



Hjemmeopgave 2 - Samfundsbeskrivelse B

Levi van Boekel

1. Hovedkonklusioner

- Danmarks import af varer udgjorde i 2023 ca. 886 mia. DKK (31 pct af BNP) og består hovedsageligt af import af maskiner og transportmidler (32 %), samt inputmateriale til produktion som f.eks. mineraler (13 %) og halvfabrika (12 %).
- De vigtigste handelspartnere for varer er Tyskland (19 %), Sverige (12 %) og Norge (10 %). Den tyske import består hovedsageligt af køretøjer og elektriske maskiner, mens den svenske import er mere bredt fordelt, men bl.a. består af apparatur til kommunikation mv. og køretøjer. Den norske import er centreret omkring gas, idet sanktioner mod Rusland har øget danske efterspørgsel efter norsk gas.
- Danmarks import af tjenester udgjorde i 2023 ca. 735 mia. DKK og består hovedsageligt af transport (42.57 %), andre forretningstjenester (23.29 %) og rejser (9.71 %).
- De største importmarkeder for tjenester er USA (13 %), Tyskland (9 %) og Storbritannien (8 %). Den amerikanske import af tjenester består — ligesom den tyske — hovedsageligt af transport, mens Storbritannien primært eksporterer andre forretningstjenester.
- Kinas indtræden i WTO og EU's grænseudvidelse mod øst har øget Danmarks import af varer og tjenester, mens Brexit isoleret set har haft en negativ påvirkning.
- Klimaaftrykket af dansk import — målt ved CO₂ udledninger — har været nogleleunde faldende siden 2008, på trods af, at importen er steget i samme periode. Det skyldes grundlæggende, at drivhusgasintensiteten, samlet set, er faldet. Der har dog ikke været nogle bemærkelsesværdige udviklinger siden 2015. Det kan på baggrund af det foreliggende data ikke siges, hvorvidt den lavere drivhusgasintensitet skyldes en ændret importsammensætning, eller om de eksporterende lande har opnået en mere klimavenlig produktion.
- De største CO₂ udledere i forbindelse med dansk import var i 2021 hhv. Tyskland (11.53 %) og Kina (10.80 %). Tysklands udledninger til dansk import består i høj grad af skibsfart (36 %) og elforsyning (17 %), mens de kinesiske udledninger består af elforsyning (24 %), fremstilling af metal (18 %) og kemikalier (5 %).

2. Introduktion

Danmark er en lille åben økonomi, der i høj grad handler med udlandet. Det betyder, at vi importerer varer, hvor udlandet, alt andet lige, har komparative fordele i form af f.eks. øget produktivitet, statsstøtte, billigere arbejdskraft m.m.. Samtidig bliver vores produktion stadigvæk mere specialiseret indenfor områder, hvor dansk økonomi omvendt har komparative fordele overfor udlandet, herunder f.eks. medicinalindustri og vindmølleproduktion. Det indeværende notat har til formål, at undersøge dynamikkerne i dansk import, og herunder de vigtigste handelspartnere, samt hvilke varer/tjenester Danmark importerer. I den forbindelse betragtes ligeledes den historiske udvikling, samt hvorvidt Kinas indtræden i Verdenshandelsorganisationen (WTO), EU's østudvidelse og Brexit har præget udviklingen. Afsluttende analyseres klimaaftrykket fra dansk import med fokus på, hvilke importerede varer og tjenester, der i særlig grad bidrager til danske udledninger.

Til besvarelsen af ovenstående spørgsmål benyttes hovedsageligt data fra Danmarks Statistik. Det er i den forbindelse vigtigt at skelne mellem de forskellige datakilder til belysning af dansk import, idet de hver især medtager forskellige transaktioner i deres opgørelse. Udenrigshandelsstatistikens opgørelse af dansk import og eksport (1) medtager således kun varer, der fysisk krydser den danske grænse og inkluderer således ikke merchanting¹ og bunkring. Tilgængelig er udenrigsstatistikken uhyre detaljeret, og har ofte data på produkttype-niveau. Desuden er udenrigsstatistikken, stort set altid, kun opgjort i løbende priser. Omvendt, vil nationalregnskabet (2) have en mindre detalje-grad, men i stedet give mulighed for at benytte sig af løbende priser. Samtidig medtages merchanting og bunkring, hvor særligt førstnævnte de seneste 10 år har spillet en stadigvæk større rolle i Danmarks samhandel med udlandet. Udfordringen ved både nationalregnskabet og udenrigsstatistikens opgørelse af import og eksport er dog, at de ikke tager højde for, at varerne ikke nødvendigvis *ender* i Danmark og i nogle tilfælde bliver re-eksporteret, hvorfor Danmark altså - under særlige omstændigheder - ikke er den endelige destination af et givent gode. Derfor vil statistikkerne overvurdere vores samhandel med nogle lande, som vi direkte handler meget med, mens lande, som vi er mere indirekte forbundet med, vil blive undervurderet. OECD udarbejder derfor den såkaldte TiVA (trade in value added) Statistik, der har til formål at inddele handelsdata i varer, der bliver re-eksporteret og varer, der forbruges i Danmark. I praksis er inddelingen vanskelig, hvorfor der som oftest er et backlog på 3-4 år ved udgivelse af TiVA statistikkerne².

Notatets struktur er givet ved indledningsvis at give et overordnet overblik over, hvad Danmark importerer, hvorefter det undersøges, hvem Danmark importerer de givne goder fra. Herefter analyseres effekten af ændringer på de globale markeder (Brexit, Kinas indtræden i WTO og EU's østudvidelse) ved standardberegninger. Afslutningsvis undersøges det klimaaftrykket af dansk import.

Analysen finder, at den danske import af varer udgør ca. 31 pct. af BNP (ca. 886 mia. DKK) og hovedsageligt af import af maskiner og transportmidler (32 %), samt inputmateriale til produktion som f.eks. mineraler (13 %) og halvfabrikata (12 %). De vigtigste handelspartnere er her fra nærliggende, europæiske, lande som Tyskland (19 %), Sverige (12 %) og Norge (10 %). Importen af tjenester er ca. 17 pct. mindre end importen af varer og udgjorde i 2023 omtrent 735 mia DKK. Her importeres hovedsageligt transporttjenester (42.67 %), rejser (9.71 %) og andre forretningstjenester (23.29 %). De største markeder er her USA (13 %), Tyskland (9 %) og Storbritannien (8 %). Kinas indtræden i WTO og EU's grænseudvidelse mod øst har påvirket ovenstående positivt, mens Brexit isoleret set har haft en negativ påvirkning.

Det fremgår desuden, at CO₂ udledningerne af dansk import har været nogle gange faldende siden 2008, selvom importen i sig selv er steget. Det skyldes grundlæggende en lavere drivhusgasintensitet

¹Dvs. når et dansk selskab i f.eks. Kina fragter varer til USA uden at krydse den danske grænse.

