

DrivkraftDanmark

Branchestatistik 2024



Drivkraft Danmark
Esplanaden 34 A, 1.th.
1263 København K.
T: 3345 6510
E: info@drivkraftdanmark.dk
W: drivkraftdanmark.dk · vioplader.dk

Sekretariat

Direktør: Jacob Stahl Otte
Teknik- og miljøchef: Michael Mücke Jensen
Politisk chef: Jeppe Hartmann
Kommunikationschef: Anette Lykke Rasmussen
Ansvarlig for e-mobilitet: Gent Grinvalds
Energi- og teknikkonsulent: Alexander Plougmann
Klima- og energikonsulent LPG: Sandra Hjort
Projektchef, Miljøpuljen: Morten Christensen
Chefjurist: Jeanette Werner
Advokat: Per Alm
Juridisk konsulent: William Vegenfeldt
Administrationschef: Tine Heick
Chefsekretær: Gitte Pleidrup

Bestyrelse

Formand: Peter Rasmussen, direktør, Circle K Danmark A/S
Næstformand: Helle Dahlgren Skov, Director Retail & Association, Q8 Danmark A/S
Allan Kaagaard Krestensen, Head of HR & Communications, Kalundborg Refinery
Daniel Andersen, adm. direktør, DCC Energi Danmark A/S
Elo Andersen, CEO, Uno-X Mobility A/S
Finn Schousboe, adm. direktør, Crossbridge Energy Fredericia A/S
Flemming Hermansen, Sales Director, Kosan Gas A/S
Niels Ole Christensen, direktør, OK a.m.b.a.

ISSN, print: 2597-1956
ISSN, web: 2597-1964

Design: e-Types
Typografi: Academy Sans og Berlingske Serif

Indhold

- 4 Leder:** El og E-fuels skal sikre omstilling af transporten

- 8 Fire års kriser**
 - 9 Stor usikkerhed påvirker energipriserne
 - 12 Øget efterspørgsel på fyringsolie og LPG
 - 13 Brændstofforbrug

- 14 Energi**
 - 15 Energiforbrug fordelt på sektorer
 - 16 Olieforbrug
 - 19 Markedsandele
 - 21 Produktion fra danske raffinaderier
 - 22 Import og eksport af olieprodukter
 - 24 **Tema:** Omstilling af luft- og skibsfarten

- 30 Transport**
 - 31 Udvikling i brændstofforbruget
 - 32 Biobrændstoffer
 - 34 Vedvarende energi i transport
 - 36 CO₂-udledning fra transportsektoren
 - 38 Bilparken
 - 40 **Tema:** Lynladere til elbiler og ellastbiler

- 42 Stationer**
 - 43 Fordeling af tankstationer
 - 44 Bemandede og ubemandede tankstationer
 - 45 Tankstationer i forhold til størrelse
 - 46 Butiksomsætning
 - 47 Tankstationer i Europa
 - 48 Bilvask
 - 50 Antal medarbejdere



El og E-fuels skal sikre omstilling af transporten

Drivkraft Danmarks medlemmer leverer energien til mennesker og samfund i bevægelse.

I dette års Branchestatistik sætter vi spot på de sidste fire års store omvæltninger med global pandemi og Ruslands invasion af Ukraine. Vi ser på krisernes betydning for energimarkedene. Hvordan de har påvirket benzin-, diesel-, el- og gaspriserne og hvad deres konsekvenser har været for forbruget af de forskellige energiformer i de sidste fire år.

Vores branche bistår altid med vores ekspertise og viden til myndighedernes arbejde med at sikre forsyningen af energi.

Uanset kriserne er den store opgave for branchen at bidrage til den grønne omstilling, samtidig med, at vi sikrer den nødvendige energi og mobilitet, og dermed gør vores til, at vi når de nødvendige klimamål på en god måde.

Branchen ser det både som en forpligtelse og som en åbning med mange nye muligheder.

Transportens grønne omstilling er selvsagt afgørende for at nå Danmarks klimaambitioner. Der har været mange bud på alternativer til de fossile brændstoffer, men det står efterhånden klart, at el bliver fremtidens drivmiddel for vejtransporten, mens e-fuels via PtX bliver løsningen for fly og skibe.

Som samfund og for os, som den branche der leverer hovedparten af energien til transporten, skal vi derfor fokusere vores langsigtede opmærksomhed på de to drivmidler, der skal gøre transporten fossilfri. Vi har fokus på netop de to områder i årets Branchestatistik.

Opladning hvor du er

Danskerne har for alvor taget elbilerne til sig. Omkring halvdelen af de nye personbiler er i dag elektriske. Drivkraft Danmarks mange ladeoperatører er samlet om et fokus på et åbent og gennemskueligt marked med let betaling, og på vores holdning til at offentlige udbud skal forhindre monopoler og understøtte konkurrencen mellem operatørerne.

Drivkraft Danmarks ladeoperatører er ved at etablere et landsdækkende ladenetværk, som er let tilgængeligt for alle. Der udrulles opladning på tankstationer, ladestationer, ved supermarkeder, boligforeninger, hjemme og på arbejdspladsen. Sammen oplader de Danmark. For det skal være muligt for elbilister at lade lige præcis der, hvor de har behov for det!

I Branchestatistikken kan man læse, hvor langt Drivkraft Danmarks ladeoperatører allerede er nået for at sikre den vision for elbilisterne, ligesom man kan se, hvordan det er gået med udviklingen i antallet af stationer.

Vores branche har i mange år serviceret bilisterne med bilvask, toiletter, mad og drikke og andet godt på landets tankstationer. I fremtiden vil elbilisterne lade op mange nye steder, men der vil også fortsat være et landsdækkende net af stationer med lynladning, der vil tilbyde de services, som bilister på farten efterspørger. Tankstationen omdannes i disse år til en moderne energistation, ligesom ladestationer skyder op ved supermarkeder, restauranter mv.

Mere konkurrence på lademarkedet

Som brancheorganisation for ladeoperatører kæmper Drivkraft Danmark for et velfungerende lademarked, hvor konkurrencen sikrer høj kvalitet og lave priser til gavn for forbrugerne.

I december 2023 udkom Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen med en analyse af konkurrencen på lademarkedet. Den konkluderer, at det er svært for forbrugerne at navigere på markedet for elladning på samme lette måde, som det er på markedet for benzin og diesel. Pris- og abonnementsstrukturer er svære at gennemskue, og det kan være dyrt og besværligt at skifte mellem forskellige leverandører.

Effektiv konkurrence er nøglen til at holde priserne nede og kvaliteten oppe til gavn for forbrugerne. Klimarådet peger på, at et klart og velfungerende marked er afgørende for at øge antallet af bilister, der i fremtiden vælger elbilen. Manglende konkurrence på lademarkedet er altså i sidste ende en hindring for den grønne omstilling af persontransporten.

Elektrificering af den tunge transport

Elektrificeringen af den tunge transport er også i gang. I april 2023 blev den første offentlige ladestander til tung transport indviet, og Drivkraft Danmarks medlemmer har et fælles mål om 100 ladestationer for tung transport inden 2030. De investerer derfor milliarder i opladning til lastbiler i disse år.

Der er allerede 200 anlæg for tung transport i Danmark. Det er anlæg med gode placeringer, tilkørselsforhold, mulighed for pauser og adgang til den service, som både chauffører og lastbiler har brug for. Det er derfor samfundsøkonomisk helt oplagt at bruge disse anlæg til opladning af lastbilerne i det offentlige rum.

I årets Branchestatistik lancerer vi derfor et kort over opladning til let og tung transport i Danmark.



Som brancheorganisation for ladeoperatører kæmper Drivkraft Danmark for et velfungerende lademarked, hvor konkurrencen sikrer høj kvalitet og lave priser til gavn for forbrugerne.

Jacob Stahl Otte,
Direktør i Drivkraft Danmark



PtX til fly og skibe

Imens vejtransporten elektrificeres, ser batterier ikke ud til at blive løsningen i skibs- og luftfarten foreløbigt. Derfor er der brug for flere og mere bæredygtige brændstoffer baseret på el – PtX-brændstoffer eller e-fuels. De skal både produceres på nye PtX-fabrikker og på de eksisterende raffinaderier, der er i fuld gang med omstillingen.

European Energy viser med sit PtX-anlæg i Kassø og en række kommende projekter, at det er muligt på markedsvilkår at producere e-methanol til skibsfarten og andre sektorer. Sideløbende er de danske raffinaderier, Crossbridge Energy og Kalundborg Refinery i gang med en transformation, der muliggør integration af VE-brint i traditionelle processer. Derudover peger fremtiden også på produkter som e-kerosen, e-methanol og andre former for VE-brændstoffer/produkter, som man også kan læse om i denne udgave af Branchestatistikken.

God fornøjelse med læsningen!

Fire års kriser



Covid-19 og Ukraine

De sidste fire år har vi oplevet store omvæltninger, som også har påvirket energimarkederne. Først Covid-19 og siden Ruslands krig i Ukraine har skabt usikkerhed om energiforsyningen og store udsving i energipriserne. Men hvordan har de sidste fire år udviklet sig på energimarkederne, og hvordan har Covid-19 og Ruslands krig i Ukraine påvirket benzin-, diesel-, el-, og gaspriserne og forbruget af de forskellige energiformer?

Stor usikkerhed påvirker energipriserne

Både Covid-19 og Ruslands krig i Ukraine har haft store konsekvenser for prisen på benzin og diesel, men i hver sin retning. Det var særligt prisen på diesel, som blev påvirket.

