historiske og fremskrevne udvikling i energieffektivitet er vist på Figur 2 nedenfor.



Figur 2: Gennemsnitlig udledning for årets salg af personbiler og for bilparken som helhed

Kilde: De historiske data for testtal stammer fra det Europæiske Miljøagentur.

Det skal bemærkes, at der er tale om data baseret på testtal, som i den anvendte simple bestandsmodel korrigeres med et procenttillæg (hvorefter den faktiske udledning fås), der afspejler, at der er forskel mellem det oplyste brændstofforbrug fra bilfabrikanterne (i henhold til EU's testcyklus) og det observerede faktiske forbrug. Procenttilægget tager bl.a. højde for chaufførernes kørestil, og at bilparken ikke nødvendigvis helt afspejler nybilssalget (f.eks. pga. import af brugte biler).

### Energieffektivitet – varebiler

EU's forordninger om præstationsnormer for varebiler fastsætter, at nye varebiler i gennemsnit ikke må udlede mere end 175 g CO<sub>2</sub>/km fra 2017, mens målet er 147 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020.

Der er ikke for nuværende et datagrundlag, der tillader at kvantificere, hvad disse præstationsnormer betyder for den danske bestand af varebiler på samme måde, som det kan gøres for bestanden af personbiler. Som et konservativt skøn, er det derfor forudsat at energieffektivisering for bestanden af varebiler er halvdelen af, hvad der forudsættes for bestanden af personbiler; dette svarer til en årlig forbedring på ca. 1.1 pct. frem mod 2020.

### Størrelsen af bilparken og dens udskiftningstakt

Størrelsen af bilparken, køretøjernes aldersfordeling samt udskiftningstakten følger tal fra Danmarks Statistik. Fremadrettet forudsættes en udskiftningstakt, der svarer til den gennemsnitlige udskiftningstakt fra 2000-2014.

Tabel 2: Udskiftningstakt anvendt i BF2014

	2000	...	2005	...	2010	2011	2012	2013	2014	2015	...	2025
<b>Udskiftningstakt</b>	7,7%	...	6,1%	...	5,1%	6,9%	7,3%	7,3%	7,7%	6,6%	...	6,6%

Kilde: Statistikbanken.dk: Bil8: Bestand af køretøjer pr. 1. januar efter køretøjstype, alder og tid (2000-2014)

Note: Udskiftningstakten efter 2014 er beregnet som den gennemsnitlige udskiftningstakt over årene 2000-2014

## El-biler

Elbiler er afgiftsfritaget frem til udgangen af 2015.

Fra og med 2015 antages i BF2014 i lighed med BF2012 en bestand på 6.000 el-biler. Ift. det samlede energiforbruget til vejtransport har elbilbestanden på 6.000 en meget lille betydning for det samlede energisystem.

## Biobrændstofandele

I fremskrivningen er det antaget, at den samlede andel af biobrændstof, der blandes i benzin og diesel, i årene til og med 2019 fastholdes på 5,75 pct. efter energiindhold, svarende til gældende dansk lovgivning. Der er anvendt en "skæv" iblanding i diesel/benzin. For diesel antages teknisk en 6,5 pct. iblanding med biodiesel efter energiindhold, mens der for benzin antages en iblanding af bioethanol på ca. 4,6 pct. efter energiindhold. Dette stemmer ikke nødvendigvis overens med, hvad olieselskaberne i praksis gør, men repræsenterer snarere en gennemsnitlig antagelse af, hvordan kravet kan opfyldes fremadrettet, bl.a. under antagelse af, at E10 på et tidspunkt kan blive en parallel standard ved siden af E5. Dertil kommer, at den samlede iblanding vil blive reduceret i det omfang, der anvendes 2. generations biobrændstoffer, da disse tæller dobbelt ved opfyldelse af iblandingskravet.

