

Trafik og miljø 2006

Resumé: Antallet af personbiler er steget 24 pct. mens befolkningen kun er steget 5 pct. fra 1990 til 2005. Fra 1990 til 2004 er CO₂-udledningen fra transportsektoren steget 24 pct. I nævnte periode er udledningerne af de flygtige organiske forbindelser (NMVOC), svovldioxid (SO₂), kulilte (CO), og kvælstofoxider (NO_x) fra transportsektoren faldet med henholdsvis 65, 77, 47 og 39 pct. Persontransportarbejdet er fra 1990 til 2002 steget med 16 pct. I 2002 blev der præsteret 60 mia. personkm med personbil. Energieffektiviteten for nyregistrerede benzin- og dieslbiler under et, er forbedret med 16 pct. fra 1997 til 2005. I 2005 var realprisen for bilbenyttelse 7 pct. højere end i 1990, mens realprisstigningen var på hhv. 18 og 21 pct. for tog-, og bustransport. I 2005 udgjorde andelen af husholdningernes udgifter til privat transport 13 pct. af deres samlede budget, mens andelen til offentlig transport var lidt over 1 pct. I 2005 var 87 pct. af benzinbilerne udstyret med en katalysator.

Kort om statistikken: Statistikken, som bygger på oplysninger fra Danmarks Statistik, Vejdirektoratet, Energistyrelsen, Miljøstyrelsen, Banestyrelsen, Danmarks Miljøundersøgelser, Det Europæiske Miljøagentur, Statens Luftfartsvæsen samt rederierne, præsenterer en række miljøindikatorer på transportområdet.

1. Indledning

Transport er en integreret del af EU-politikken

EU-topmødet i Cardiff 1998 satte fokus på sammenhængen mellem transport og miljøbelastning. Det blev besluttet at udvikle et særligt overvågningsprogram TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism for EU).

Syv hovedspørgsmål

TERM indikatorerne er organiseret på en måde, der giver anledning til at stille syv hovedspørgsmål og denne artikel giver et summarisk svar på de første seks af disse. Mere uddybende information kan findes i publikationen Trafik og miljøforhold 2006.

- Er transportsektorens miljøindsats forbedret?
- Er vi blevet bedre til at styre transportefterspørgslen og vælge transportformer?
- Er vi blevet bedre til at planlægge og koordinere transporten, således at den bedst muligt passer til behovet for tilgængelighed?
- Er brugen af transportinfrastrukturerne blevet bedre og bevæger vi os i retning af et mere afbalanceret kombineret transport system?
- Bevæger vi os i retning af et mere rimeligt og effektivt prissystem, der sikrer at eksterne omkostninger dækkes?
- Hvor hurtigt bliver forbedrede teknologier ført ud i livet og hvor effektivt udnyttes køretøjer?
- Hvor effektivt bliver miljøstyrings- og overvågningsværktøjer brugt til støtte for politikker og beslutningsgrundlag?



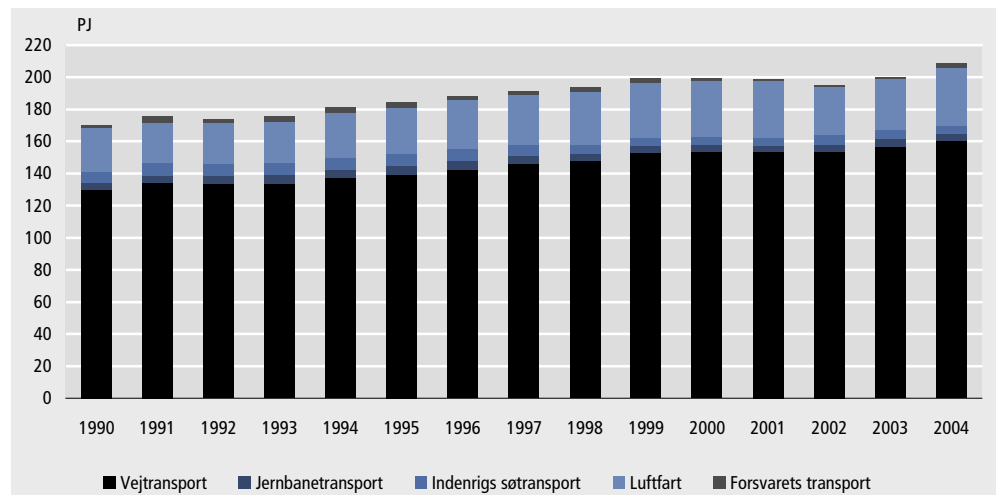
2. Energiforbruget på transportområdet

Transportens energiforbrug steg 23 pct.

Fra 1990 til 2004 steg transportens samlede energiforbrug med 23 pct. Fra 2000 til 2002 var der et mindre fald i transportens energiforbrug, som bl.a. skyldtes forbedret energieffektivitet og nedgang i forbruget til luftfart, grundet 11. september 2001 katastrofen.

Figur 1.

Endeligt energiforbrug til transport fordelt på transportform



Kilde: Energistyrelsen.

Vej- og lufttransport stod for de største andele af energiforbruget

I 2004 stod vejtransporten og luftfarten for de største andele af transportens energiforbrug med hhv. 77 og 17 pct. i 2004. Jernbane- og indenrigs søtransporten begge stod hver især for 2 pct. af transportens samlede energiforbrug.

3. Udledninger fra transportområdet

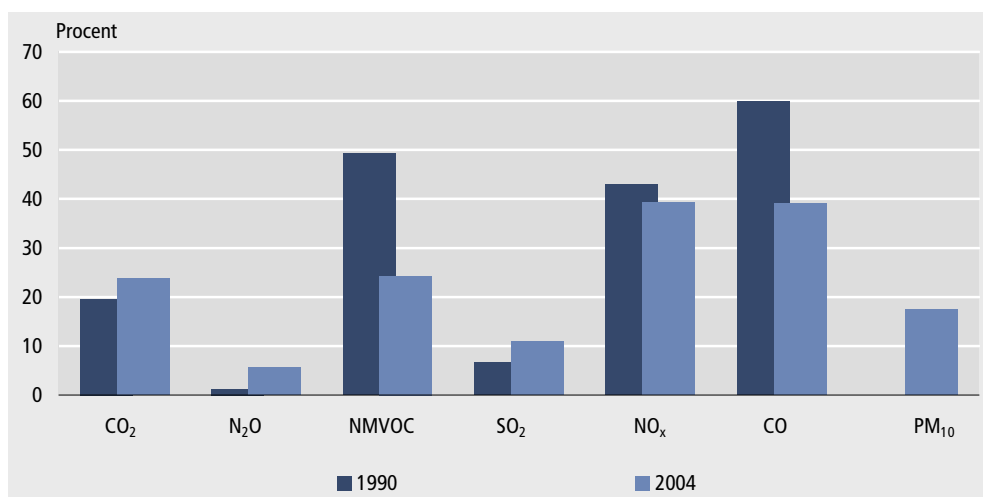
Luftforurening er både lokal, regional og global

Luftforureningen fra transportsektoren består af udledninger af en række stoffer med både lokale, regionale og globale effekter på miljøet. Transportsektoren defineres her som den samlede vej-, jernbane-, luft- og søtransport indenfor Danmarks grænser.