Med den globale nedlukning som konsekvens af Covid-19 faldt efterspørgslen efter brændstoffer markant globalt. Det betød store fald i priserne på benzin og diesel, der i foråret 2020 faldt til sit laveste niveau i årtier. I takt med udviklingen af vacciner, og immunitet i befolkningen, steg efterspørgslen på brændstoffer og dermed også priserne på benzin og diesel.

Ligesom med gas har Europa generelt været afhængig af import fra Rusland for at kunne dække sit behov for diesel.

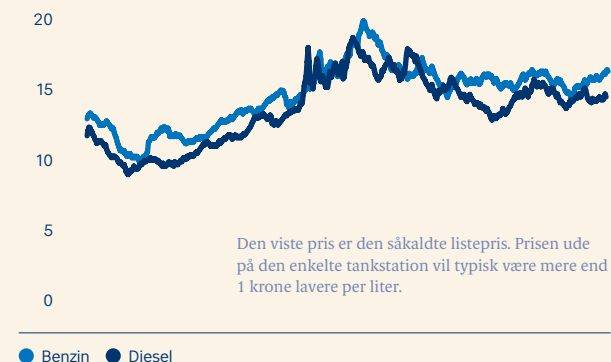
Priserne på benzin og særligt diesel tog et markant hop umiddelbart efter Ruslands invasion af Ukraine, men allerede i månederne op til selve invasionen var priserne langsomt begyndt at stige i takt med, at risikoen for konflikt blev mere udtalt.

Priserne kulminerede hen over sommeren 2022, hvor de nåede op i nærheden af 20 kroner literen – den højeste pris, der nogensinde er noteret på såvel benzin som diesel.

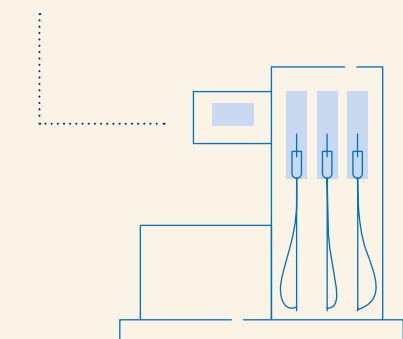
Det var ikke kun prisen på benzin og diesel i Danmark, som blev påvirket af Ruslands invasion i Ukraine. Særligt prisen på naturgas, hvor Rusland før invasionen stod for næsten halvdelen af gasforsyningen til Europa, blev kraftigt påvirket. Også her var der i månederne op til invasionen store udsving i gasprisen.

Prisudviklingen på diesel og benzin i Danmark fra januar 2020 til april 2024

Kr./liter



I sommeren 2022, slog prisen på benzin og diesel rekord, med priser omkring 20 kroner literen.



Det skyldes ikke alene usikkerhed op til Ruslands faktiske invasion, men var en kombination af større forbrug af gas i vinteren 2021/22, som havde tømt gaslagrene mere end normalt, usikkerhed om Tysklands endelige godkendelse af Nordstream 2 og øget efterspørgsel på gas fra Asien, som trak hidtidige leverancer væk fra Europa.

Gaspriserne kulminerede i slutningen af august 2022, hvor de nåede op på mere end 25 kroner per m³ mere end 10 gange den normale pris på gasmarkedet. Det skete som følge af, at Rusland i den periode skruede ned for leverancerne af naturgas til Europa, som modtræk til de sanktioner, EU-landene løbende havde indført overfor Rusland efter invasionen.

Sabotagen på Nordstream 2 i slutningen af september fik derfor ikke samme dramatiske konsekvenser for prisen på naturgas, selvom den igen kortvarigt steg. Det skyldes, at Nordstream 2 aldrig var begyndt at levere gas til Europa frem til sabotagen, så den havde ikke strategisk betydning for forsyningen af gas.

Prisstigningen på gas skal derfor mere ses som en reaktion på den usikkerhed, sabotagen generelt skabte i markedet.

Selvom vi i Danmark har et el-system, som i stort omfang er forsynet med vind og sol, er prisen på el stadig påvirket af den generelle prissætning i det nordeuropæiske el-marked.

Det skyldes, at vi i mange af årets timer fortsat har brug for gas og kul i el-produktionen. Så når gasprisen stiger, stiger prisen på el-produktionen fra kraftværkerne også. Derfor har el-prisen overordnet set fulgt udviklingen i prisen på gas gennem hele 2022.

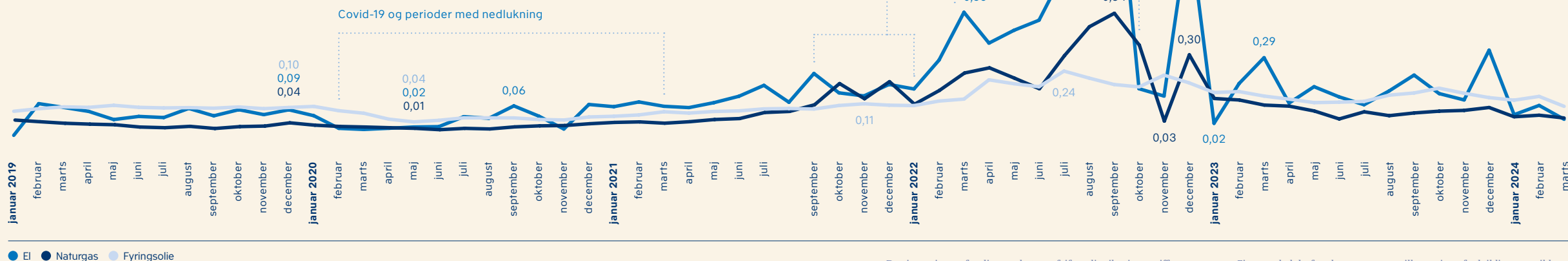
Prisen på fyringsolie var igennem 2022 ligesom prisen på diesel påvirket af Ruslands invasion, men slet ikke i samme grad som prisen på naturgas.

Fra begyndelsen af 2023, omtrent et år efter invasionen, ser markedet ud til at have tilpasset sig, og priserne har stabiliseret sig, om end på et noget højere niveau end før Covid-19 og krigen i Ukraine.

Kilde: Energinet og Drivkraft Danmark

Prisudviklingen på el, naturgas og fyringsolie i Danmark fra 2019 til marts 2024

Kr./MJ



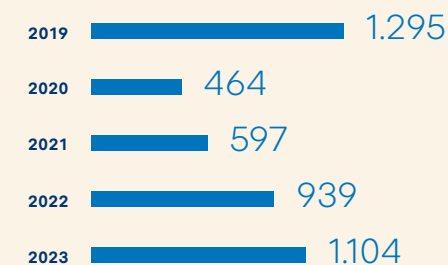
● El ● Naturgas ● Fyringsolie

Markant fald i forbruget af flybrændstoffer

Nedlukninger og rejserestriktioner gennem 2020 og 2021 som følge af Covid-19 påvirkede forbruget af flybrændstoffer markant. Men også her har vi set en normalisering, selvom forbruget endnu ikke er nået tilbage til niveauet fra før Covid-19. Ruslands krig i Ukraine ser til gengæld ikke ud til at have påvirket rejseaktiviteten i samme omfang og dermed efterspørgslen på flybrændstoffer.

Forbrug af jettfuel

'000 m³



De viste priser er før diverse skatter, afgifter, distributionstariffer, avancer med mere. Inden for det enkelte døgn og fra dag har el-prisen gennem hele perioden svinget markant.

Figuren skal derfor alene ses som en illustration af udviklingen og ikke som angivelse af den faktiske pris.

Øget efterspørgsel på fyringsolie og LPG

I Danmark er en række af de største virksomheder, der bruger naturgas, på Energinets liste over industrikunder, der vil få afbrudt deres forsyning af naturgas i tilfælde af, at der opstår egentlig mangel på naturgas. Det skal sikre, at de naturgasopvarmede husholdninger fortsat kan forsynes med naturgas.

I kombination med de høje priser på naturgas i forhold til fyringsolie, har det igennem 2022 fået mange industrivirksomheder og kraftvarmeverker til at skifte fra naturgas til fyringsolie, for at sikre deres energiforsyning, selvom der skulle opstå en egentlig forsyningskrise med naturgas.

Det var en tendens, som vi så de første spæde skridt til i slutningen af 2021. Efter forbruget af fyringsolie frem til 2021 var faldet med 5-10% om året, steg forbruget i 2021 og endnu mere i 2022. Stigningen var alene båret af en øget efterspørgsel på fyringsolie fra industrivirksomheder.

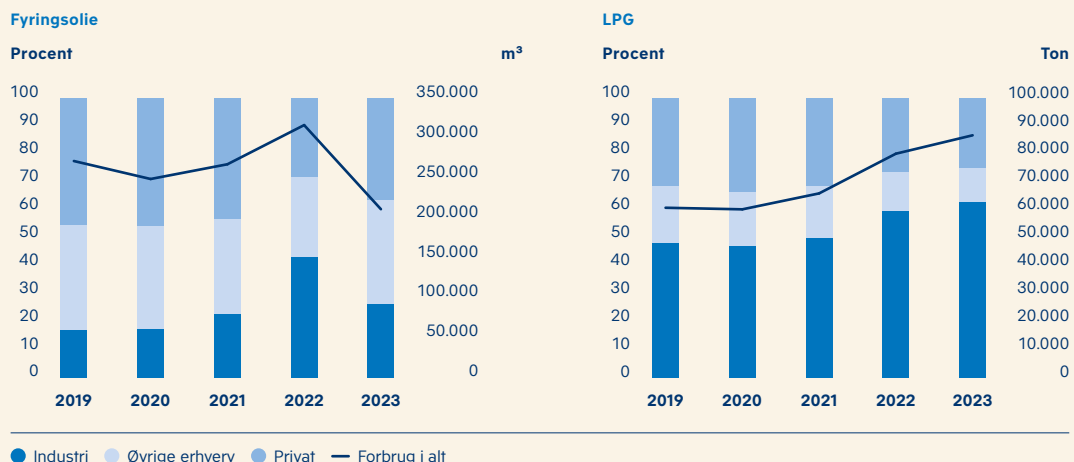
Forbruget af LPG (flydende gas) viste samme tendens i 2022. Også primært båret af en stigende efterspørgsel fra industrikunder, der konverterede fra naturgas til LPG.