I energiaftalen er det vedtaget, at biobrændstofiblandingen hæves til 10 pct. i 2020. Der hersker forsat usikkerhed om, hvordan iblandingskravet på 10 pct. konkret vil blive udmøntet, men det vil formentlig blive opfyldt med en blanding af forskellige slags biobrændstoffer, hvoraf en del vil være 2.g. biobrændstoffer. I fremskrivningen antages dog beregningsteknisk, at kravet bliver opfyldt ved iblanding af 10 pct. biobrændstof i både benzin og diesel efter energiindhold.

Der forventes derudover, at der vil indgå en beskedent mængde biogas i transportfremskrivningen (0,05 PJ i 2020).

## Skift fra benzin til diesel

Med indgåelsen af skattereform den 22. juni 2012 er der vedtaget lovgivning, der har medført, at:

- Udligningsafgiften for diesel forhøjes med knap 52 pct. fra 2012 til 2013 med udgangspunkt i en gennemsnitlig årskørsel for nye person- og varebiler på omkring 22.000 km.
- Miljøtillægget for en dieseldreven firmabil uden partikelfilter øges med på 1.000 kr.

Det vurderes, at effekten af disse to tiltag samlet set vil reducere dieselbilernes fordelagtighed. Forholdet mellem antallet af diesel- og benzinbiler forudsættes derfor fastholdt i fremskrivning, hvilket er i lighed med, hvad der blev antaget i BF2012.

## Følsomhedsanalyse for vejtransportens energiforbrug

Der er væsentlig usikkerhed knyttet til udviklingen i Transportsektorens energiforbrug. I det følgende diskuteres forudsætningerne bag følsomhedsanalysen for transportsektorens energiforbrug i BF2014. Fokus i følsomhedsanalyserne er på vejtransportens energiforbrug, dels fordi den udgør langt den største komponent i transportsektorens energiforbrug. Dels ud fra et ønske om, at kunne sammenholde betydningen af væksten i trafikarbejde fra Landstrafikmodellen i Basisfremskrivning 2014 med, hvad man historisk har kunnet observere, når det gælder trafikarbejde ifm. en højkonjunktur i den danske økonomi. Dette vurderes at være særligt relevant, givet at Finansministeriets prognose for den økonomiske vækst

frem mod 2020 ligger på niveau med den økonomiske vækst, Danmark oplevede i forbindelse med den seneste højkonjunktur, der sluttede i 2007. Fsva. vejtransportens følsomhed er fokus på tre faktorer: Trafikarbejde, effektivitetsantagelser og elbiler.

**Tabel 3: Bagvedliggende forudsætninger bag højt og lavt skøn for energiforbruget til vejtransporten.**

	Følsomhedsforløb: Lavt Energiforbrug	Følsomhedsforløb: Højt Energiforbrug
Højt skøn for trafikarbejde: Vækst frem mod 2020, der svarer til væksten i trafikarbejdet under seneste højkonjunktur.		X
Lavt skøn for trafikarbejde: Som følge af infrastruktur-flaskehalse.	X	
Højere energieffektivisering for personbiler og lastbiler.	X	
Flere elbiler efter 2020.	X	

Trafikarbejdet er i grundforløbet i BF2014 baseret på Transportministeriets Landstrafikmodel. Grundet usikkerhed omkring den fremtidige udbygning af infrastruktur, er det interessant at belyse effekten af flaskehalse på det samlede trafikarbejde. I det lave skøn for trafikarbejde i følsomhedsanalysen er denne trængsel i trafikken inkluderet, i modsætning til skønnet i grundforløbet i basisfremskrivningen. Mens følsomhedsanalysens høje skøn for trafikarbejde er baseret på historisk data fra 2002-2007, hvor Danmark havde en markant økonomisk vækst, med vækst i trafikarbejde som følge.