²For nærmere information omkring beregningsbaggrunden for TiVA henvises til f.eks. Aslam, et. al, 2017

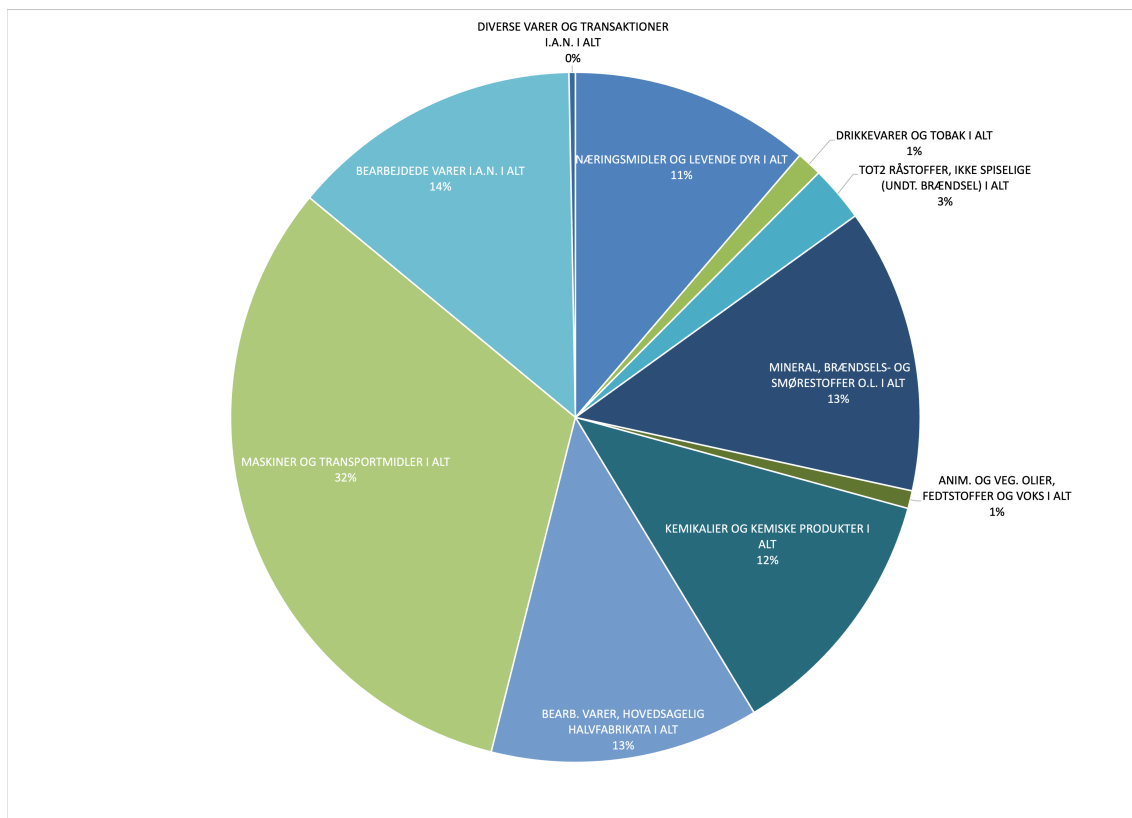
for den samlede import. De største CO₂ udledere i forbindelse med dansk import var i 2021 hhv. Tyskland (11.53 %) og Kina (10.80 %). Tysklands udledninger til dansk import består i høj grad af skibsfart (36 %) og elforsyning (17 %), mens de kinesiske udledninger består af elforsyning (24 %), fremstilling af metal (18 %) og kemikalier (5 %).

3. Oversigt over dansk import

3.1 Hvilke varer importerer Danmark?

Nedenstående diagram viser fordelingen af dansk import af varer i 2023 på baggrund af data fra udenrigsstatistikken, dvs. uden merchanting og bunkring.

Figur 1: Oversigt over dansk import af varer, 2023



Kilde: Danmarks Statistik, UHV7 (egne beregninger)

Det fremgår af ovenstående figur, at importen af maskiner og transportmidler (32 %) er den største kilde til import, efterfulgt af de fire omtrent lige store størrelser: bearbejdede varer (14 %), halvfabrika (12 %), mineraler mv. (13 %), kemikalier mv. (12 %) og næringsmidler og levende dyr (11 %). I absolutte tal var den samlede danske import af varer i 2023 givet ved ca. 866 mia. DKK svarende til omkring 31 pct. af BNP.

Indenfor maskiner og transportmidler er de største bidragsydere til dansk import køretøjer (27.8 %), elektriske maskiner (17.5 %), maskiner og tilbehør til industrien (15 %) og apparatur til telekommunikation (10.83 %). Størstedelen af halvfabrika, der importeres er givet ved jern og stål (22.71 %) og metalvarer (25 %), der tilsammen står for omkring halvdelen af den samlede import af halvfabrika. Hvad angår bearbejdede varer, udgøres disse i størst grad af beklædningsgenstande og tilbehør (30.7 %), møbler (12.32 %) og tekniske og videnskabelige instrumenter (15 %).

Den store mængde import af køretøjer, tunge halvfabrika og diverse bearbejdede varer, følger umiddelbart af de generelle tendenser på de globale markeder. Her gælder det, først og fremmest, at Danmark simpelthen ikke har en bilproduktion, mens vores største handelspartner, Tyskland, har en utrolig stærk og konkurrencedygtig automobilindustri, hvorfor ca. 40 pct. af den danske import af køretøjer kommer fra Tyskland. Desuden er produktionen af tunge halvfabrika i dag centreret i store

økonomier med en betydelig industri (dvs. ikke DK), hvilket er årsagen til, at metal, jern og stål i stor stil importeres fra Tyskland, BRIKS landene og resten af verden, der tilsammen leverer ca. halvdelen af den samlede import af de nævnte tunge halvfabrikata. Handlen med tøj og beklædningsgenstande er, ikke overraskende, domineret af resten af verden (herunder Kina), der tilsammen leverer ca. 65 pct. af det tøj, der importeres til Danmark. Det skyldes grundlæggende lavere enhedspriser ved produktionen i de pågældende lande.

Det skal dog bemærkes, at de ovenstående tal for dansk import, som benævnt, er opgjort ved de beskrevne principper for udenrigsstatistikken, hvorfor der vil være dele af importen, der reelt vil blive re-eksportet og ikke ender hos danske forbrugere. På baggrund af data fra TiVA ses nedenfor en oversigt over andelen af den samlede import, der går til slutforbrug i hhv. Danmark, Sverige, Norge og OECD landene generelt.

Tabel 1: Samlet import af varer og tjenester til slutforbrug	2020
Danmark	30.4%
Sverige	38.2%
Norge	42.8%
OECD	41.9 %

Kilde: OECD, TiVA (egne beregninger)

Det fremgår, at Danmark har den laveste slut-forbrugskvote, sammenlignet med Sverige, Norge og OECD, svarende til, at vores industri i højere grad er afhængig af inputfaktorer fra udlandet til dens produktion. Den justerede danske import af varer således givet ved ca. 263.286 mio. DKK, svarende til ca. 9.4 pct. af BNP. Den øgede vækst fra Novo-Nordisk de seneste år kan desuden være med til at mindske kvoten yderligere de kommende år.

3.2 Hvilke tjenester importerer Danmark?

Udover at importere store mængder varer, handler Danmark også på det internationale marked for tjenester. Nedenstående tabel giver en oversigt over fordelingen af importerede i tjenester i 2023. Bemærk, at tabellen benytter løbende priser.