I takt med at naturgaspriserne i 2023 normaliserede sig og nu nærmer sig priserne fra før Covid 19 og Ruslands krig i Ukraine, er særligt forbruget af fyringsolie faldet og ligger nu under niveauet fra før Ruslands invasion af Ukraine. Det er særligt drevet af en markant reduktion i industriens efterspørgsel på fyringsolie, sammen med et fortsat fald i privatkunders brug af fyringsolie.

Modsat fortsætter forbruget af LPG den stigende tendens i 2023, alene drevet af et stigende forbrug i industrien.

Kilde: Drivkraft Danmark

Forbrug af fyringsolie og LPG og fordeling på kundesegmenter i Danmark



Brændstofforbrug

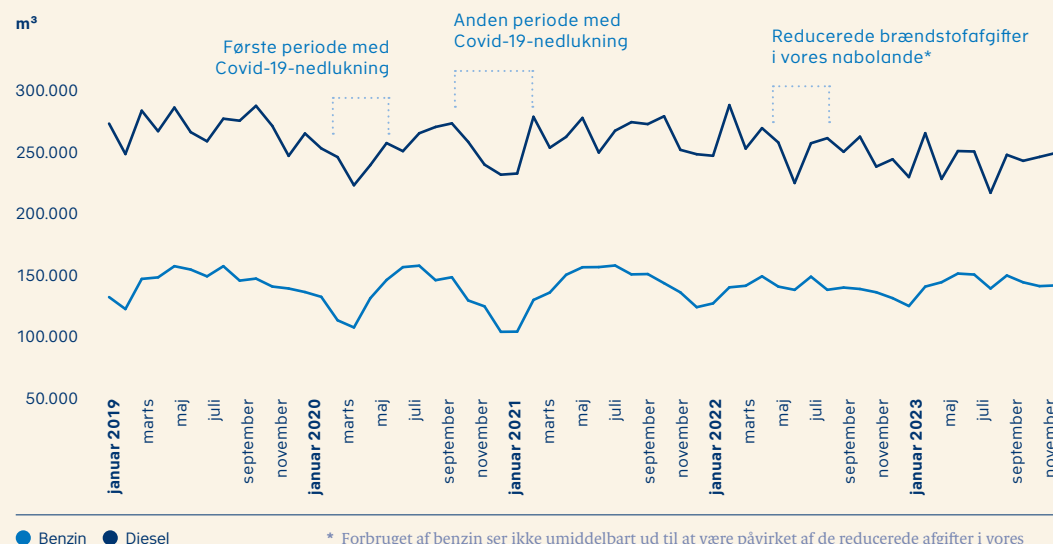
De høje brændstofpriser efter Ruslands invasion af Ukraine fik en række lande i EU til at sænke afgifterne på benzin og diesel for at afbøde de værste konsekvenser for bilisterne.

Således sænkede Tyskland afgiften på benzin med mere end 2 kroner per liter i juni, juli og august 2022. Afgiften på diesel blev også sænket, men på grund af EU's minimumssatser, blev forskellen mellem prisen i Danmark og Tyskland ikke lige så stor som på benzin. Nedsættelsen af afgifterne kunne umiddelbart ses på forbruget af benzin og diesel i Danmark i den periode. På stationerne tæt på den tyske grænse faldt salget med op til 50%.

Det har isoleret set reduceret CO₂-udledningen fra transportsektoren i Danmark med flere tusinde tons. Men da salget af benzin og diesel alene er flyttet syd for grænsen, har det principielt ikke haft nogen effekt på det globale klima.

På trods af de store udsving inden for det enkelte år, har forbruget af benzin ligget nogenlunde stabilt på omkring 1,7 millioner m³ om året gennem hele perioden. Modsat er forbruget af diesel gennem perioden faldet med cirka 10%, så det ligger under 3 millioner m³. Det vurderes primært at skyldes, at et faldende antal personbiler kører på diesel.

Brændstofforbrug Covid-19 og Ukraine 2019-2023



* Forbruget af benzin ser ikke umiddelbart ud til at være påvirket af de reducerede afgifter i vores nabolande. Men normalt ligger forbruget af benzin cirka 15% højere i sommermånedene

Energi



Energiforbrug fordelt på sektorer

Danmarks samlede energiforbrug har siden 1972 været næsten konstant, selvom der i enkelte perioder har været både store fald og kraftige stigninger som følge af den økonomiske aktivitet i Danmark og omverdenen.

Som konsekvens af nedlukningen under Covid-19 pandemien i 2020 faldt det samlede energiforbrug med mere end 10% – primært som følge af et fald på næsten 20% i transportens energiforbrug. I takt med at Danmark gennem 2021 gradvist lukkede op, steg det samlede energiforbrug igen. Primært på grund af øget energiforbrug i transporten.

Ruslands invasion af Ukraine medførte voldsomt stigende energipriser, særligt på el og gas. Det førte til et fald i det samlede energiforbrug i 2022, særligt båret af husholdningerne.

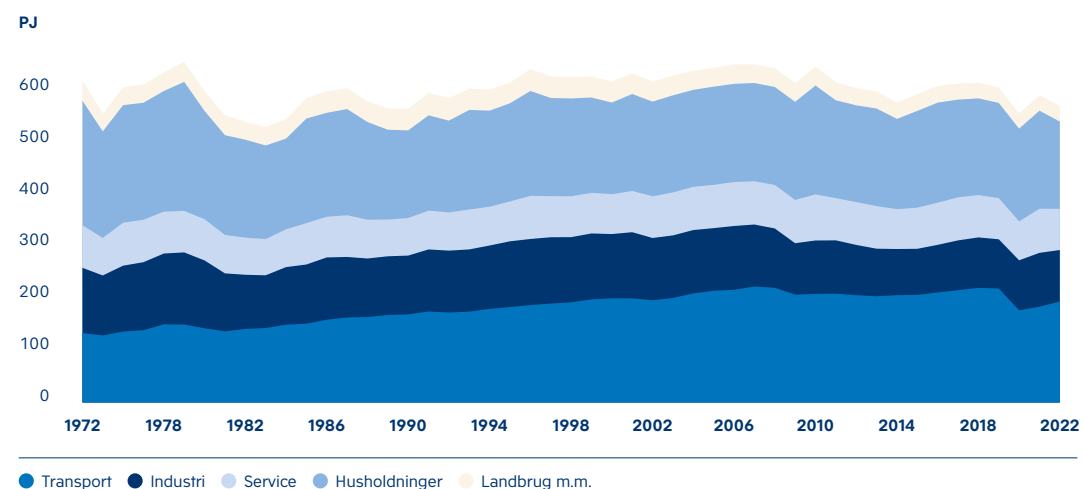
Siden 1972 har forbruget flyttet sig fra specielt husholdninger og industri til transport. Skiftet afspejler den stigende velstand og dermed den øgede mobilitet. Reduktionen i husholdningernes energiforbrug skyldes især energibesparelser og bedre isolering af bygninger.

I perioden er transportens andel af det samlede energiforbrug steget med mere end 50%, men i samme periode er antallet af kørte kilometer vokset endnu mere.

En foreløbig opgørelse for 2023 viser, at energiforbruget fortsætter den faldende tendens.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Energiforbrug fordelt på sektorer



Olieforbrug

Olieforbruget faldt drastisk i 2020, hvor Danmark blev lukket ned i flere perioder som følge af Covid-19. Det var særligt forbruget af benzin og diesel, som faldt i 2020.

I takt med den gradvise åbning af Danmark i løbet af 2021 steg olieforbruget igen og er fortsat steget, men ligger stadig under niveauet fra før 2020.

Stigningen er primært båret af et øget forbrug af flybrændstoffer, i takt med at rejserestriktionerne i verden blev lempet, selvom forbruget af flybrændstoffer fortsat ligger omkring 15% under niveauet fra før Covid-19.

I 2022 steg olieforbruget i industrien kraftigt. Ruslands invasion af Ukraine førte blandt andet til stigende priser på naturgas, og frygt for manglende forsyninger af naturgas til Europa, fordi Rusland havde lukket for sine forsyninger til Europa. Det fik mange industrivirksomheder til at skifte fra naturgas til fyringsolie og LPG i løbet af 2022, hvilket førte til en stigning i forbruget af fyringsolie og LPG på omkring 20%.

I takt med at prisen på naturgas er faldet i 2023, er forbruget af særligt fyringsolie i industrien gået tilbage.

Fra 1972 til 2023 er Danmarks olieforbrug næsten halveret, hvis der ses bort fra faldet i forbruget af flybrændstoffer som følge af Covid-19.

I perioden fra 1990 og frem til midten af 2000'erne var olieforbruget nogenlunde konstant. Siden 2008 er olieforbruget faldet med mere end 15 procent. Det er især til opvarmning i husholdningerne, landbruget, serviceerhvervene og industrien, at olieforbruget er reduceret og erstattet med fjernvarme, naturgas, pillefy og varmepumper.