Transport bidrog med 39 pct. af CO- og omkring 6 pct. af N₂O-udslippet i 2004

Af figur 2 ses det, at transportsektorens andel af de samlede nationale udledninger i 2004 var størst for kulilte (CO) og kvælstofoxider (NO_x) med 39 pct. og mindst for lattergas (N₂O) med 6 pct. Det skal dog bemærkes, at andelen ikke siger noget om den absolutte udledning i tons. Fx er udledningen af kuldioxid den største rent mængdemæssigt. Udledningsmængden alene siger dog intet om skadevirkningen på miljøet.

Figur 2. Transportens andel af samtlige nationale udledninger



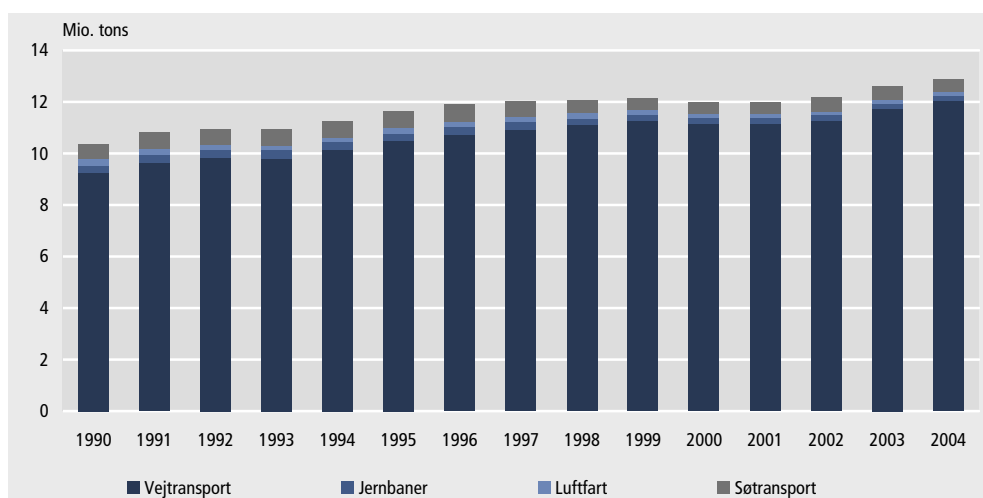
Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser (DMU).

Stigning i CO₂-udslip

Udslippet af kuldioxid fra transportsektoren var i perioden 1990 til 2004 steget fra 10,4 mio. tons til 12,9 mio. tons. I 2004 svarede det til en andel på 24 pct. af det samlede nationale udslip af kuldioxid. I 2004 bidrog vejtransporten med 94 pct. af transportsektorens udslip af kuldioxid.

Udslip fra biler, tog, fly og skibe

Personbiltransporten stod for langt den største andel af udslippet fra vejtransporten. Udslippet fra sø-, jernbane- og lufttransporten bidrog med hhv. 4, 2 og 1 pct. af transportsektorens samlede udslip af kuldioxid i 2004.

Figur 3. CO₂-udslip fra transportsektoren

Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser (DMU).

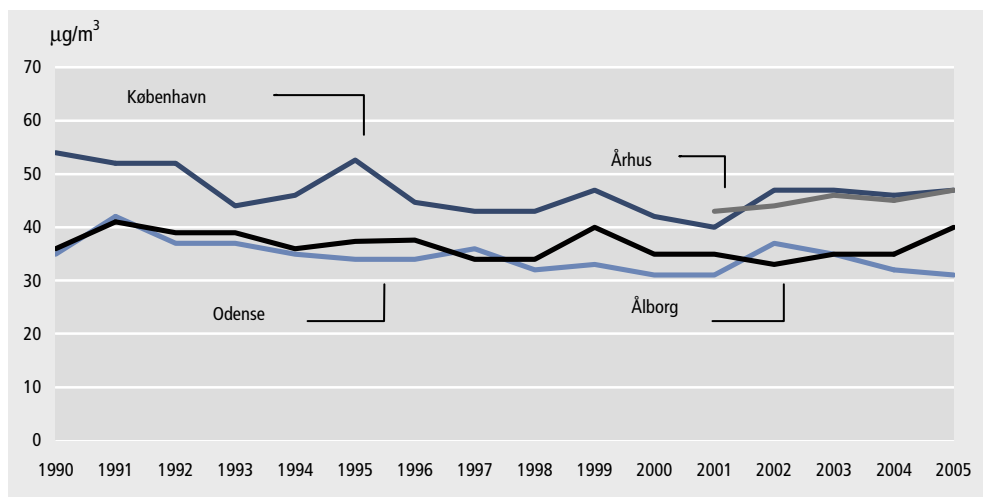
Luftudslip for øvrige stoffer

For stofferne flygtige organiske forbindelser (NMVOC), kulilte (CO), samt kvælstofoxider (NO_x), er den absolutte udledning fra transportsektoren faldet, trods en stigende transport. I perioden 1990 til 2004 faldt udledningerne af NMVOC, CO, og NO_x fra transportsektoren med henholdsvis 65, 47 og 39 pct.

4. Luftforurening i byerne

Kvælstofdioxid Luftens indhold af kvælstofdioxid (NO₂) har trods udsving, udvist en faldende tendens i København siden 1990, hvor den gennemsnitlige årlige koncentration i 2005 lå på 47 µg/m³ (milliontedel gram pr. kubikmeter). I Odense, Århus og Aalborg var den gennemsnitlige årlige koncentration på hhv. 31, 47 og 40 µg/m³ i 2005.