Tabel 2: Import af tjenester til Danmark (løbende priser, mio. DKK)	2023	%
I alt	735.995	100%
Forarbejdningstjenester	20.558	2,79%
Reparationstjenester	6.581	0,89%
Transport	314.047	42,67%
Rejser	71.476	9,71%
Bygge- og anlægstjenester	27.326	3,71%
Forsikringstjenester	3.431	0,47%
Finansielle tjenester	11.230	1,53%
Royalties og licenser	18.163	2,47%
Telekommunikations-, computer- og informationstj	72.244	9,82%
Andre forretningstjenester	171.395	23,29%
Audiovisuelle tjenester samt tjenester ifm. uddannelse	18.442	2,51%
Offentlige tjenester	1.102	0,15%

Kilde: UHTX (egne beregninger)

Det fremgår af tabellen, at de hyppigst importerede tjenesteydelser i 2023 (målt ved priser) er transport (42.67 %), andre forretningstjenester (23.29 %) og rejser (9.71 %), der tilsammen udgør omtrent

3/4 af den samlede danske import af tjenesteydelser. Idet tallene er fra udenrigshandelsstatistikken, skal der dog her også tages hensyn til, at størstedelen af tjenesterne, alt andet lige, bruges i forbindelse med produktion af goder, der re-eksporteres jf. tabel 1 (f.eks. importeret konsulentarbejde, der bruges i produktionen af et gode, der skal eksporteres).

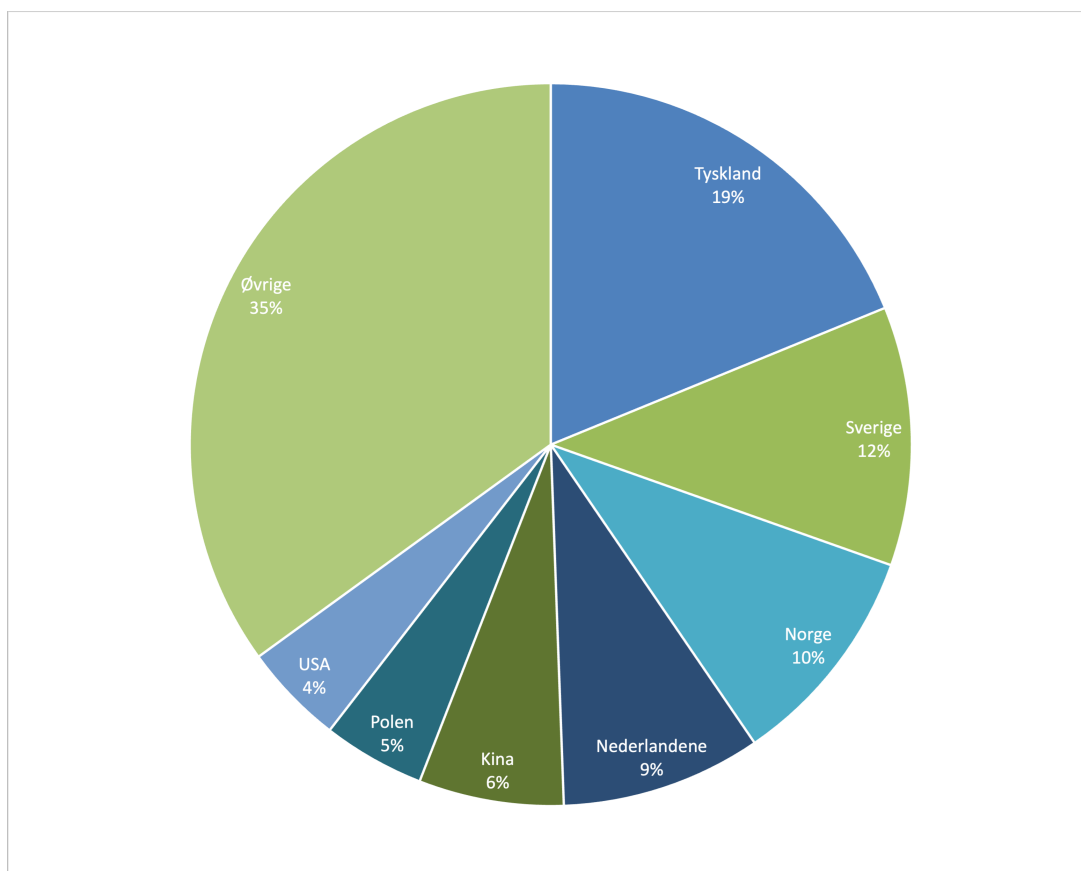
Indenfor transport er det særligt søtransport, der importeres (78.5 %), mens flytransport (7.3 %) og anden transport som f.eks. lastbiltransport (14.1 %) i mindre grad importeres. Det betyder også, at andelen af import, der kommer fra transport er særligt høj i 2023, grundet høje fragtpriser indenfor søtransport. Den importerede transport bliver leveret af både europæiske lande (42.2 %) og resten af verden (57.8 %).

Importen af andre forretningstjenester henviser til forsknings- og udviklingstjenester (29.8 %), professionelle og administrative tjenester (36.8 %) og tekniske, handelsrelaterede og øvrige forretningstjenester (33.4 %). Langt størstedelen af disse tjenester importeres fra Europa (67.2 %). Den danske import af rejser er ikke yderligere specificeret i udenrigshandelsstatistikken. Det fremgår dog, at omkring 74 pct. af de importerede 'rejsetjenester' importeres fra Europa.

3.3 Hvem importerer Danmark varer og tjenester fra?

Nedenstående figur giver en oversigt over Danmarks største handelspartnere indenfor varer og tjenester, baseret på data fra udenrigshandelsstatistikken. Importdata baseret på Nationalregnskabet giver den samme fordeling, dog med minimale afvigelser i de enkelte andele.