Transportens andel af olieforbruget er i perioden steget fra lige under 28% i 1972 til i dag at udgøre mere end 80%. I faktiske tal er olieforbruget til transport steget med næsten 50% siden 1972. Siden 2007 er forbruget af olie til transport dog faldet med mere end 10%, på trods af at transporten i samme periode er steget med næsten 15%.

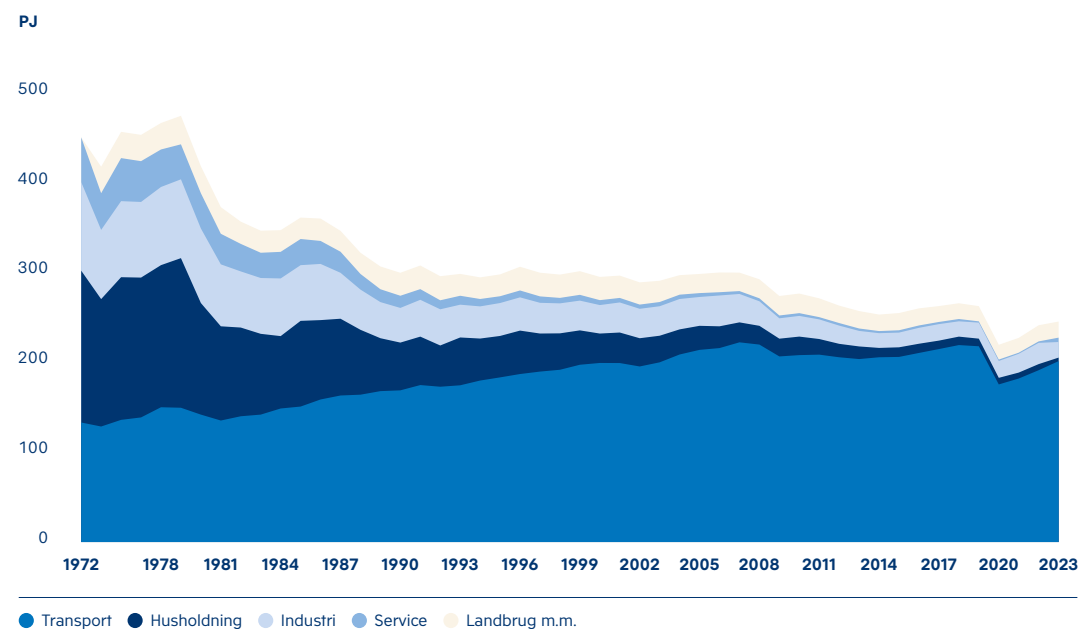
Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Note 2023 er baseret på en foreløbig opgørelse

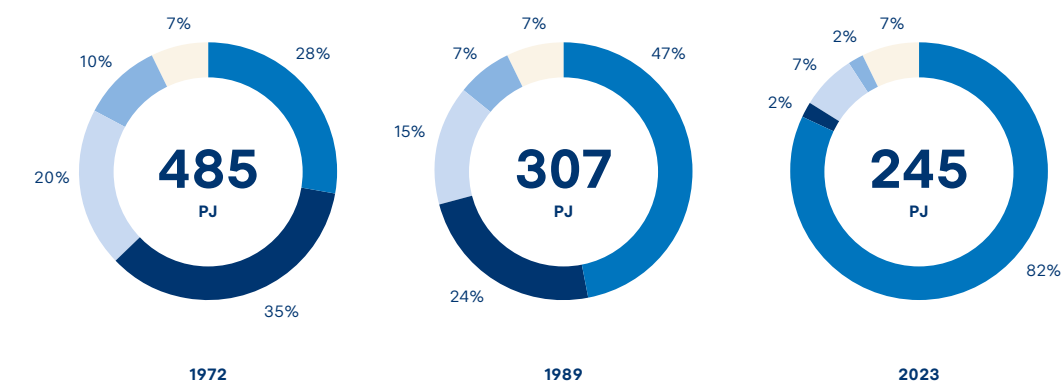
”

I faktiske tal er olieforbruget til transport steget med næsten 50% siden 1972.

Danmarks olieforbrug



Olieforbrug fordelt på sektorer



● Transport ● Husholdning ● Industri ● Service ● Landbrug m.m.

Danmarks olieforbrug, '000 m³

	2021	2022	2023
Indenlandsk forbrug			
Flydende gas (LPG)	121	144	160
Benzin	1.728	1.712	1.731
heraf: – blyfri 92 oktan	16	2	0
– blyfri 95 oktan	1.574	1.612	1.648
– blyfri 98 oktan	138	98	102
Petroleum	1	1	1
Gas/diesellole	4.526	4.528	4.229
heraf: – fyringsolie	267	330	216
– diesel	3.190	3.111	2.938
– anden diesellole	590	687	620
– anden gasolie	479	400	460
Fuelolie	67	77	154
Smøreolie	50	52	52
Bioethanol*	170	171	171
Biodiesel*	219	199	170
I alt indenlandsk forbrug	6.493	6.513	6.333

Flybrændstoffer**

Benzin	1	1	1
Jetbrændstof	597	939	1.104
I alt flybrændstoffer	598	940	1.105

International bunkerolie

Gas/diesellole	427	391	335
Fuelolie	111	201	265
I alt bunker	538	591	600
I alt forbrug	7.629	8.044	8.038

Forbruget i 2023 er baseret på en foreløbig opgørelse.

* Indgår som en del af benzin (bioethanol) og diesel (biodiesel). Forbruget er omtrentligt.

** Inklusiv Forsvarets forbrug.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Markedsandele

"Total" dækker over det samlede salg af olieprodukter i Danmark. Ud over benzin og diesel til vejtransport er det også fyringsolie, diesel til landbrug og entreprenørmaskiner, fuelolie, flybrændstof og andre olieprodukter.

Selskaber med fokus på salg af benzin og diesel til transport kan derfor godt have en større markedsandel på disse produkter end deres totale markedsandel.

2023 er baseret på en foreløbig opgørelse. De opgjorte markedsandele dækker selskabets samlede salg under samtlige brands, det markedsfører sig under i Danmark og via såkaldte resellers.

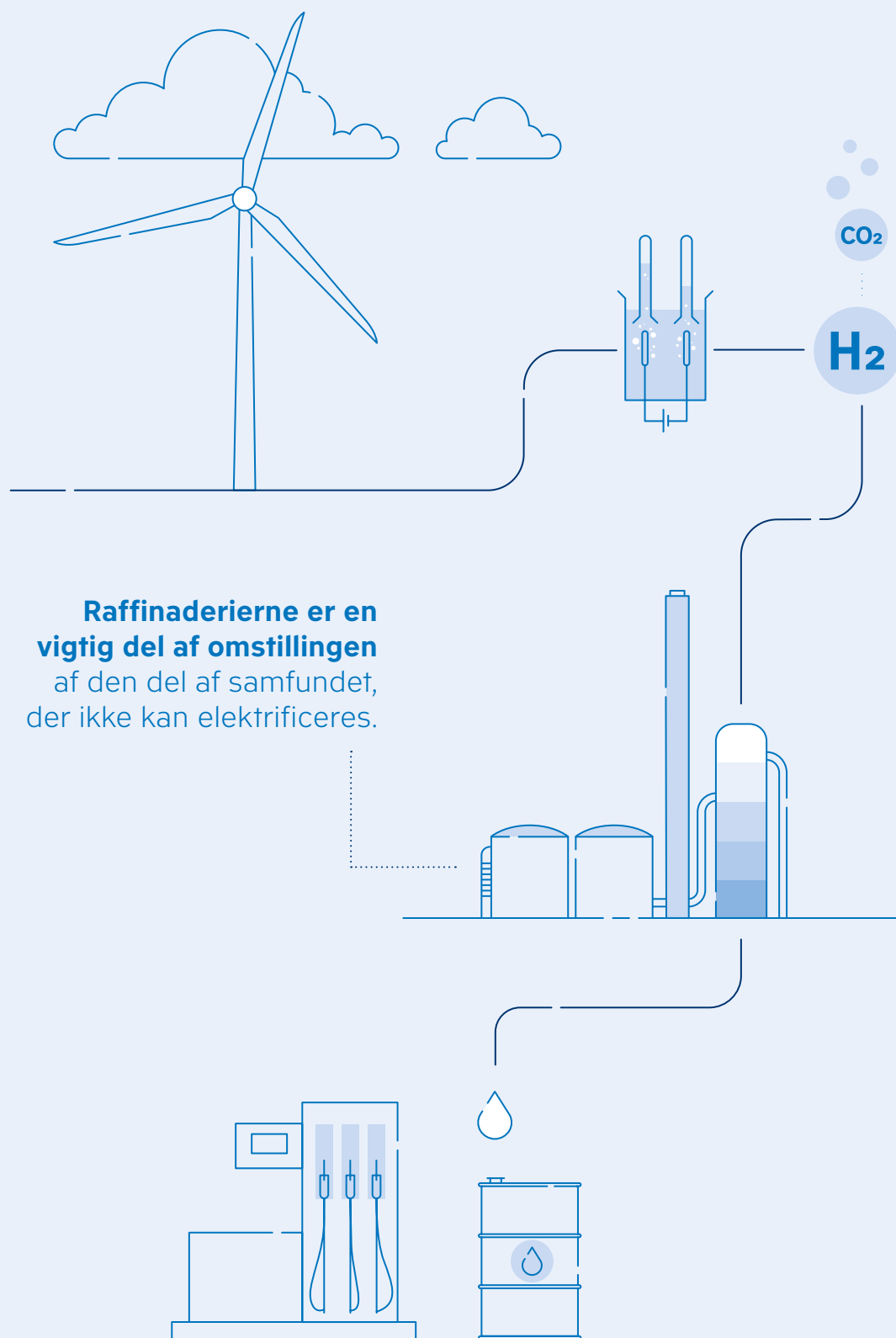
Resellers er selvstændige selskaber, der køber olieprodukter gennem et af de pågældende selskaber og sælger det videre under eget navn.