Figur 4. Koncentrationen af kvælstofdioxid i byerne

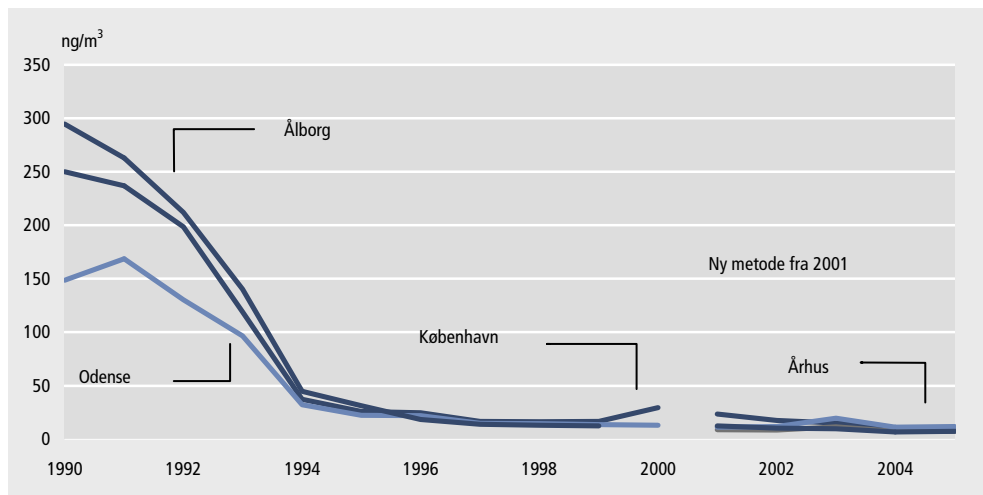


Anm. Århus er med fra 2001.

Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser. Afdeling for Atmosfærisk Miljø.

Bly Luftens indhold af bly er faldet markant siden 1990 i København, Aalborg og Odense. I 2005 lå gennemsnittet for luftens indhold af bly omkring 12 ng/m³ i Odense og 9 ng/m³ i København, 8 ng/m³ i Århus, samt 7 ng/m³ i Aalborg. Faldet i luftens indhold af bly fra 1990 til 1994, skyldes udfasningen af blyholdig benzin i Danmark.

Figur 5. Koncentrationen af bly i byerne



Anm 1. Der blev ikke foretaget målinger i Ålborg i 2000, Århus er med fra 2001.

Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser. Afdeling for Atmosfærisk Miljø.

5. Fragmentering

Udvidelse af infrastrukturen lægger et pres på miljøet

Den konstante udvidelse af infrastrukturen og stigningen i trafikvolumen lægger et stigende pres på de særligt bevaringsværdige naturområder. Levesteder og arter trues af fragmenteringen, ved at disse gennemskæres af infrastrukturer der forhindrer en fri passage af dyr mellem levesteder.

Andelen af særlige bevaringsværdige vådområder (Ramsar-områder) i Danmark, som ligger inden for en radius af 5 km fra en væsentlig transportinfrastruktur, var på 26 pct. i 2002, såvel som i 1999, med flest områder beliggende i nærheden af jernbaner. For de specielle fuglebeskyttelses-områder var denne andel steget fra 59 pct. i 1999 til 60 pct. i 2002, ligeledes med flest områder beliggende i nærheden af jernbaner.

6. Dræbte og tilskadekomne i trafikken

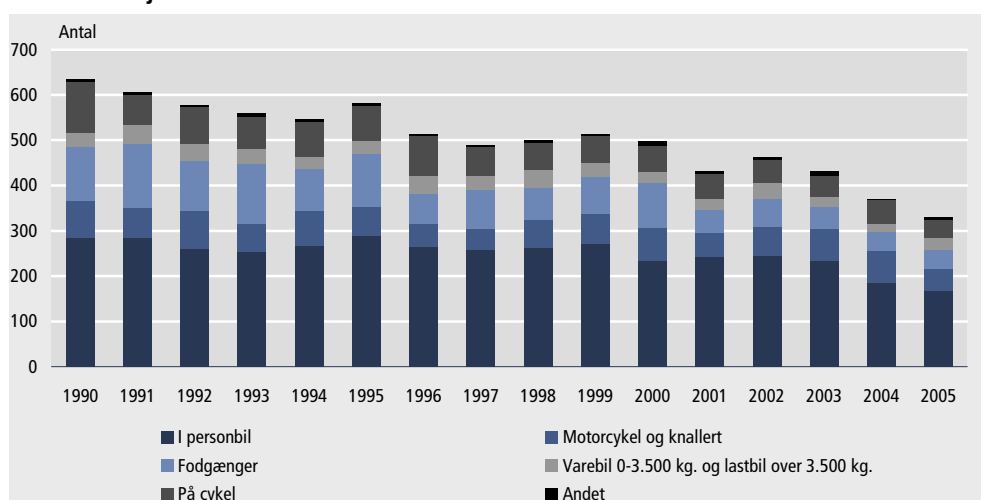
*Trafikulykker
belaster samfundet*

Ulykker i vejtrafikken er hvert år skyld i et stort antal døde og tilskadekomne, som belaster samfundet både i form af tabt arbejdsfortjeneste og i form af sundhedsudgifter.

*48 pct. fald i antal
dræbte i vejtrafikken*

Antallet af dræbte i vejtrafikken forårsaget af ulykker, er faldet fra 634 personer i 1990 til 361 personer i 2005 (48 pct. fald), hvilket er det laveste i 60 år.

Figur 6. Dræbte i vejtrafikken



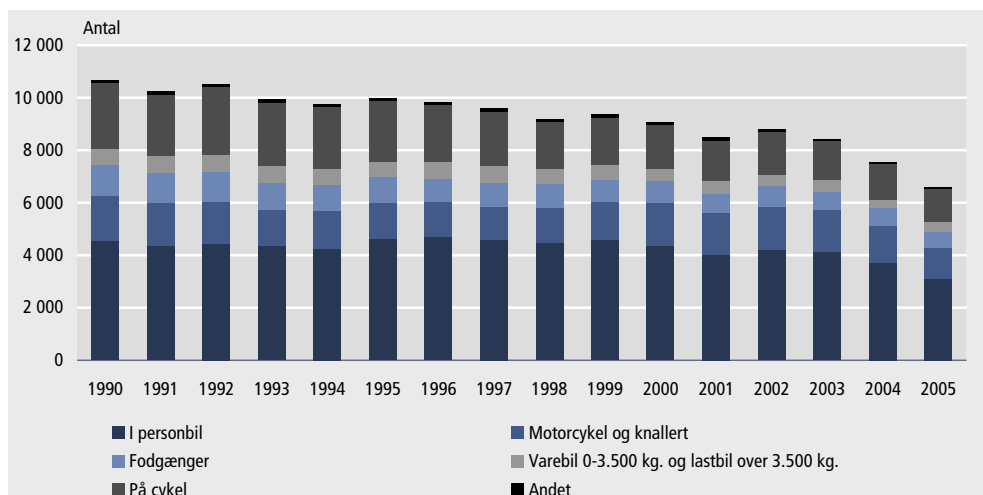
*Større andel af
dræbte med bil*

Fra 1990 til 2005 er andelen af dræbte i personbil, varebil (0-3.500 kg) og lastbil (>3.500 kg) under et, steget fra 50 pct. til 59 pct. Andelen af dræbte på knallerter (knallert 30) og motorcykler (inkl. knallert 45) er steget fra 13 pct. til 14 pct., mens andelen af dræbte fodgængere, cyklister og buspassagerer m.m., er faldet fra 37 til 27 pct.