Figur 2: Oversigt over de største importmarkeder for varer, Danmark, 2023

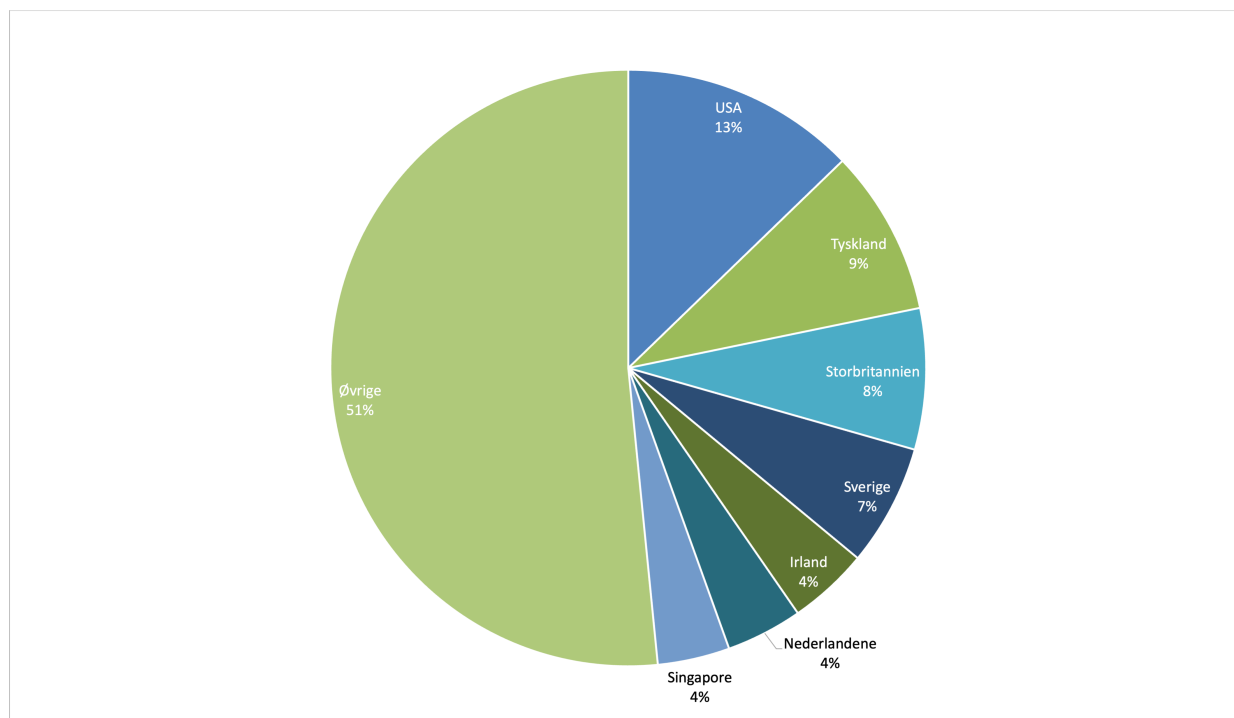


Kilde: Danmarks Statistik, SITC2R4Y (egne beregninger)

Det bemærkes, at Norges positionering som det tredje største selvstændige importmarked for Dan-

mark skyles, at Danmark, som følge af krigen i Ukraine, øgede deres import af norsk gas med 53 milliarder DKK, svarende til, at norsk gas i 2022 udgjorde 2 pct. af norsk import til Danmark og i 2023 udgjorde 62 pct. Det kan dermed forventes, at Norges placering som det tredje største importmarked af varer for Danmark, er midlertidig. Importen fra Sverige er fordelt ud på flere kategorier, men tæller primært apparatur til kommunikation mv. (11 %) og køretøjer (10 %). Det samme gælder Tyskland, der hovedsageligt sælger køretøjer (19 %) og elektriske maskiner mv. (6 %) til Danmark. De største importmarkeder for tjenester er vist nedenfor, hvor der heller ikke er nogen betydelig forskel mellem nationalregnskabsdata og data fra udenrigshandelsstatistikkerne.

Figur 3: Oversigt over de største importmarkeder for tjenester, Danmark, 2023



Kilde: Danmarks Statistik, UHTL (egne beregninger)

Det fremgår, at det største enkeltstående marked for import af varer til Danmark er USA (13 %). Her består importen af hhv. transport (35.88 %) og andre forretningstjenester (33.43 %), der tilsammen udgør over 2/3 af den samlede amerikanske import til Danmark. Tyskland rangerer som det næststørste land og står for omkring 9 pct. af den samlede import til Danmark. Her består salget af transport (31.63 %), andre forretningstjenester (25.65 %) og rejser (16.28 %). Afsluttende rangerer Storbritannien som det tredje største marked for import til Danmark, og eksporterer andre forretningstjenester (33.8 %), transport (23.9 %), telekommunikationstjenester mv. (10.1 %) og audiovisuelle tjenester mv. (9.9 %).

Tager man højde for, at nogle af de importerede varer- og tjenester bruger til varer, der reeksporteres, ændrer billedet sig minimalt. Jf. bilag 2 i appendix, er de største markeder under denne hensyntagen Tyskland (19 %), Sverige (14 %) og Kina (6 %). Det bemærkes, at der her ikke skelnes mellem importmarkedet for varer og tjenester, idet OECDs data ikke tillader dette.

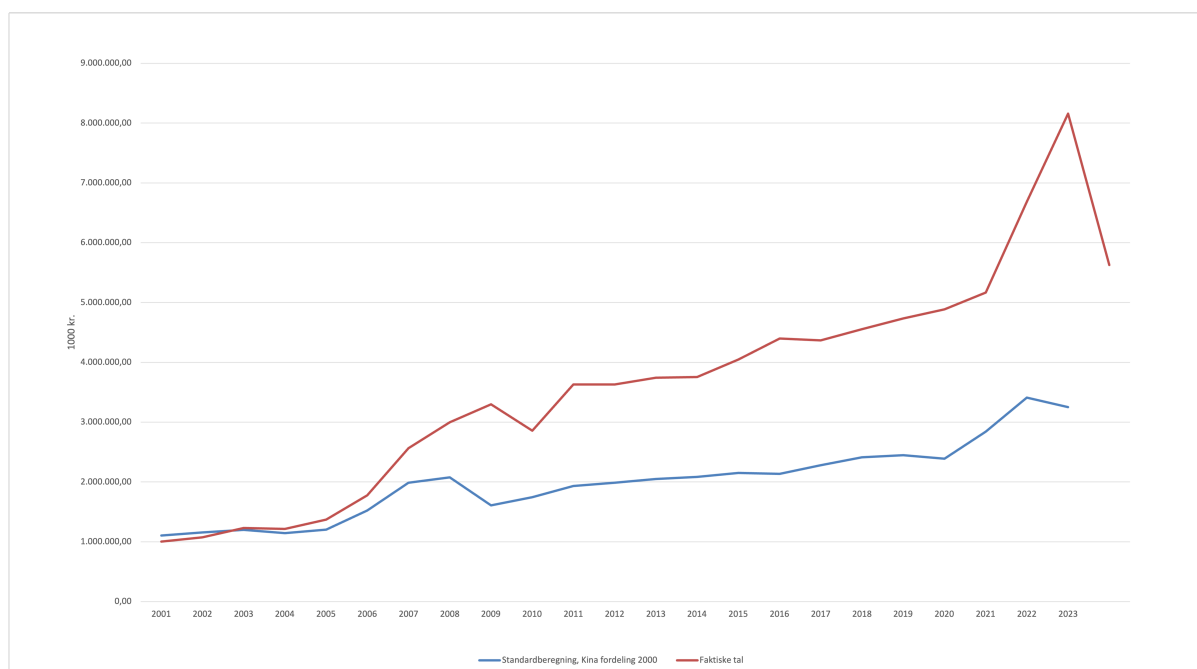
3.4 Historisk udvikling af dansk import

Dansk import er siden 1966 blevet en stadigvæk større del af dansk økonomi, og udgjorde — som beskrevet ovenfor — ca. 31 pct. af BNP i 2023 (import af varer). Af bilag 3 fremgår det, at dansk

import (målt i mængder), i gennemsnit er steget med 4.4 pct. p.a. og dansk import i 1966 blot udgjorde 16 pct. af BNP (i reale størrelser). For at undersøge, hvorvidt den øgede import er et udtryk for en samlet set mere globaliseret verden, der handler mere med hinanden som følge af organisationer som EU, WTO m.m., er der nedenfor foretaget 3 forskellige standardberegninger. Det bemærkes i den forbindelse, at alle tre standardberegninger tager udgangspunkt i import af varer, idet de tidligst tilgængelige data for import af tjenester er fra 2005.