Kilde: Drivkraft Danmark

Note: De markante ændringer i "Total" i perioden skyldes primært, at salget af jetfuel i de danske lufthavne fortsat ligger under niveauet fra før Covid-19, men har været stigende i den opgjorte periode. Jetfuel sælges typisk af en bredere kreds af selskaber end de i tabellen viste.

Markedsandele, procent

	2021			2022			2023		
	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total
Circle K	24,9	31,8	22,4	24,9	31,3	21,1	25,1	30,6	20,3
DCC	12,1	10,9	16,5	12,2	10,7	18,1	12,7	10,9	19,6
Oil! tank & go	2,5	1,1	1,1	2,6	1,1	1,0	2,6	1,1	1,0
OK	32,3	26,6	22,1	32,8	27,1	21,4	33,2	27,5	21,0
Q8	12,2	14,1	11,3	12,0	14,4	11,1	11,8	14,6	10,7
Uno-X	12,5	13,2	10,7	12,0	13,1	9,8	11,4	12,9	9,3
Øvrige	3,5	2,3	15,9	3,5	2,3	17,5	3,2	2,4	18,1



Raffinaderierne er en vigtig del af omstillingen af den del af samfundet, der ikke kan elektrificeres.

Produktion fra danske raffinaderier

Frem til 1997 var der tre raffinaderier i Danmark. Q8's raffinaderi ved Stignæs, Kalundborg Refinery ved Kalundborg og Crossbridge Energy ved Fredericia. Op gennem 1980'erne blev kapaciteten på raffinaderierne udvidet. Sammen med investeringer i nye teknikker førte det til en stigning i den samlede produktion af olieprodukter.

I 1997 lukkede raffinaderiet i Stignæs, hvilket førte til en markant nedgang i den samlede produktion i Danmark. Den samlede produktion fra de danske raffinaderier svarer stort set til forbruget i Danmark.

Produktionen af diesel og ikke mindst jettuel er dog mindre end forbruget i Danmark. Modsat er produktionen af benzin og fuelolie større end forbruget i Danmark. Dertil kommer, at en række selskaber importerer de olieprodukter, som de sælger i Danmark.

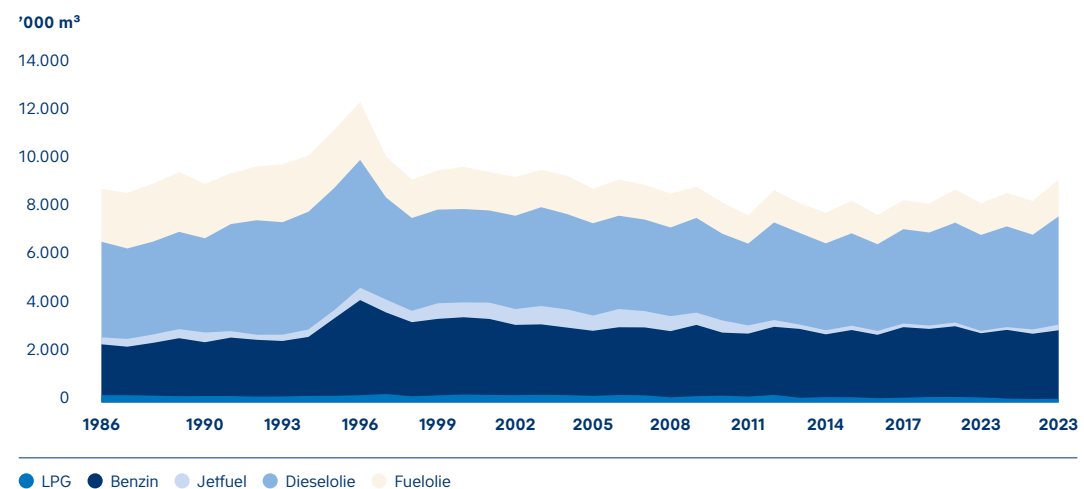
Raffinaderierne er en vigtig del af omstillingen af den del af samfundet, der ikke kan elektrificeres direkte.

De danske og europæiske raffinaderier er langt i overvejelserne om, hvordan de kan spille en aktiv rolle i et 2050-scenarie, hvor fossil energi erstattes af vedvarende alternativer som PtX.

Der findes rigtig mange muligheder for at omstille raffinaderierne frem mod 2030 og 2050. Det kan være ved at integrere brint baseret på sol og vind og i kombination med andre kulstofholdige produkter end fossil olie som for eksempel bioaffald, CO₂ fra atmosfæren og lignende.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Produktion fra raffinaderierne



Import og eksport af olieprodukter

Selvom de to danske raffinaderiers samlede produktion kan forsyne det danske marked, er der hvert år en betydelig eksport og import af olieprodukter. Det skyldes dels ubalance i forbrug og produktion af en række olieprodukter, dels at en række selskaber importerer produkter, de sælger i Danmark.

Flytrafikken ind og ud af Danmark fortsætter med at stige. Det betyder også, at importen af jetfuel til Danmark fortsatte stigningen i 2023. Men nettoimporten ligger stadig et stykke under niveauet fra før nedlukningen og afspejler, at flytrafikken ind og ud af Danmark fortsat ikke er helt tilbage på niveauet før Covid-19. Nettoimporten af jetfuel lå i 2023 på cirka 70% af niveauet før pandemien.

I takt med den faldende produktion af råolie fra de danske felter i Nordsøen er importen af råolie til Danmark steget tilsvarende. De danske oliefelter i Nordsøen var i 2023 fortsat den største enkelte kilde til forbruget af råolie i Danmark. Herefter kommer USA og de norske felter i Nordsøen.

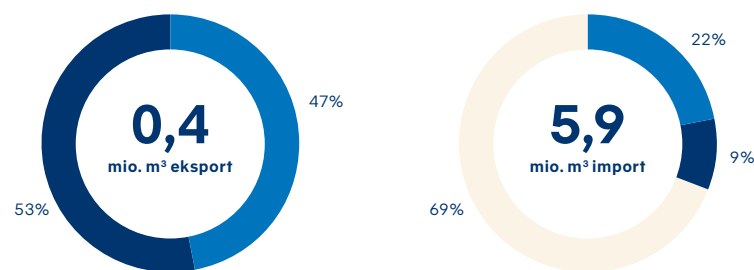
Ruslands invasion af Ukraine betød, at al import af olieprodukter, der alene bestod af diesel, til Danmark fra Rusland ophørte. Fra tidligere at udgøre omkring 20% af importen faldt den i 2022 til under én promille af den samlede import. Modsat steg importen fra andre dele af Europa.

Omkring en fjerdedel af den danske import af olieprodukter (benzin, diesel, fuelolie med mere) kom i 2023 fortsat fra Sverige og Norge. Importen fra lande uden for Europa består primært af jetfuel og en mindre del diesel.

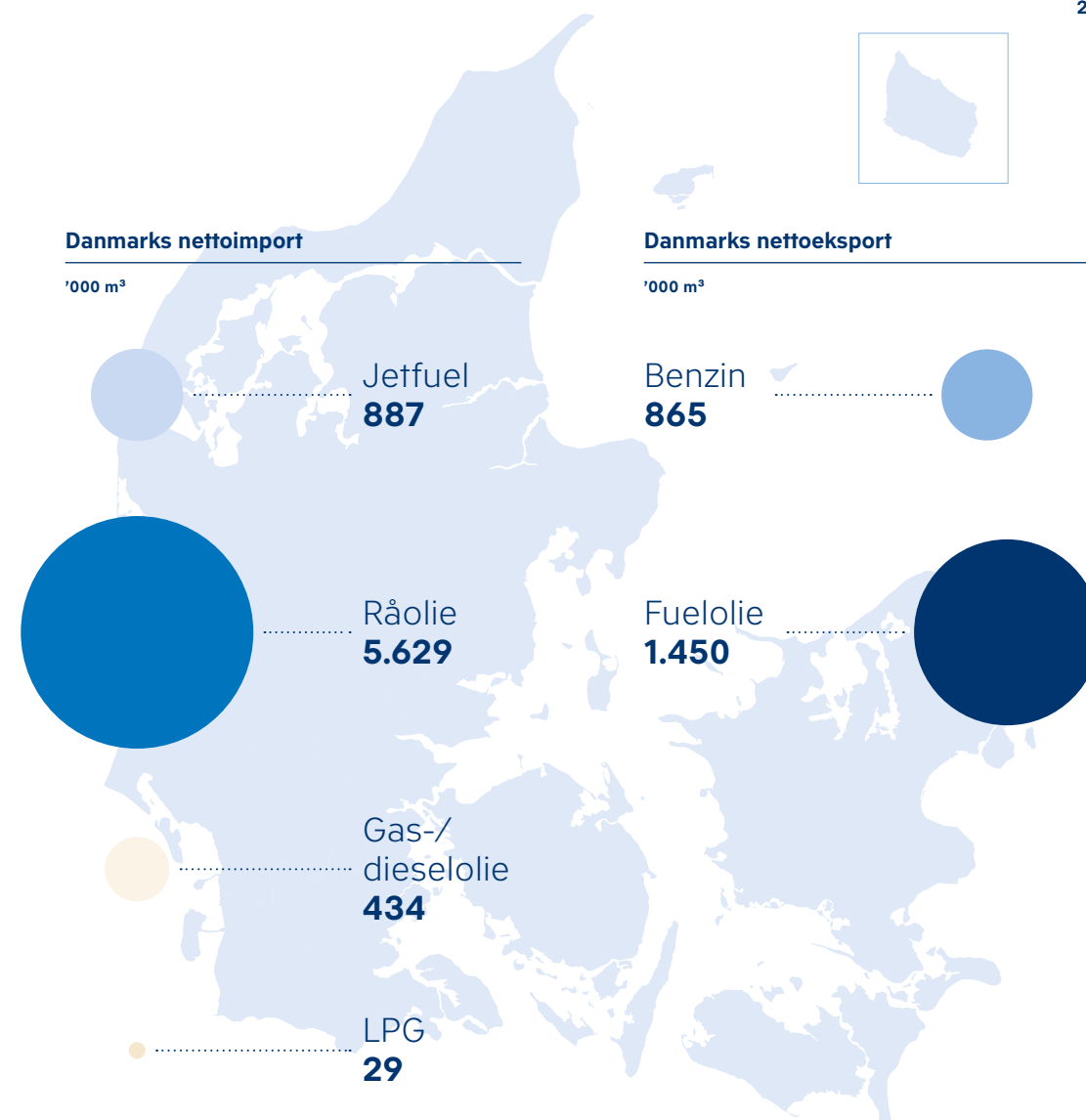
Cirka en fjerdedel af den danske eksport af olieprodukter (eksklusive råolie) er til det øvrige Norden. Sverige er sammen med Holland den største importør af danske olieprodukter. Eksporten til Sverige udgør mere end 1 million m³. Stort set hele eksporten til lande uden for Europa består af fuelolie.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