*Antal tilskadekomne
er faldet 38 pct.*

Antal tilskadekomne i vejtrafikken var i perioden 1990 til 2005 faldet fra 10.653 personer til 6.588 personer (38 pct. fald). Tilskadekomne dækker over både lettere tilskadekomne og alvorligt tilskadekomne.

Figur 7. Tilskadekomne i vejtrafikken



7. Passagertransport

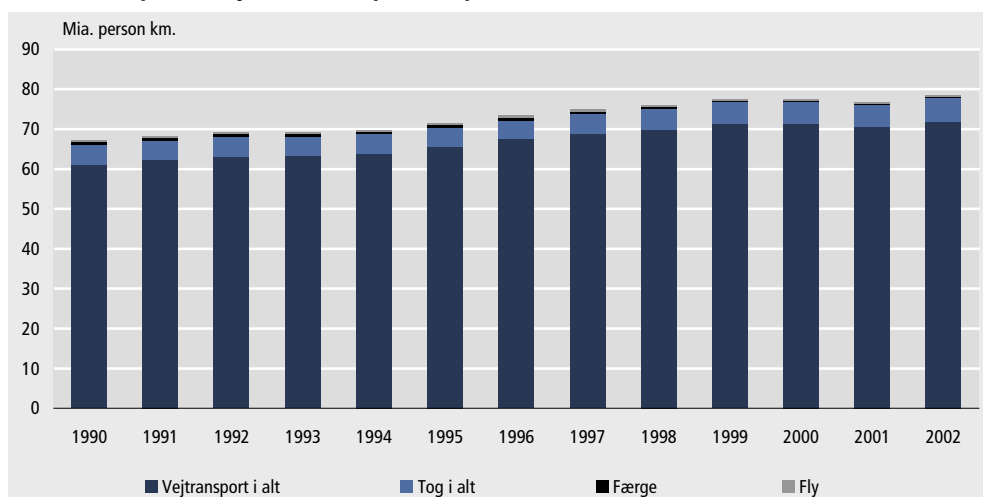
Vejtransporten stod for 92 pct. af transportarbejdet

Det samlede persontransportarbejde fordelt på vej-, tog-, færge- og flytransport steg fra 67,2 mia. personkm i 1990 til 78,3 mia. personkm i 2002, hvilket svarer til en stigning på 16 pct. Vejtransporten stod for 92 pct. af persontransportarbejdet i 2002, mens tog-, færge- og flytransporten stod for de resterende otte pct.

Personbiltransport er den dominerende transportform

Transport med personbil er den dominerende transportform for vejtransporten med 60 mia. personkm i 2002. I perioden 1990 til 2002 stod transport med personbil for 82-83 pct. af vejtransportarbejdet.

Figur 8. Persontransportarbejdet fordelt på transportform



Kilde: Vejdirektoratet, DSB, rederierne, samt Statens Luftfartsvæsen.

14.500 personkm pr. indbygger i 2002

Det samlede gennemsnitlige transportarbejde pr. indbygger, steg fra 13.100 personkm i 1990 til 14.500 personkm i 2002, hvor personbilerne alene stod for de 11.100 personkm.

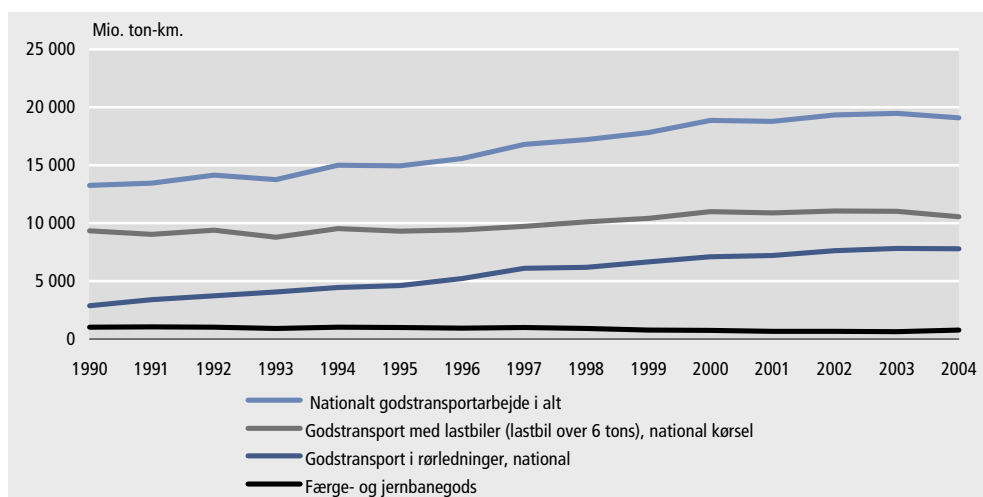
8. Godstransport

Godstransportarbejdet er steget næsten 44 pct.

Det samlede nationale transportarbejde for godstransporten, fordelt på lastbiler over 6 tons (national kørsel), jernbane, rørledninger samt færge, steg fra 13,3 mia. tonkm i 1990 til 19,1 mia. tonkm i 2004, hvilket var en stigning på 44 pct.

Nationalt godstransportarbejde med lastbiler, jernbane, rørledninger og færger

Figur 9.



*Transportarbejde
fordelt på andele*

I 2004 var andelen af det samlede transportarbejde med national godstransport for lastbiler over 6 tons, rørledninger, jernbane, og færger på hhv. 55, 41, 3 og 1 pct. I 1990 lå disse andele på hhv. 71, 22, 5 og 3 pct.