Den første kurve (rød) viser den samlede danske import af kinesiske varer forudsætning af, at fordelingen kinesisk importerede varer var den samme som i 1997. Denne kurve (sammenlignet med de faktiske tal), estimerer dermed effekten af Kinas indtræden i WTO i 2001.

Figur 4: Kinesisk import til Danmark, 2001 - 2023, løbende priser



Kilde: Danmarks Statistik, SITC2R4M og SITC15A (egne beregninger)

Det fremgår tydeligt, at den standardberegnete røde kurve ligger over den blå i hele perioden, svarende til, at den danske import af kinesisk producerede varer er steget efter Kinas indtræden.

Tilsvarende beregninger er foretaget for at estimere effekten af EU's østudvidelse ved at holde andelen af import fra østlandene konstant i 2003, og sammenligne med de historiske data. Årsagen til, at 2003 er valgt som referencepunkt for fordelingen er, at EU i 2004 optog 10 nye østeuropæiske lande (Tjekkiet, Estland, Cypern, Letland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Slovakiet og Slovenien). I standardberegningen er det da også disse lande, der refereres til under paraplynavnet 'østen'. Af bilag 4 fremgår det, at østudvidelsen har bidraget positivt til Danmarks import fra de østeuropæiske lande, idet den standardberegnete graf ligger under de faktiske tal i hele perioden efter 2003. Ligesom i Kinas tilfælde er de faktiske tal således 2 til 3 gange højere end de standardberegnete, hvilket understreger vigtigheden af Danmarks nye handelspartnere i både nær- og fjernøst.

Afslutningsvis er effekten af Brexit på dansk import fra England estimeret ved at holde andelen af import fra England fast i år 2015, som er året inden landet formelt stemte ja til at forlade den europæiske union (dog først med endelig udtrædelse i 2020). Sammenligningen med de faktiske tal giver da også her et estimat for effekten af, at landet som følge af beslutningen blev en mindre vigtig handelspartner for Danmark. Af bilag 5 fremgår det, at Brexit har bidraget negativt til den danske import fra England, idet den standardberegnete kurve for britisk import er højere end de faktiske

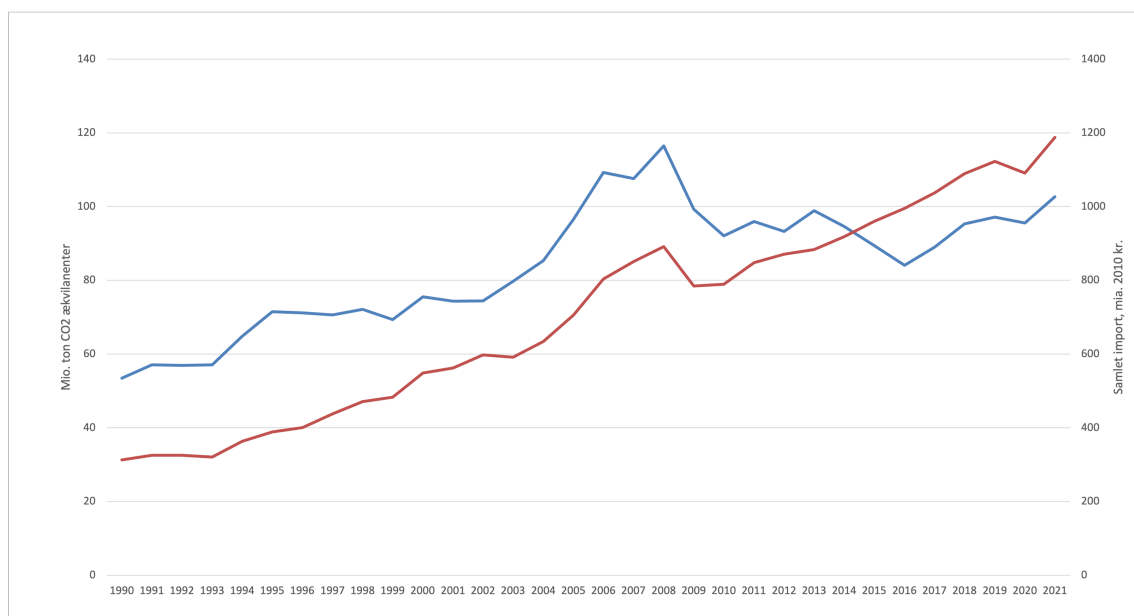
tal i perioden efter 2015. I 2023 var de standardberegneede importtal omtrent dobbelt så store som de faktiske tal, svarende ti, at Brexit har halveret den danske import fra England. Det følger altså heraf, at den britisk andel af dansk import er faldet i perioden, som følge af handelshindringer, der, alt andet lige, skyldes Brexit (f.eks. told ved import af varer og administrativt arbejde som følge af fraværet af handelsaftaler, osv.).

4. Klimaaftrykket af dansk import

Afslutningsvis undersøges klimaaftrykket af dansk import med udgangspunkt i beregnede data fra Energistyrelsen (Energistyrelsen, 2023). Det fremgår således, at de samlede endelige udledninger af dansk import, i 2021, var givet ved 103 mio. ton CO₂ ækvivalenter.

Den historiske udvikling af selv samme er nærmere beskrevet i figur 5, der viser de estimerede udledninger og den samlede eksport i perioden 1990 - 2021.

Figur 5: Samlet import og estimerede udledninger, 1990 - 2021

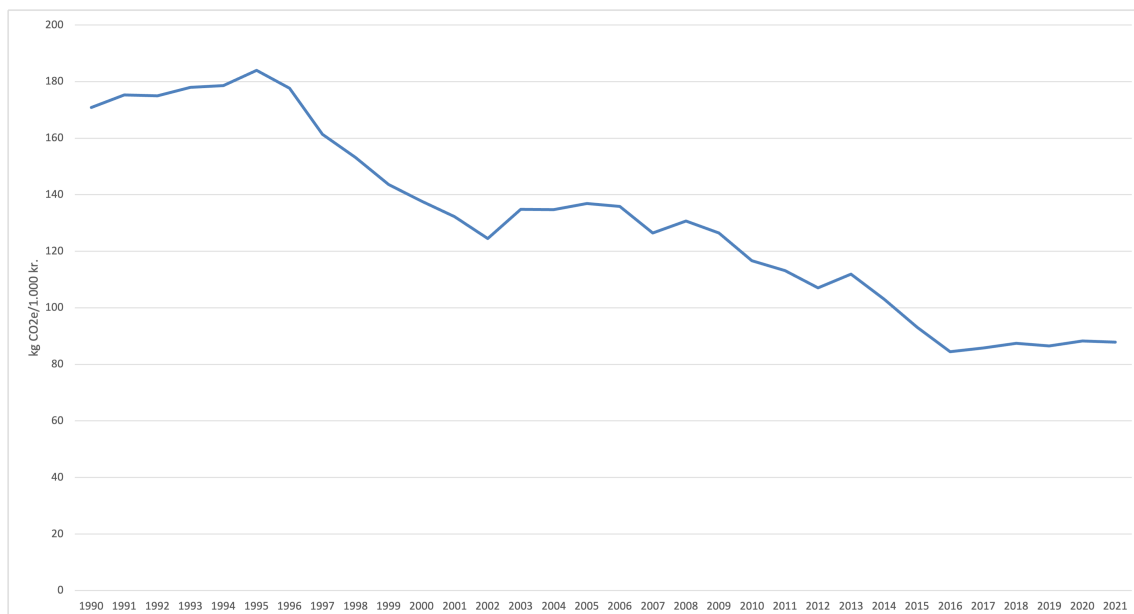


Kilde: Danmarks Statistik, Energistyrelsen og AFTRYK2 (egne beregninger)