**Tabel 4: Den årlige gennemsnitlige vækst i trafikarbejde frem til 2020**

	Lavt skøn	BF2014	Højt skøn
Personbiler	1,02%	1,05%	1,27%
Varebiler	0,71%	0,79%	6,46%
Lastbiler	1,46%	1,38%	1,92%

Udviklingen i energieffektivitet er justeret i følsomhedsforløbet for lavt energiforbrug, hvor det for følsomhedsforløbet for højt energiforbrug er identisk med skønnet i grundforløbet i basisfremskrivningen. Justeringen af energieffektiviteten er i følsomhedsforløbet for lavt energiforbrug baseret på Trafikstyrelsens vurdering. Denne vurdering indeholder en forventet udvikling af energieffektiviteten, der er højere end i basisfremskrivningen, med lavere energiforbrug til følge. Der er også indlagt en forbedring af effektivitet for lastbilbestanden, som ikke indgår i grundforløbet i basisfremskrivningen. I tabellen nedenfor er udviklingen i energiforbrug per kilometer for hele køretøjsbestanden vist frem til 2020 for de tre forskellige skøn.



Tabel 5: Den årlige gennemsnitlige udvikling i energiforbrug per kilometer for bestanden af køretøjer fra til 2020

	Lavt skøn	BF2014	Højt skøn
Personbiler	-2,9%	-2,3%	-2,3%
Varebiler	-1,0%	-1,1%	-1,1%
Lastbiler	-0,1%	0,0%	0,0%

For at illustrere betydningen af elbiler for energiforbruget til transport, indgår der i følsomhedsforløbet for lavt energiforbrug også en antagelse om, at bestanden af elbiler fra 2021 stiger til lidt over 100.000 i 2025, svarende til 5 pct. af den samlede bilpark. Dette skal ses i forhold til grundforløbet i BF2014, hvor der er en fast bestand af elbiler på 6.000 stk. Isoleret set betyder antagelsen om en øget bestand af elbiler i 2025, at det endelige energiforbrug til transport bliver ca. 3 PJ lavere i 2025 sammenlignet med et skøn uden en øget bestand.

Der gøres opmærksom på, at den følsomhed for lavt energiforbrug til transport, der anvendes i basisfremskrivningens beregninger af drivhusgasudledninger ikke omfatter flere elbiler. Dette skyldes, at følsomheden i drivhusgasudledninger skal kunne lægges sammen med en følsomhed for el- og fjernvarmeproduktion. Dette er kun såfremt disse følsomheder er uafhængige, hvilket ikke er tilfældet hvis elbilbestanden justeres, eftersom det vil påvirke elproduktionen.

## Jernbane

Fremskrivningen af jernbanernes energiforbrug er baseret på Trafikstyrelsens skøn for udviklingen baseret på vedtagne og planlagte projekter. Dette indebærer, at skønnet forsøger at tage højde for effekten af eksempelvis udbygning med letbaner og metro, elektrificering af kørenettet, Timemodel samt en række øvrige projekter inkluderet i Togfonden DK.

Fremskrivningen viser, at der vil være en stigning i antallet af togkm med 26 pct. og energiforbrug med ca. 13 pct. Derudover vil der ske et stort skift fra diesel til eldrift af jernbanen for fjern- og regionaltog og en vækst i metrodrift og letbaner.

Der er en del usikkerhed forbundet med udviklingen i jernbanerne, eftersom det endnu ikke er fastlagt præcist hvornår og på hvilken måde, en række af de store projekter implementeres. Usikkerhed omkring den konkrete implementering af Timemodellen såvel som den overordnede elektrificering har naturligvis betydning for jernbanens energiforbrug. Det skønnes dog, at elektrificeringen først bliver fuldt indfaset efter 2025.

## Forudsætninger

Der er knyttet en række forudsætninger til denne fremskrivning:

- Fjern- og regionaltog: Der regnes med en lineær fremskrivning af antallet af togkm, da der løbende i perioden bliver etableret projekter, der øger kapaciteten på jernbanen.
- Skift fra diesel til el i 2015, hvor elektrificeringen af Esbjerg er etableret og efter 2025, hvor elektrificeringen af resten af nettet er sket.
- S-tog: Lineær fremskrivning

- Metro: Stigningen i trafikarbejdet sker i 2018, hvor metrocityringen forventes ibrugtaget og i 2023, hvor metro til Sydhavnen forventes etableret.
- Andre tog: Ingen ændring i trafikarbejdet
- Letbaner: Stigning i trafikarbejdet i 2017, hvor letbanen i Aarhus forventes etableret og i 2020, hvor Letbanen i Odense og i Ring 3 forventes etableret.
- Godstog: Lineær fremskrivning, jf. Trafikstyrelsens officielle prognose.