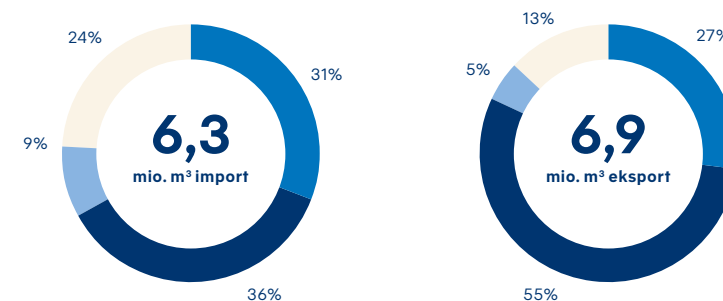
Eksport og import af råolie 2023



● Norden ● Øvrige Europa ekskl. Rusland ● Rusland ● Resten af verden



Eksport og import af olieprodukter 2023



● Norden ● Øvrige Europa ekskl. Rusland ● Mellemøsten ● Resten af verden

Omstilling af luft- og skibsfarten

Cirka hver tredje nye bil i Danmark er i dag en ren elbil, og også den tunge vejtransport vil i de kommende år blive omstillet til el. Det samme gælder ikke for fly og skibe. Her vil flydende brændstoffer fylde langt det meste i mange år fremadrettet, fordi flydende brændstoffer indeholder betydeligt større mængder energi, end de batterier vi kender i dag – både i forhold til vægt og volumen.

Derfor er der behov for, at der stilles krav til de anvendte brændstoffer i skibe og fly, så vi får sænket klimaaftrykket.

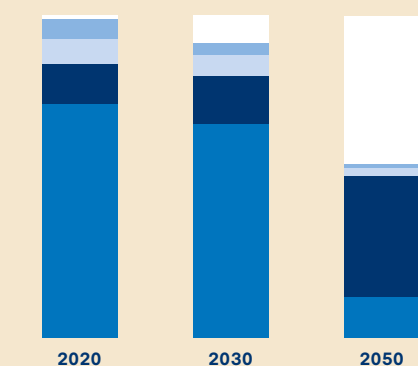
Det er naturligvis oplagt at sænke brændstoffernes CO₂-aftryk ved at bruge bæredygtige brændstoffer som SAF og e-SAF i luftfarten og e-methanol og e-ammoniak i skibsfarten.

Nu og her kan der være hurtige og effektive i klimareduktioner at hente, ved at fokusere på de såkaldte kondensstriber, som kan være et endnu større problem for klimaet end selve CO₂-udledningen fra forbrænding af flybrændstoffet.

→

Ændret output

VE-produkter frem mod 2050



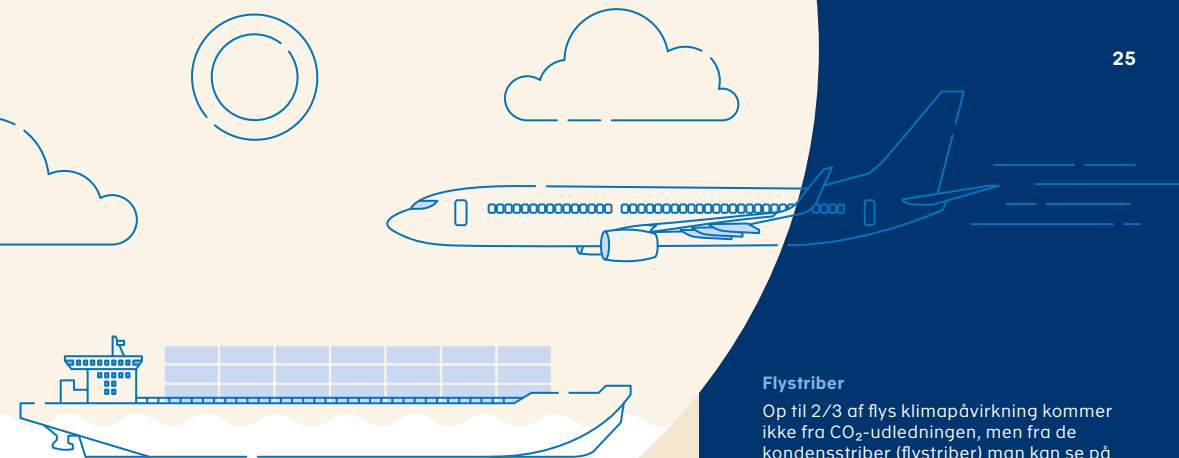
● Tranport, vej
● Skibe/fly
● Øvrig transport
● Industri/opvarmning
● Kemi



100%

Vedvarende ressourcer i 2050

25% i 2030,
1% i 2023

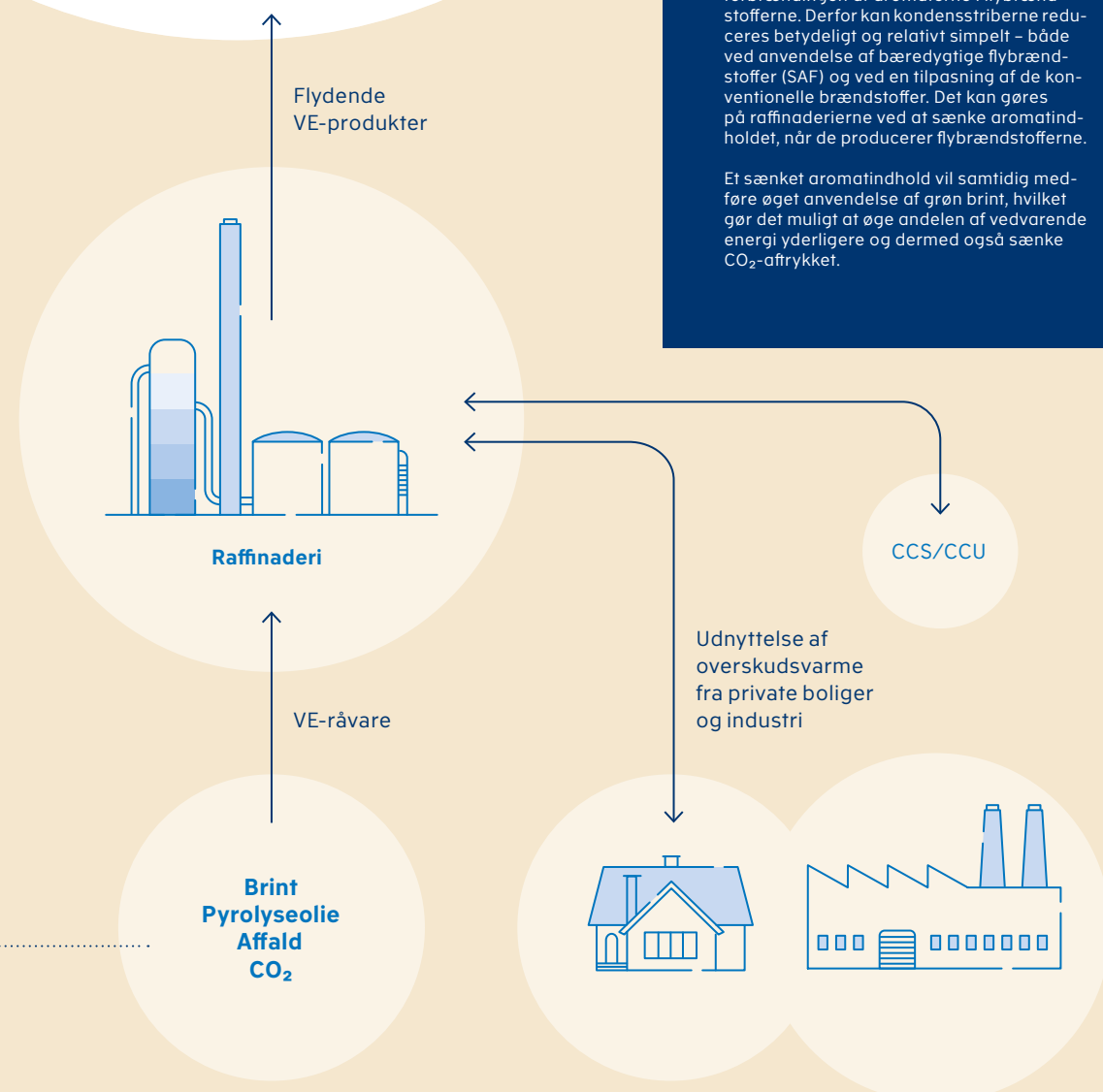


Flystriber

Op til 2/3 af flys klimapåvirkning kommer ikke fra CO₂-udledningen, men fra de kondensstriber (flystriber) man kan se på himlen – særligt ved de lange internationale flyvninger.