Af figuren fremgår det, først og fremmest, at de samlede estimerede udledninger er vokset langsommere end den samlede import. Importniveauet de seneste år har således markant højere end de estimerede udledninger fra importen, hvilket står i kontrast til perioden 1990 - 2012. Det kan dog på baggrund af heraf ikke slutes, at produktionen af de importerede varer er blevet mere bæredygtig, idet det ligeledes kan være, at de danske forbrugere blot i større grad importerer varer fra brancher, der generelt har en lavere drivhusgasudledning. For at undersøge, hvorvidt de lavere udledningerne skyldes et ændret forbrug, bør der foretages en standardberegning, der tager udgangspunkt i fordelingen af branchernes andel af den samlede eksport i 2007 og herefter lader både drivhusgasintensiteten og den samlede import løbe. Dette er dog ikke muligt, idet datamateriale for udledningerne ikke har anført branchernes respektive absolutte/andele af den samlede import, og DST har andre opdelinger af brancherne end Energistyrelsen og en manuel justering ikke er mulig, idet forskellene er for stor graverende. I stedet betragtes i figur 6 den samlede drivhusgasintensitet, der er defineret som kg. CO₂e pr. 1000 kr. import, og dermed beskriver, hvor mange kg. drivhusgasser der udledes for 1000 kr. import. Det fremgår her, at intensiteten har været faldende fra 1990 frem til 2001, herefter steg en smule op til finanskrisen,

og afslutningsvis faldt frem til 2016 og herefter har været på et stabilt niveau. Fra 2016 og frem har Danmarks import således udledt uændrede mængder kg CO₂e per 1000 kr., svarende til, at importen de seneste år ikke er blevet grønnere, men heller ikke er blevet højere, som det antydes af figur 5.

Figur 6: Drivhugasintensitet for samlet import, 1990 - 2021



Kilde: Danmarks Statistik, Energistyrelsen (egne beregninger)

De endelige udledninger af dansk import er, jf. bilag 6, centreret omkring transport- og fremstillingssektoren, der hver udleder hhv. 31 og 36 pct. af de samlede endelige danske importudledninger. Dette ræsonnerer med det faktum, at disse sektorer — dog under lidt andre betegnelser — udgør store dele af den samlede import af varer og tjenester jf. afsnit 3.1 og 3.2.

Der er ligeledes et vist sammenfald mellem de største importmarkeder og oprindelseslandene og udledningerne af dansk import. Den største udleder (11.53 %) er dermed jf. bilag 7. Tyskland, der ligeledes er det største importmarked for varer og det næststørste marked for import af tjenester. Det er dog bemærkelsesværdigt, at Kina og resten af Asien udgør næsten 20 pct. af de samlede udledninger, selvom de deres andel af den samlede import er begrænset, målt ved både TiVA jf. bilag 2 og faktiske data jf. figur 1 og tabel 1. Det kan forventes, at Ruslands placering som det tredje største udledningsland ikke længere er aktuelt, idet importen af gas er indstillet efter invasion af Ukraine.

En yderligere dekomponering af de tyske og kinesiske udledninger er givet bilag 8 og bilag 9 (Energistyrelsen, 2023). Det kan af bilag 8, først og fremmest, aflæses, at de tyske udledninger primært består af skibsfart (36 %), elforsyning (17 %) og landbrug og gartneri (10 %). Det kan forventes, at en opdateret dekomponering i 2023 vil vise relativt flere udledninger i elforsyning som følge af en øget import af energi fra Tyskland pga. Ruslands invasion af Ukraine. Af bilag 9 fremgår det, at Kinas udledninger ligeledes består af elforsyning (24 %), men ellers i højere grad er givet ved produktion af råvarer til industrien, herunder fremstilling af metal (18 %) og kemikalier (5 %).

5. Konklusion

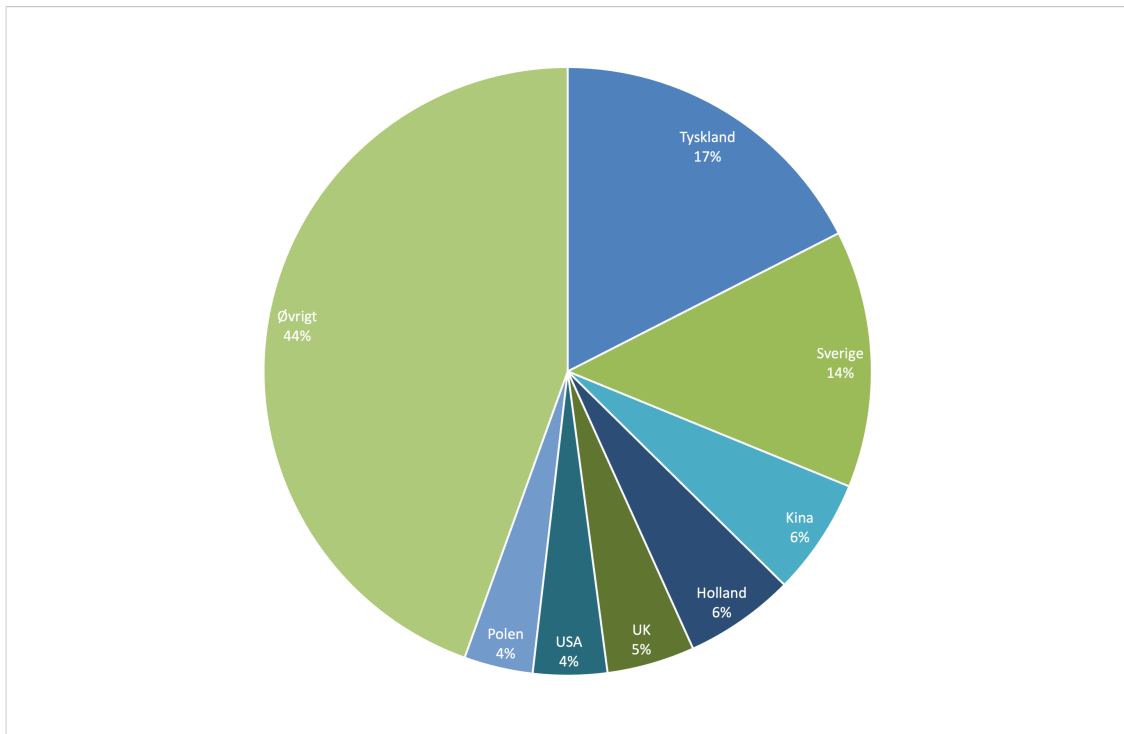
Analysen finder, at den danske import af varer er betydelig og udgør ca. 31 pct. af BNP (ca. 886 mia. DKK). Importen af varer består hovedsageligt af maskiner og transportmidler (32 %), samt inputmateriale til produktion som f.eks. mineraler (13 %) og halvfabrika (12 %). Disse varer importeres

fra hele verden, men kommer hovedsageligt fra nærliggende, europæiske, lande som Tyskland (19 %), Sverige (12 %) og Norge (10 %). Importen af tjenester er ca. 17 pct. mindre end importen af varer og udgjorde i 2023 omtrent 735 mia DKK. Her importeres hovedsageligt transporttjenester (42.67 %), rejser (9.71 %) og andre forretningstjenester (23.29 %). De største markeder er her USA (13 %), Tyskland (9 %) og Storbritannien (8 %). Notaten finder vha. standardberegninger, at ovenstående er blevet påvirket positivt af Kinas indtræden i WTO og EU's grænseudvidelse mod øst, men at Brexit isoleret set har haft en negativ påvirkning.