9. Realprisudviklingen for transport

*Biltransport lidt
dyrere relativt set*

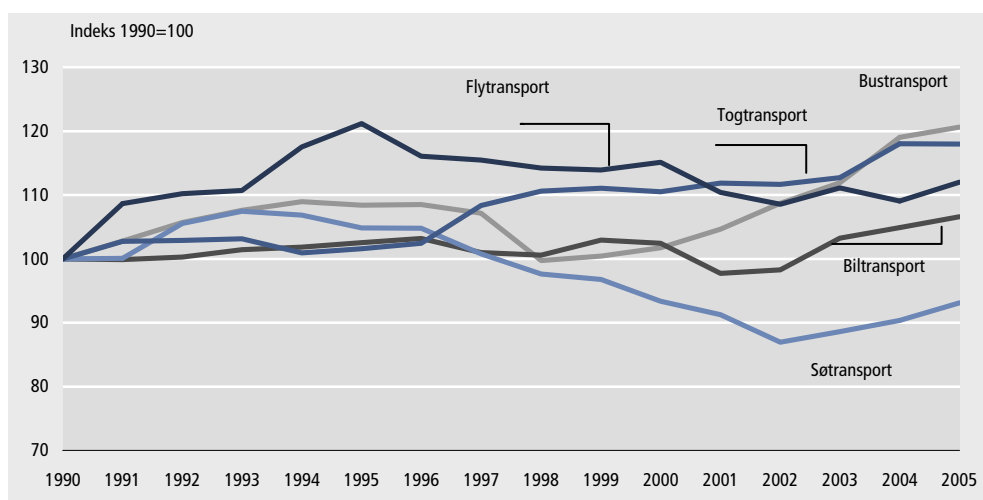
I perioden fra 1990 til 2005 lå den reale pris for benyttelse af bil (drift og anskaffelse), dvs. den løbende pris renset for inflation, 7 pct. over 1990-prisniveauet.

*Bus- og togtransport
stiger fortsat*

For de offentlige transportydelser, var realprisen for bustransport i 2005 blevet 21 pct. højere end i 1990, mens den for togtransport var blevet 18 pct. højere. For flytransport var realprisen i 2005 på et 12 pct. højere niveau end i 1990, mens realprisen for søtransport i 2005 kun udgjorde 93 pct. af realprisen i 1990.

Figur 10.

Realprisudviklingen for forskellige transportformer



Anm. 1. Bilbenyttelse dækker over anskaffelse, materialer og reparation samt benzinforbrug.

Anm. 2. Fra og med 2001 er HT og Nordjyllands Trafikselskab ikke længere medtaget i prisindeks for bus- og togtransport.

10. Transportskatter og subsidier

<i>Stor stigning i transportskatterne</i>	De samlede skatter på transport og benzin er i løbende priser steget fra 19 mia. kr. i 1990 til 44 mia. kr. i 2005, hvilket svarer til en stigning på 127 pct.
<i>Mange typer af skatter</i>	Transport- og benzinskatte i 2005 fordelte sig hovedsageligt på vægtafgift og grøn ejerafgift med 21 pct., registreringsafgifter med 48 pct. og benzinafgifter med 21 pct. (se tabel 1). De resterende skatter består af ansvarsforsikringer, nummerpladesalg, passagerafgifter samt afgifter på dæk. Registreringsafgifterne var steget fra 7,9 mia. kr. i 1990 til 21,3 mia. kr. i 2005, mens de grønne ejerafgifter steg fra 4,4 mia. kr. til 9,3 mia. kr. i samme periode. For de grønne ejerafgifter har der været tale om en stigning på over 110 pct. i løbende priser.
<i>Udviklingen siden 1990</i>	De samlede transportrelaterede subsidier i løbende priser, er steget fra 6,4 mia. kr. i 1990 til 10,3 mia. kr. i 2005, en stigning på 60 pct. (se tabel 2).
<i>Subsidier til bus og tog</i>	Subsidierne består af støtte til tog og bus. Subsidierne til tog har i perioden 1990 til 2005 ligget mellem 4,5 mia. kr. og 7,5 mia. kr. Subsidierne til busdrift lå i samme periode mellem 2 mia. kr. og 2,8 mia. kr.

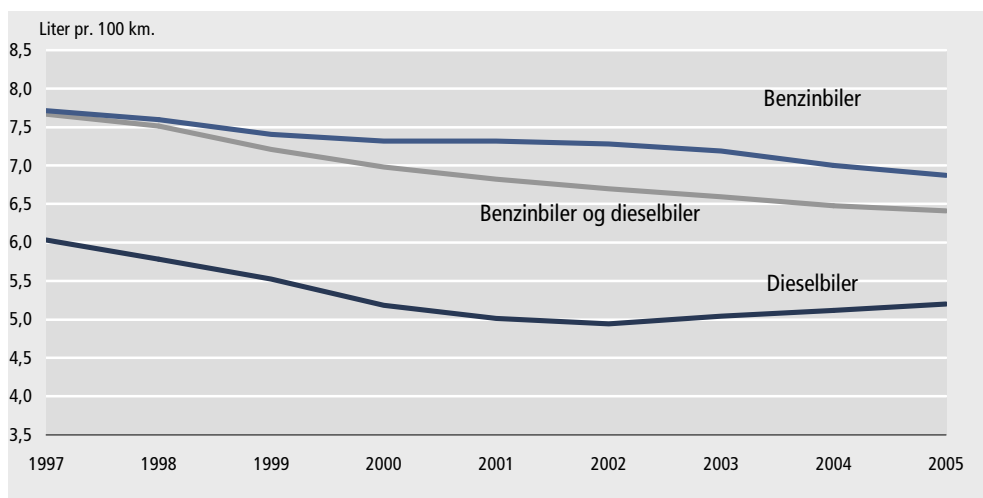
11. Husholdningernes udgifter til transport

<i>10-13 pct. til privat transport og 1-2 pct. til offentlig transport</i>	I perioden 1990 til 2005 lå husholdningernes udgifter til privat transport i pct. af deres samlede budget mellem 10 og 13 pct., mens udgifterne til offentlig transport lå mellem 1 og 2 pct.
--	---

12. Energieffektiviteten for nyregistrerede biler

<i>Energieffektivitet</i>	Energieffektiviteten for nyregistrerede biler kan opgøres som den mængde brændstof der forbruges for at køre en distance på 100 km, eller alternativt som antal kørte km pr. liter brændstof.
<i>16 pct. forbedret effektivitet for nye biler</i>	Den samlede gennemsnitlige energieffektivitet for nyregistrerede benzin- og dieselmotorer under et, er forbedret 16 pct. i perioden fra 1997 til 2005.