Nedenfor ses en mere detaljeret beskrivelse af de projekter, der har indflydelse på energiforbruget.

Der er vedtaget mange projekter på jernbanen for de kommende ti år og deres ibrugtagning vil have en betydning for energiforbruget. Nedenfor skitseres de estimerede ibrugtagningsår for de forskellige projekter samt en beskrivelse af deres forventede betydning for energiforbruget:

**Tabel 6: Vedtagne projekter og indfasning**

Ibrugtagning	Anlæg	Betydning for energiforbrug
2015	Elektrificering Lunderskov-Esbjerg	Kan betyde øget kørsel med elmateriel, men det er endnu uvist hvornår der købes nyt materiel
2015	Udbygning af Nordvestbanen	Medfører en stigning i antal togkm
2017	Aarhus letbane	Medfører en stigning i togkm
2018	Flyover ved Ny Ellebjerg	Det er endnu uvist om det vil medføre øget kørsel
2018	Ny bane København-Ringsted	Vil medføre øget kørselsomfang
2018	Opgradering Hobro-Aalborg	Der forventes ikke øget kørselsomfang
2018	Metrocityringen og metro til Nordhavn	Medfører en stigning i togkm på ca. 84 pct.
2020	Opgradering Ringsted-Odense	Der forventes ikke øget kørselsomfang
2020	Letbane Ring 3	Der forventes en stigning på omkring 3,5 mio. togkm
2020	Odense letbane	Der forventes en stigning i antallet af togkm.
2021	Femern Bælt-forbindelsen	Der forventes en svag stigning i persontrafikken og flere godstog. Godstogene vil dog køre en kortere rute
2021	Signalprogrammet	En mindre stigning i kørselsomfang forventes pga. øget kapacitet på Kbh H
2023	Metro til Sydhavn	En stigning på ca. 1 mio. togkm forventes
2023	Ny baneanlæg over Vestfyn	Se Hovedgård-Aarhus
2024	Vejle Fjord bro	Se Hovedgård-Aarhus
2023–2026	Elektrificering	I dag kører 26 pct. af togtrafikken på el. Med elektrificeringen stiger dette til ca. 90 pct. Der vil være en indkørselsfase, hvor nyt elektrisk materiel bliver indkøbt og ibrugtaget. Det er uvist hvordan den vil forløbe.

## Luftfart

Fremskrivningen af energiforbruget til international luftfart er baseret vækstraten i energiforbruget fra EU's baseline fremskrivning fra 2013. Energiforbruget til indenrigsluftfart er fremskrevet konstant, som det gennemsnitlige energiforbrug til indenrigsluftfart for de seneste tre historiske år.

Udgangspunktet for såvel indenrigs- og udenrigsluftfart er Energistatistik 2012. I energistatistikken opdeles det samlede jet fuel forbrug efter national og international flytrafik ved at beregne fuelforbruget for hver enkelt flyvning. For hver flyvning kendes start/landingslufthavn, flytype og flyveafstande. Disse data kobles til fuelfaktorer for repræsentative flytyper pr. fløjet distance. Det er kun energiforbruget for fly, der starter i en dansk lufthavn, der indgår energistatistikken og dermed i BF2014.

## Søfart

Energiforbruget til indenrigssøfart holdes i fremskrivningen konstant og er fremskrevet som det gennemsnitlige energiforbrug til indenrigssøfart for de seneste tre historiske år.

## Forsvaret

Forsvarets energiforbrug holdes i fremskrivningen konstant og er fremskrevet som forsvarets gennemsnitlige energiforbrug for de seneste tre historiske år.