Kondensstriberne opstår i forbindelse med forbrændingen af aromaterne i flybrændstofferne. Derfor kan kondensstriberne reduceres betydeligt og relativt simpelt – både ved anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer (SAF) og ved en tilpasning af de konventionelle brændstoffer. Det kan gøres på raffinaderierne ved at sænke aromatindholdet, når de producerer flybrændstofferne.

Et sænket aromatindhold vil samtidig medføre øget anvendelse af grøn brint, hvilket gør det muligt at øge andelen af vedvarende energi yderligere og dermed også sænke CO₂-aftrykket.





De danske raffinaderier kommer til at spille en nøglerolle i den grønne omstilling.

De danske raffinaderier spiller en afgørende rolle for, at vi får omstillet luft- og skibsfarten.

I takt med at vejtransporten elektrificeres, vil efterspørgslen efter benzin og diesel falde. Samtidig forventer raffinaderierne en stigende efterspørgsel efter grønne brændstoffer til skibs- og luftfart og fra kemikalieindustrien til erstatning af de mange oliebaseerede produkter, der i stor stil bruges i vores hverdag.

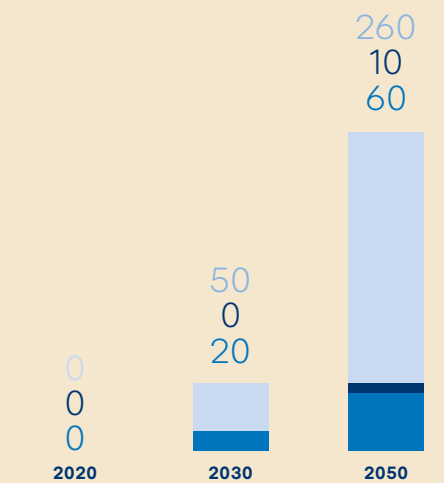
Ved at tilpasse produktionen og råvareinputtet kan raffinaderierne med løbende justeringer ændre produktionen, så de imødekommer den til en hver tid gældende efterspørgsel – også i fremtiden.

De danske raffinaderier kommer til at spille en nøglerolle i den grønne omstilling. Fremover vil brint, restbiomasse og CCS/CCU gradvist erstatte råolie, så raffinaderierne udvikler sig til store PtX-fabrikker.

PtX (Power-to-X) er en betegnelse for produkter, hvor elektricitet (power) er omdannet til noget andet (x). Det kan for eksempel være til flydende vedvarende brændstoffer til luft- og skibsfart. Her er de danske raffinaderier afgørende for at få volumen på omstillingen.

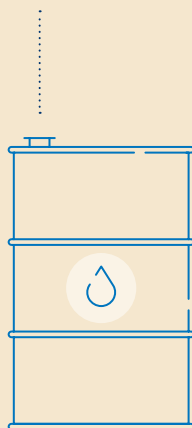
Forventet efterspørgsel på e-fuels baseret på EU-krav

'000 m³



● Maritime ● Aviation ● VE III

Fra 2030 er minimumskravet for anvendelse af PtX-brændstoffer 5,5%



E-fuels er på vej!

Tre nye EU-direktiver (FuelEU Maritime, ReFuelEU Aviation og VE-III) sætter krav om anvendelse af e-Fuels allerede fra 2025. Der er altså nogle krav der skal opfyldes og et fremtidigt marked der skal forsynes. Den forsyning vil komme fra raffinaderierne, der allerede er midt i en omstilling, og de mange nye PtX-producenter. Med udgangspunkt i den nye regulering, er det derfor muligt at forudsige den forventede efterspørgsel på e-Fuels.

1

FuelEU Maritime

Sætter reduktionskrav til anvendte brændstoffer i den maritime sektor. Reduktionskravet betyder som udgangspunkt, at der anvendes brændstoffer med høj fortrængnings-effekt for at opfylde kravet. Disse brændstoffer vil typisk være avancerede biobrændstoffer eller RFNBO (e-Fuels).

- Fra 2025 sættes der krav om 2% fortrængning.
- Fra 2030 stiger dette til 6% og mod 2050 stigende til 75%.

2

ReFuelEU Aviation

Sætter krav til luftfarts-selskaberne om anvendelse af bæredygtige og vedvarende syntetiske flybrændstoffer (SAF og eSAF), hvor eSAF vil være PtX.

- Fra 2030 sættes der krav om iblanding af 0,7% eSAF stigende til 35% i 2050.

3

Revideret direktiv om vedvarende energi (VE III)

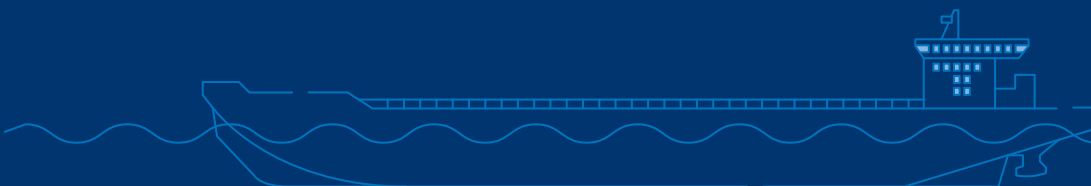
Sætter minimumskrav om anvendelse af PtX-brændstoffer i transport-sektoren.

- Minimumskravet lyder på 1% PtX- og avanceret biobrændstof fra 2025.
- I 2030 stiger det til 5,5%.

”
Uanset kriserne
er den store opgave
for branchen at
bidrage til den
grønne omstilling.



Transport



Udvikling i brændstofforbruget

I 2020 faldt forbruget af benzin og diesel som følge af perioderne med større eller mindre nedlukninger af Danmark på grund af Covid-19. Samlet set faldt forbruget af benzin og diesel med lidt over 5% i forhold til året før eller næsten 300.000 m³.

Henover 2021 steg forbruget af benzin og diesel igen i takt med, at Danmark åbnede op og fik bedre kontrol over Covid-19.

Ruslands invasion af Ukraine førte til stigende priser på særlig diesel hen over foråret og sommeren 2022. Da Tyskland samtidig satte afgiften på benzin og diesel kraftigt ned, påvirkede det salget af benzin og diesel i Danmark i den periode.

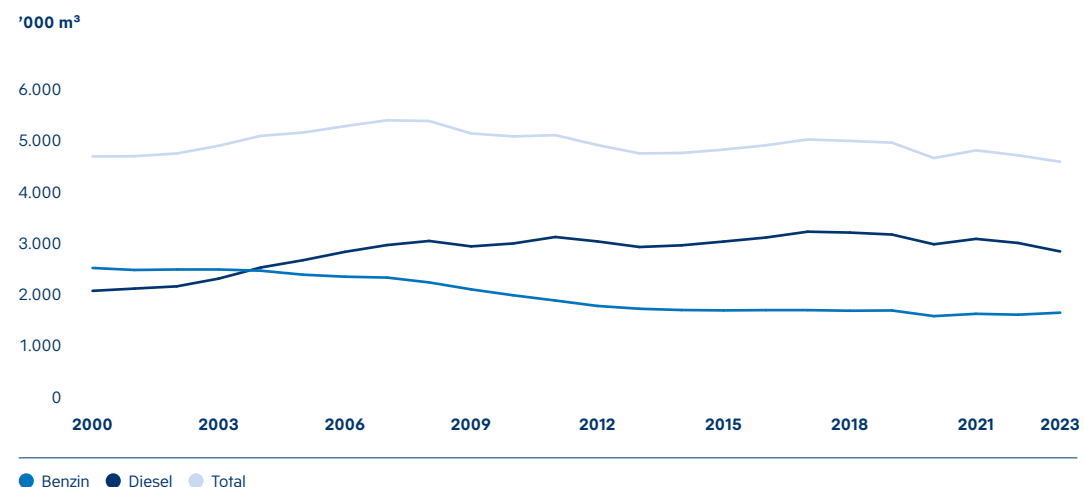
På stationerne tæt på den tyske grænse faldt salget med op til 50% og samlet faldt forbruget af benzin og diesel med omkring 10% i perioden. For hele 2022 faldt forbruget af benzin og diesel med cirka 100.000 m³ i forhold til 2021.

Brændstofforbruget fortsatte med at falde i 2023, primært som følge af et fald i forbruget af diesel på grund af færre nyregistrerede dieselpersonbiler de seneste år og deraf følgende generelle fald i antallet af dieslbiler på de danske veje.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Note: Forbruget i 2023 er baseret på en foreløbig opgørelse.