Figur 11. Gennemsnitlig årlig energieffektivitet for nyregistrerede biler



13. Salgsandelen af blyfri benzin

Blyholdig benzin blev udfaset i 1994

Siden 1985 har folketinget vedtaget afgiftslettelser for salget af blyfri benzin, for at fremme udfasningen af blyholdig benzin. I 1994 blev der ikke længere solgt blyholdig benzin i Danmark.

Danmark har udfaset hurtigere end EU-15-landene

Danmark har været hurtigere til at udfase den blyholdige benzin end gennemsnittet af EU-15-landene, hvor blyholdig benzin så sent som i 2001, stadig blev solgt i nogle lande. I 2002 blev blyholdig benzin ikke længere solgt i EU-15-landene, og forventes i løbet af nogle få år at være fuldstændigt udfaset i de nye EU-lande.

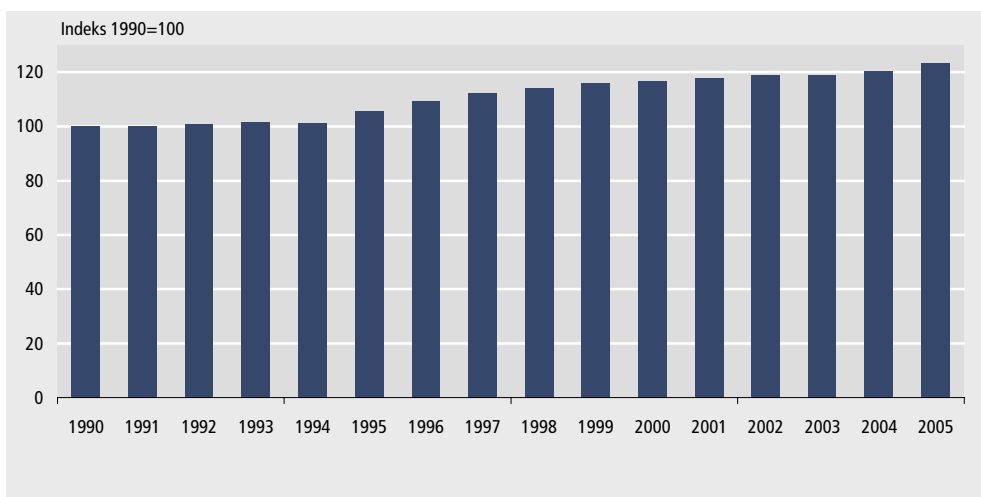
14. Bilparken

24 pct. stigning i antallet af personbiler på 15 år

I 2005, opgjort pr. 1/1 det følgende år, var der i alt 1.965.000 personbiler i Danmark, hvilket er 24 pct. eller 374.000 flere end i 1990, hvor der var 1.590.000 personbiler. Disse havde i 2005 en gennemsnit alder på 9,1 år.

Figur 12.

Bestanden af personbiler



15. Andelen af benzindrevne personbiler med katalysator

Siden 1990 har det i Danmark været lovbestemt, at nyregistrerede benzindrevne biler skal være udstyret med en katalysator. Brugen af katalysatorer betyder store reduktioner i bilernes udstødning af stoffer som fx CO og NO_x.

87 pct. af bilerne havde en katalysator

Andelen af benzindrevne biler med katalysator, opgjort pr. 1/1 det følgende år, er steget fra 15 pct. i 1992 til 87 pct. i 2005.

Baggrundsoplysninger

Mere information

www.statistikbanken.dk/term1, [term2](#), [term3](#), [term4](#), [term5](#), [term6](#), [term7](#), [term8](#), [term9](#), [term10](#) og [term11](#).

Seneste offentliggørelse

Trafik og miljø 2005 udkom 31. oktober 2005 i serien *Miljø og energi 2005:12* (Statistiske Efterretninger).

Næste offentliggørelse

Trafik og miljø 2007 udkommer ultimo oktober 2007 i serien *Miljø og energi* (Statistiske Efterretninger).

Henvendelse

Tøger Flagstad, tlf. 39 17 33 89, tfl@dst.dk

Kilder og metoder

<i>Læs mere i varedeklaration</i>	På www.dst.dk/varedeklaration under emnegruppen Miljø og energi er der en mere omfattende beskrivelse af kilder og metoder.
<i>Kilder</i>	Opgørelserne af energiforbruget til de forskellige transportformer bygger på oplysninger fra Energistyrelsen, som laver opgørelser over transportens energiforbrug ved hjælp af olieselskabernes salg, fordelt på forskellige anvendelsesområder. Tallene for energiforbruget vil derfor være behæftet med en vis usikkerhed, idet salg ikke umiddelbart kan ligestilles med forbrug, da der altid vil være en tidsmæssig forskydning mellem de to "begivenheder". Endvidere er fordelingen på sektorer usikker. Det må desuden antages, at en mindre del af det indberettede salg anvendes til andre ikke-transportmæssige formål, fx diesel- eller benzindrevne maskiner mv.
<i>Endelig energiforbrug</i>	Endeligt energiforbrug er det faktiske forbrug, der har været. Der er korrigeret for tab ved produktion og i ledninger.
<i>Forbrugstal i brændværdi</i>	Forbrugstallene er medtaget for at kunne sammenligne forskellige enheder som hovedregel omregnet til brændværdi, dvs. den varme en enhed af den pågældende energiart vil afgive ved afbrænding. Grundenheden for brændværdi er Joule og en PJ svarer til 10^{15} Joule. For hver energiart kan der opstilles en omregningskoefficient afhængig af dens brændværdi. De omregningskoefficienter, der anvendes, revideres årligt, således at de vil afspejle evt. kvalitetsændringer.
<i>"Off-road" udskilles ikke</i>	Der er ikke i statistikken udskilt energiforbrug til "off-road", dvs. motorbrændstof til ikke-indregistrerede køretøjer eller fx entreprenørmaskiner. Det har ikke været muligt at sondre mellem brændstofforbruget til indregistrerede og ikke-indregistrerede køretøjer/maskiner.
<i>DSB har ændret opgørelsesmetode</i>	DSB har fra og med 1993 ændret sin opgørelsesmetode, idet der nu er opstillet registreringssystemer ved alle dieselolietankanlæg, hvilket vil gøre det muligt at opgøre det faktiske forbrug.
<i>Lufttransport</i>	Ved opgørelsen af energiforbruget til lufttransport er der tale om en totalopgørelse, dvs. den omfatter samtlige påfyldninger på dansk territorium.
<i>Indenrigs- og udenrigsflyvning</i>	Fordelingen på henholdsvis indenrigs- og udenrigsflyvning afgøres ud fra person-kilometer på indenrigsflyvning.
<i>Motorbenzin</i>	Forbruget af motorbenzin i lufthavnene er opgjort som forbruget i tankbiler, lastbiler, varebiler o.l. ved anvendelse i lufthavnsområderne.