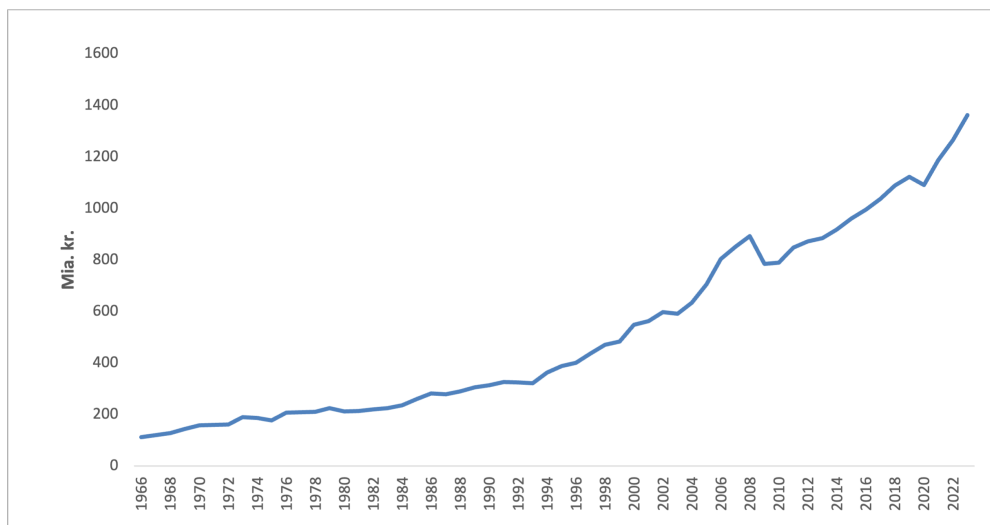
Det fremgår desuden, at CO2 udledningerne af dansk import har været noglelunde faldende siden 2008, selvom importen i sig selv er steget. Det skyldes grundlæggende en lavere drivhusgasintensitet for den samlede import. De største CO2 udledere i forbindelse med dansk import var i 2021 hhv. Tyskland (11.53 %) og Kina (10.80 %). Tysklands udledninger til dansk import består i høj grad af skibsfart (36 %) og elforsyning (17 %), mens de kinesiske udledninger består af elforsyning (24 %), fremstilling af metal (18 %) og kemikalier (5 %).

6. Appendix

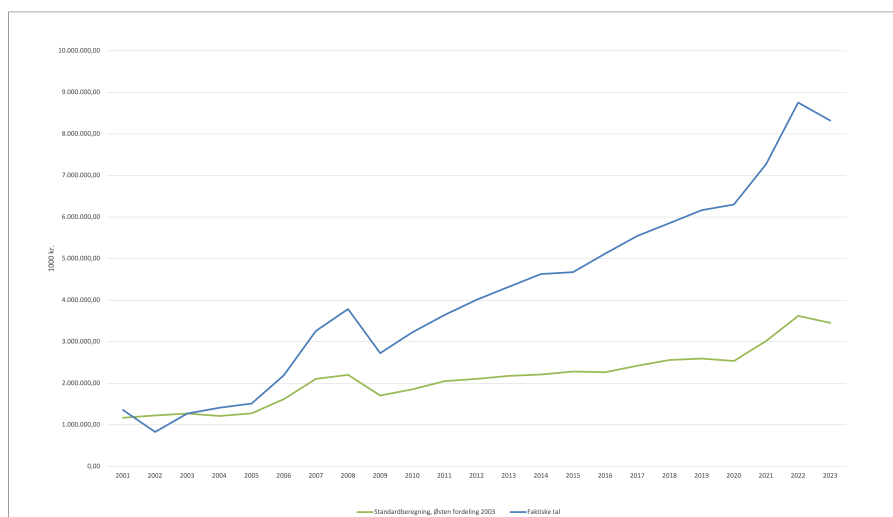
Bilag 2: Oversigt over de største importmarkeder, TiVA, Danmark, 2020



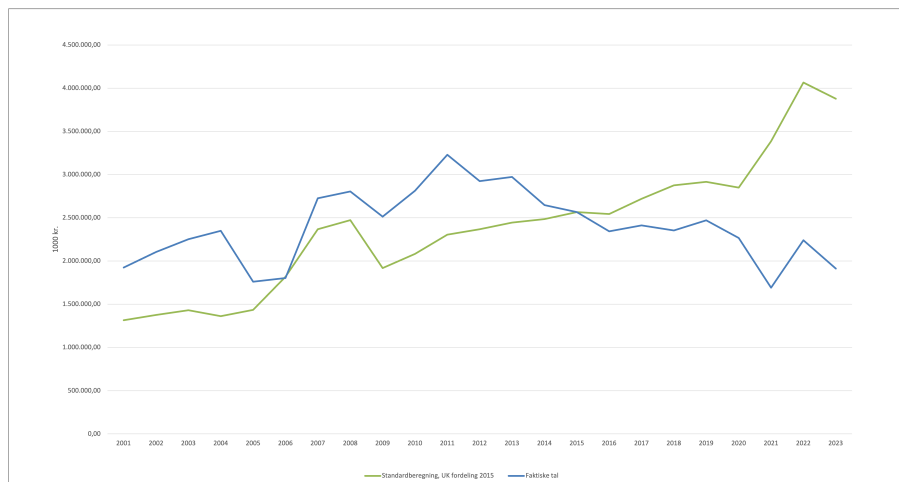
Kilde: OECD, TiVA (egne beregninger)