Udledninger

<i>Kilder</i>	Statistikken over udledninger af stoffer til luften fra transportsektoren, bygger på data fra Danmarks Miljøundersøgelser (DMU), som rapporteres til FN's klimakonvention (UNFCCC) og UNECE/EMEP.
<i>Afgrænsning</i>	Opgørelsen dækker udslip fra alle de væsentligste nationale kilder, hvor de internationale kilder er opgjort for sig som såkaldte <i>memo items</i> . Tallene i denne publikation bygger på de officielle årsindberetninger fra DMU, som dog kun findes på Engelsk. DMU laver løbende revisioner af deres data, som lægges ud på internettet.

Luftforureningen i byer

<i>Kilder</i>	Danmarks Miljøundersøgelser forestår luftkvalitetsovervågningen inden for det landsdækkende luftkvalitetsmåleprogram (LMP), og foretager målinger af luftens indhold af forurenende stoffer. Luftforureningen bliver målt i byerne København,
---------------	---

Ålborg, Odense og fra 2001 også for Århus. Fra 2001 er målemetoden for partikler, partikulært svovl og bly ændret fra ”Total Suspended Particles (TSP)” til PM_{10} .

Middelværdi Årsmiddelværdien er baseret på døgnmålinger, og fås som summen af de månedlige værdier divideret med 12.

Fragmentering

Beregninger af fragmenterede områder Antallet af EF-fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder, der i Danmark er berørt af den nære tilstedeværelse af større transportinfrastruktur, er fundet ved at sammenligne Areal Informations Systemets (AIS) natur- og kulturbeskyttelseskort med trafiktemakort fra Kraks Geoinfopakke. I praksis er opgørelsen foretaget ved først at bestemme et midtpunkt for hver type af habitatområder. Fastlægningen af disse midtpunkter er sket maskinelt vha. af GIS.

Som større transportinfrastrukturer er her defineret motorveje med tilhørende afkørsler, motortrafikveje, primærveje (landeveje, ringveje o.l.), jernbaner, større havne samt lufthavne og flyvepladser.

Gennemsnitligt landareal af ikke fragmenterede landområder Gennemsnitsarealet af de ikke-fragmenterede arealer i Danmark er udregnet ved brug af det danske kvadratnets 100×100 meter-net (etableret via et samarbejde mellem Kort- & Matrikelstyrelsen, Danmarks Statistik, Danmarks Miljøundersøgelser og Sundhedsstyrelsen). De større lineære infrastrukturer, der gennemskærer landet, er defineret som motorveje inkl. afkørsler, motortrafikveje, øvrige primærveje (landeveje, ringveje o.l.) samt jernbaner. Kilden hertil er Kraks geoinfopakke og Kraks danske vejnet. Landarealet er inklusive søer og vandløb, idet der ikke tages hensyn til arealdækketype. Småøer og holme, der ligger i havområder og som ikke er forbundet med en dæmning til et tilstødende større landareal, indgår i gennemsnitsberegningen som selvstændige enheder. EEA (Det Europæiske Miljøagentur) medtager ikke øer og småholme i deres tilsvarende beregninger for Danmark og får dermed et større gennemsnitligt ugenomsåret areal.

Ulykker i vejtrafikken

Tallene bygger på Danmarks Statistiks færdselsuhedsregister, som er baseret på politiets indberetninger om færdselsuheld med personskade.

Færdselsuheld Et færdselsuheld på vej defineres som et uheld, der er sket på en offentlig tilgængelig gade, vej, plads eller lignende, når uheldet står i forbindelse med den trafikale benyttelse af de nævnte områder, og mindst en af de implicerede parter har været kørende. Statistikken omfatter de uheld med personskade, for hvilke der er optaget politirapport.

Personskade Personskade er defineret som en tilstand, der normalt kræver lægebehandling. Personskader omfatter både dræbte og tilskadekomne i færdselsuheld.

Dræbte Som dræbte medregnes alle de dødsfald, der er en følge af færdselsuheld, og som indtræffer indtil 30 dage efter uheldet.

Personbil dækker over almindelig personbil, taxa, samt køretøj 0-3500 kg under udrykning. Motorcykler er inkl. knallert 45.

Passagertransport og godstransport

Personkilometer En personkilometer (personkm) defineres som det trafikarbejde der udføres ved at en passager transporteres en kilometer.

Persontransporten på veje opgøres af vejdirektoratet på baggrund af trafikarbejdet og særundersøgelser over passagerer pr. bil og bus. I opgørelserne over trafikarbejdet med bil over Storebæltsbroen og Øresundsbroen indgår både passagerer i busser og personbiler. Disse bygger på opgørelser fra A/S Storebælt og A/S Øresund.

Opgørelser over færgetransport er baseret på indberetninger fra rederierne.

Flytrafikken omfatter afrejsende med rute og charterfly, der medregnes transit og transferpassagerer, opgørelsen er baseret på tal fra Statens Luftfartsvæsen.

Godstransport

Tonkm En tonkilometer (tonkm) er det arbejde der foregår, når et ton gods flyttes en kilometer.

National transport med danske lastbiler omfatter lastbiler over 6 tons i totalvægt. Der indgår kørsel mellem på- og aflæsningssteder, der begge er beliggende i Danmark. Godstransport med jernbane omfatter transport på det danske jernbanenet.

Realprisudviklingen på forskellige transportformer

Kilder Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks og delprisindeks for transport.

Realprisudviklingen er beregnet ved at normere serierne for udviklingen i det løbende transportprisindeks for hhv. bilbenyttelse, togtransport, bustransport, flytransport og søtransport, med det samlede forbrugerprisindeks. Udgifterne til bilbenyttelse består af udgifterne til anskaffelse af bil, køretimer, materialer og reparation, samt benzin. Prisserierne for disse komponenter i bilbenyttelse er sammenvejet med deres respektive vægte i forbrugerprisindekset.

Privat og offentlig transport

Kilde Kilde er Danmarks Statistiks årlige nationalregnskab og dækker over husholdningernes udgiftsandel til hhv. private transportformål og køb af offentlige transportydelser.