Bilag 3: Dansk import, 1966 - 2023, 2010-priser

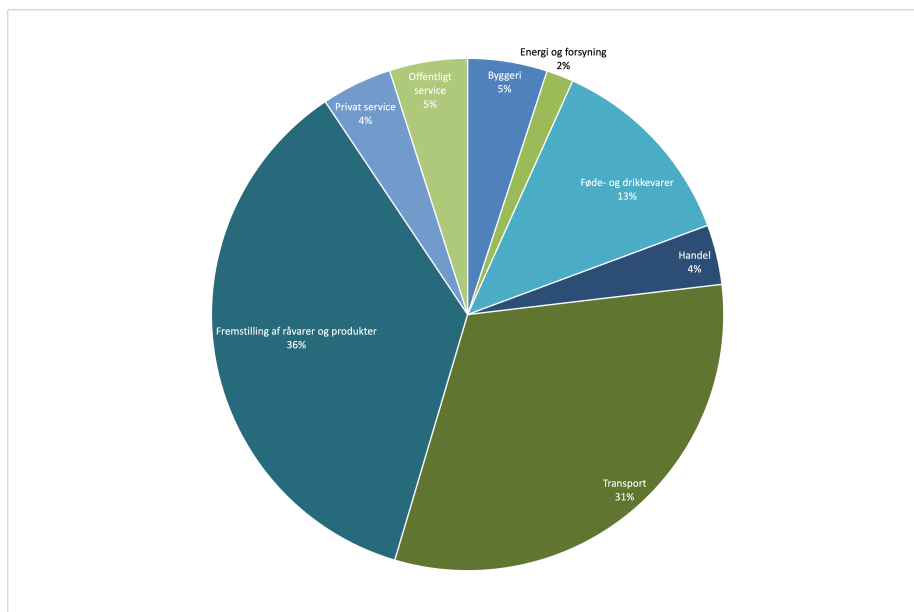
Kilde: Danmarks Statistik, NAN1 (egne beregninger)

Bilag 4: Østeuropæisk import til Danmark, 2001 - 2023, løbende priser

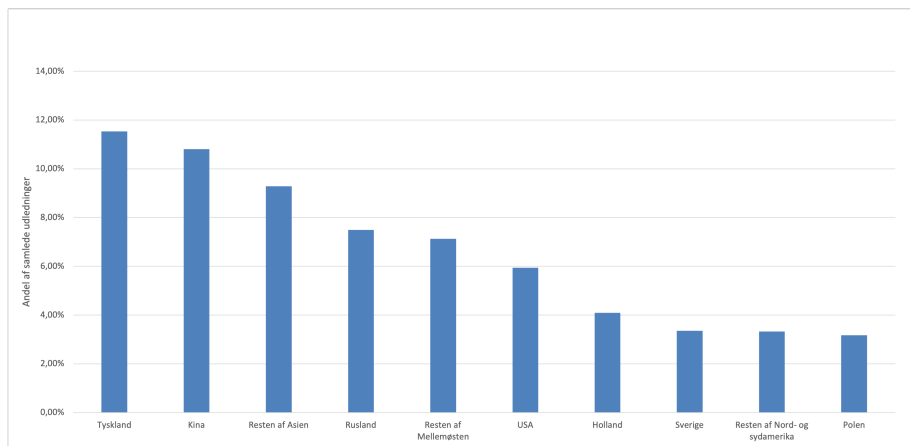
Kilde: Danmarks Statistik, SITC2R4M og SITC15A (egne beregninger)

Bilag 5: Britisk import til Danmark, 2001 - 2023, løbende priser

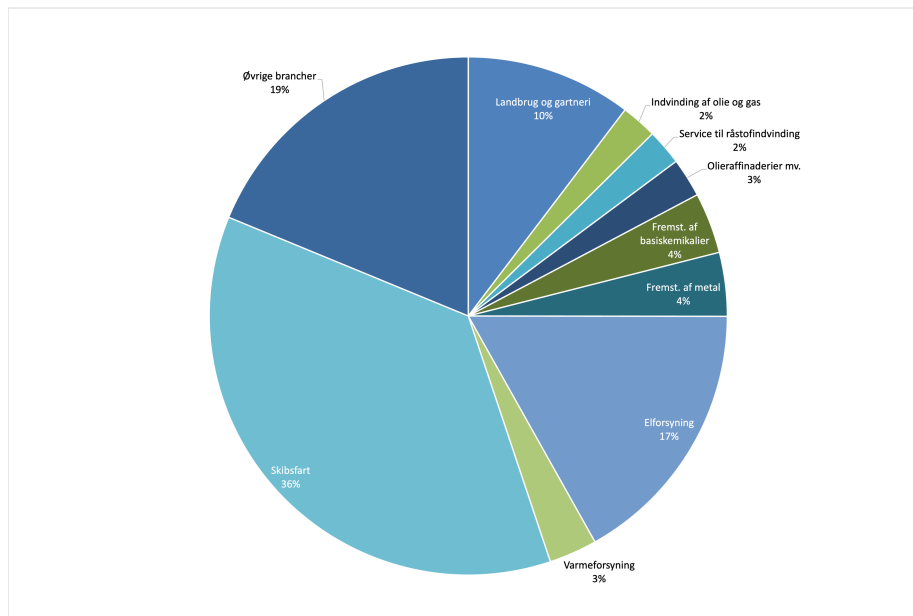
Kilde: Danmarks Statistik, SITC2R4M og SITC15A (egne beregninger)

Bilag 6: Fordelingen af udledninger fra import

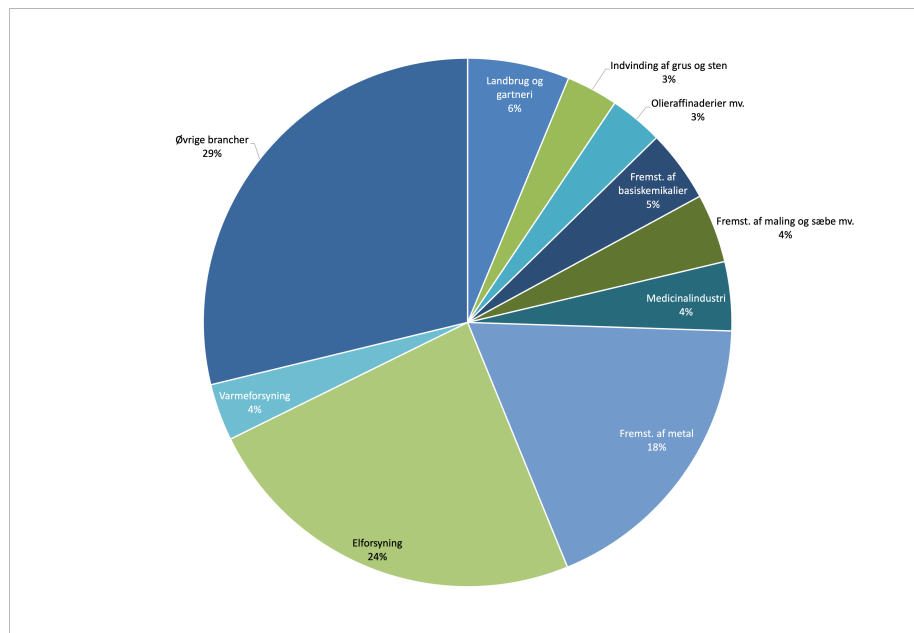
Kilde: Energistyrelsen (egne beregninger)

Bilag 7: Oprindelseslande for udledninger af dansk import

Kilde: Energistyrelsen (egne beregninger)

Bilag 8: Dekomponering af tyske udledninger til dansk import (brancher), 2021

Kilde: Energistyrelsen (egne beregninger)

Bilag 9: Dekomponering af kinesiske udledninger til dansk import (brancher), 2021

Kilde: Energistyrelsen (egne beregninger)

Litteratur

- [1] Aslam, et. al (2017) *Calculating Trade in Value Added*, IMF
- [2] Energistyrelsen (2023) *Danmarks globale klimapåvirkning - Global afrapportering 2023 (GA23): Klimaaftrykket af import*, Energistyrelsen