Udgifter til transport Udgifterne til privat transport er summen af udgifterne til anskaffelse, vedligeholdelse af køretøjer, benzin og olie til køretøjer, samt køretimer og biludlejning m.m. Private transportudgifter til anskaffelse er defineret som udgifter til køb af f.eks. personbiler, motorcykler samt cykler. Privat vedligeholdelse af køretøjer, er defineret som køb af vedligeholdelses og serviceydelser i forbindelse med køretøjer anskaffet til privat transport. Benzin og olie til private køretøjer dækker udover motorbenzin til kørsel, også over bremsevæske, kølevæske samt additiver.

Køb af offentlige transportydelser Køb af offentlige transportydelser dækker over transportudgifter til køb af rejsehjemmel i forbindelse med jernbanetransport, vejtransport, lufttransport samt søtransport, såvel som transportudgifter i forbindelse med en kombineret anvendelse af flere transportmidler.

Transportskatter og subsidier

Transportskatter I Nationalregnskabet defineres skatter som: *Obligatoriske ydelser, som udskrives til den offentlige sektor, uden at denne yder nogen speciel modydelse.* Transportskatter omfatter konkret afgifter på dæk, ansvarsforsikring for motorkøretøjer, salg af nummerplader,

passagerafgift, registreringsafgift af motorkøretøjer samt vægtafgift på motorkøretøjer.

Transportsubsidier Subsidier omfatter løbende overførsler (dvs. tilskud) fra den offentlige sektor til virksomheder og husholdninger. Transportsubsidier omfatter de offentlige tilskud til jernbanedrift, kommunal busdrift mv., statslige tilskud til privatbaner, kommunale tilskud til busdrift mv.

Bilparken mv.

Kilder Opgørelserne bygger på månedlige data som Danmarks Statistik modtager fra Centralregistret for Motorkøretøjer.

Andel med katalysator Den estimerede andel af benzindrevne personbiler med katalysator er foretaget ved for hvert år at addere bestanden af benzindrevne personbiler nyere end 1990 og dividere dette antal med den samlede bestand af personbiler for det pågældende år. Det antages i denne beregning at ældre biler ikke får påmonteret en katalysator over tid.

Personbiler Personbiler er køretøjer indrettet til personbefordring af maksimalt 9 personer inklusive føreren. Foruden til privatkørsel (af såvel private som firmaer) kan personbiler anvendes til fx hyrevognskørsel, udlejningskørsel eller sygetransport. Personbiler anvendt til rutekørsel, er henført til busser. Personbiler, der er angivet anvendt til rustvognskørsel, er henført til varebiler.

Nyregistrering Ved en nyregistrering forstås, at et køretøj er indregistreret 1. gang. Tidsfæstelsen af nyregistreringen sker ud fra den dato, hvor indregistreringen foretages på motor-kontoret. Importerede brugte køretøjer indgår ikke i opgørelserne.

Energi-effektivitet Målet for energieffektiviteten, liter/100 km eller alternativt km/liter, er fastlagt ud fra et omfattende EU-regelsæt. I dette er fastlagt en række standardiserede målinger som alle nye personbiler gennemgår. Målet er et sammenvejet udtryk for brændstofforbruget for en fast kombination af kørselstyper og længder (by- og landevejkørsel mv.) med bestemte hastigheder.

Tabel 1. Skatter på transport og benzin

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003*	2004*	2005*
	mio. kr.											
Transport og benzinskatter i alt	19 438	28 942	31 003	33 006	35 861	36 375	34 138	33 605	36 875	35 458	40 208	44 050
Benzinskatter	5 637	7 479	8 250	8 606	8 921	9 912	10 004	10 149	10 450	10 445	10 287	9 404
Transportskatter	13 801	21 464	22 753	24 400	26 940	26 463	24 133	23 456	26 425	25 013	29 921	34 646
Heraf:												
Vægtafgift på motorkøretøjer	4 363	4 693	5 180	5 442	5 712	6 756	7 404	7 972	8 457	8 480	8 861	9 287
Registreringsafgift af motorkøretøjer	7 917	14 885	15 419	16 530	18 526	16 879	13 850	12 288	14 566	13 052	17 333	21 293
Salg af nummerplader	258	350	454	485	536	541	506	481	515	494	570	646
Dæk	...	11	20	19	21	25	29	49	37	35	40	42
Ansvarsforsikringer for motorkøretøjer	923	947	1 099	1 314	1 347	1 441	1 327	1 503	1 809	1 946	1 999	2 045
Passagerafgift	...	232	261	280	454	461	477	529	458	466	517	655
Andre skatter	340	345	322	332	344	361	540	635	583	540	601	678

Anm. Tallene for 2003 til 2005 er foreløbige.

Fra og med 2000 opgøres afgift af gas ikke længere separat, men indgår i kategorien "andre olieprodukter".

Fra 1997 og frem er registreringsafgift af fly ikke længere en skat i nationalregnskabsmæssig forstand, hvorfor beløbet ikke længere er medregnet.

Tabel 2. Transportrelaterede subsidier

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003*	2004*	2005*
	mio. kr.											
I alt	6 425	7 919	8 369	8 337	8 131	8 107	8 290	8 759	8 495	9 299	9 685	10 310
Subsidier til tog	4 473	5 687	6 096	6 036	5 910	5 803	5 931	6 313	5 989	6 761	6 960	7 519
Subsidier til bus	1 951	2 232	2 273	2 301	2 220	2 304	2 359	2 446	2 506	2 538	2 725	2 791

2003 til 2005 er foreløbige tal.

MILJØ OG ENERGI 2006:9

Statistiske Efterretninger

ISSN, 1399-0675

ISSN, 1601-0922

www.dst.dk/efterretningerSalg: Tlf. 39 17 30 20 (hele døgnet), publsalg@dst.dk

Abonnement for 2006: 644 kr. for papirudgave, 270 kr. som pdf.

Løssalg: 50 kr. Ekspeditionsgebyr: 30 kr. indland, 100 kr. udland

© Danmarks Statistik, Sejrøgade 11, 2100 København Ø

Tryk: Danmarks Statistiks Trykkeri

Signaturforklaring:

- Nul

0 Mindre end 0,5 af den anvendte enhed

0,0 Mindre end 0,05 af den anvendte enhed

• Tal kan efter sagens natur ikke forekomme

.. For usikker til at kunne angives eller diskretionshensyn

... Oplysning foreligger ikke

* Foreløbige eller anslåede tal

— | Vandret eller lodret streg markerer databrud i en tidsserie.

Oplysningerne fra før og efter databruddet er ikke fuldt sammenlignelige.

Som følge af afrundinger kan summen af tallene i tabellerne afvige fra totalen.