Brændstofforbrug 2000-2023



Biobrændstoffer

I 2023 blev der anvendt omkring 350.000 m³ biobrændstoffer fordelt på cirka 170.000 m³ biodiesel, cirka 170.000 m³ bioethanol og biogas svarende til cirka 10.000 m³ biodiesel.

Biodiesel blandes i al diesel til vejtransport og bioethanol i al benzin.

Fire råvaregrupper udgør grundlaget for produktionen af biobrændstofferne: rapsolie, korn, sukker og slagteriaffald og andre affaldsprodukter fra landbruget. Rapsolie er den væsentligste råvare og udgør mere end 40%. Herefter kommer korn (primært majs og hvede) og sukker, der samlet også udgør mere end 40%.

Siden 2018 har der i praksis ikke været anvendt palmeolie som råvare til biodiesel i Danmark. Fra at udgøre mere end 30% i 2014 udgjorde palmeolie i 2020 mindre end 2 promille af det samlede forbrug af biobrændstoffer. Siden starten af 2021 har det ikke været tilladt at anvende palmeolie som råvare til biobrændstoffer i Danmark. Det samme gælder for affaldsprodukter (PFAD) fra palmeolieproduktionen.

Der blev i 2022 brugt en lidt lavere mængde biobrændstoffer i forhold til 2021. Det skyldes et mindre fald i forbruget af benzin og diesel i forhold til 2021. Faldet i forbruget af benzin og diesel skyldes primært, at Tyskland hen over sommeren 2022 reducerede benzin og diesel-afgifterne kraftigt for at kompensere de tyske bilister mod de kraftigt stigende brændstofpriser som følge af Ruslands invasion af Ukraine. Det reducerede salget af benzin og diesel på stationerne tæt på den tyske grænse med mere end 50% i perioden. Samlet faldt salget af benzin og diesel i Danmark med mere end 10%.

I 2020 introducerede benzinselskaberne benzin med 10% bioethanol (E10) som standardbenzin på det danske marked. Indtil da var benzin med 5% bioethanol (E5) standardbenzin. Det har næsten fordoblet forbruget af bioethanol i 2020 i forhold til tidligere år.

Korn og sukker er den primære råvare til produktion af bioethanol. Rapsolie bruges som råvare til biodiesel.

Råvarerne til biobrændstofferne har sin oprindelse over stort set hele verden. Men i takt med udfasningen af palmeolie som råvare, har Europa fået en mere og mere dominerende rolle som leverandør af råvarerne til produktion af biobrændstofferne.

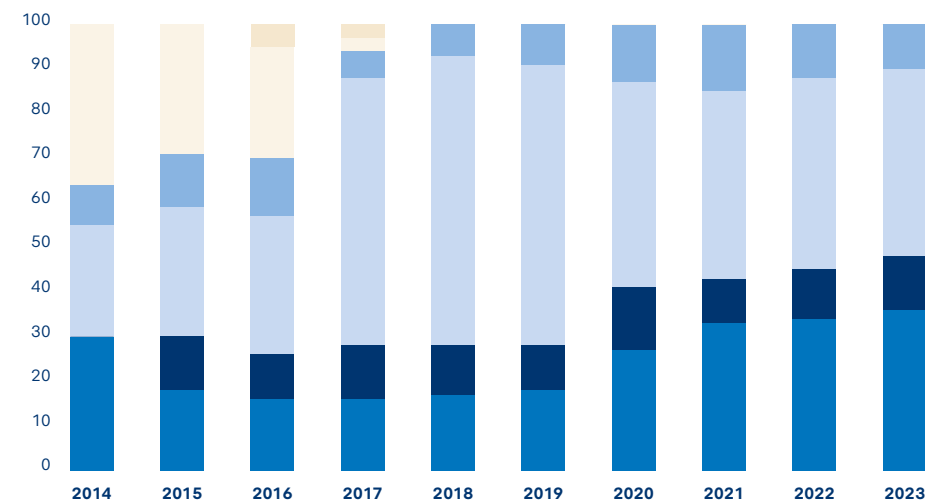
Biobrændstoffer baseret på råvarer med oprindelse i Rusland er næsten udfaset siden Ruslands invasion af Ukraine. Fra at udgøre næsten 50.000 m³ i 2021, faldt det til under 20.000 i 2022 og er i 2023 reduceret til 200 m³.

Når Rusland ikke er helt udfaset som leverandør skyldes det, at råvarerne til biobrændstoffer typiske er dyrket flere år før, at de ender som biobrændstoffer på det danske marked. Det forventes, at råvarer fra Rusland vil være helt udfaset i næste års opgørelse. Mindre end 10% af råvarerne har sin oprindelse i Danmark og består af rapsolie, slagteriaffald og andre affaldsprodukter.

Kilde: Drivkraft Danmark

Biobrændstoffer, råvarer

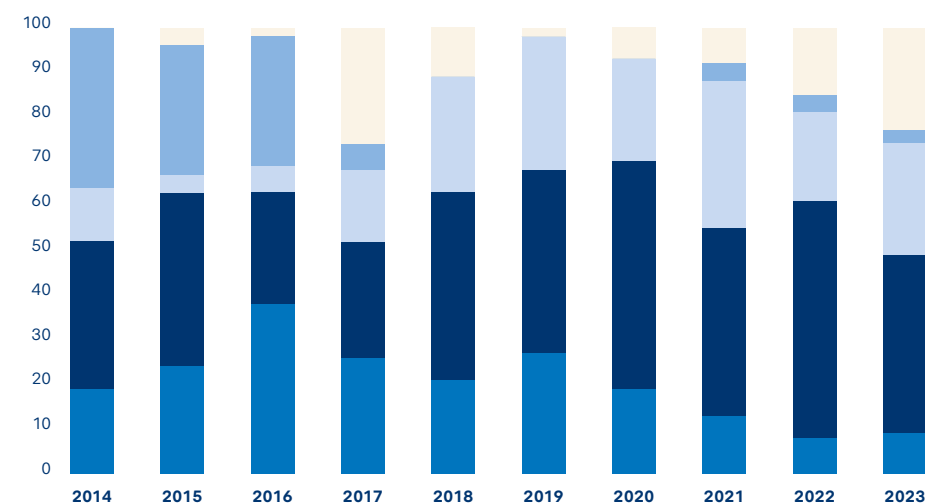
Procent



● Majs og korn ● Sukker ● Rapsolie mm. ● Animalsk fedt og andre affaldsprodukter
● Palmeolie ● Affald fra palmeolieproduktion

Biobrændstoffer, oprindelse

Procent



● Danmark ● EU ekskl. DK ● Europa ekskl. EU ● Asien ● Øvrige verden

Vedvarende energi i transport

Frem til 2010 udgjorde vedvarende energi kun en forsvindende andel af energiforbruget til vej- og jernbanetransport. Med Biobrændstofloven blev der i 2010 indført et krav om, at der skulle iblandes biobrændstoffer svarende til 5,75% (energi) i al benzin og diesel, hvilket ses på grafen.

I 2020 blev forbruget af bioethanol næsten fordoblet i forhold til tidligere år. I 2020 begyndte benzinselskaberne at blande 10% bioethanol i benzinen i stedet for som tidligere 5%. Det har sin baggrund i EU's VE-direktiv, hvor der er et krav om minimum 10% vedvarende energi i transporten i 2020.

Det opfyldes i Danmark via Biobrændstofloven, hvor der frem til 2021 var et krav om iblanding af 7,2% biobrændstoffer. Derfor skiftede Danmark 1. januar 2020 fra E5 til E10 som ny standardbenzin. Samlet reducerer det udledningen af CO₂ med cirka 200.000 ton om året at gå fra E5 til E10.

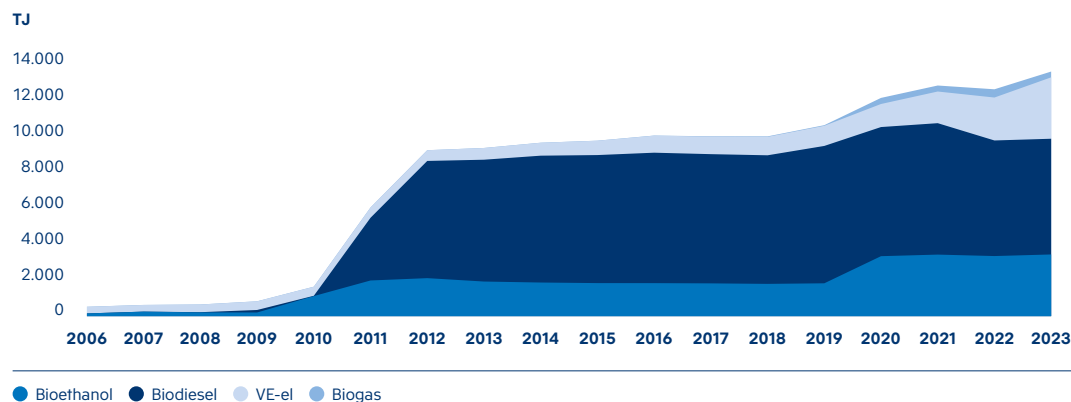
I 2022 blev iblandingskravet erstattet af CO₂-fortrængningskravet. Sammen med et faldende forbrug af diesel kan det forklare det faldende forbrug af biodiesel i 2022.

CO₂-fortrængningskravet fremmer efterspørgslen og brugen af biobrændstoffer med høj CO₂-fortrængning og reducerer dermed det samlede behov for biodiesel.

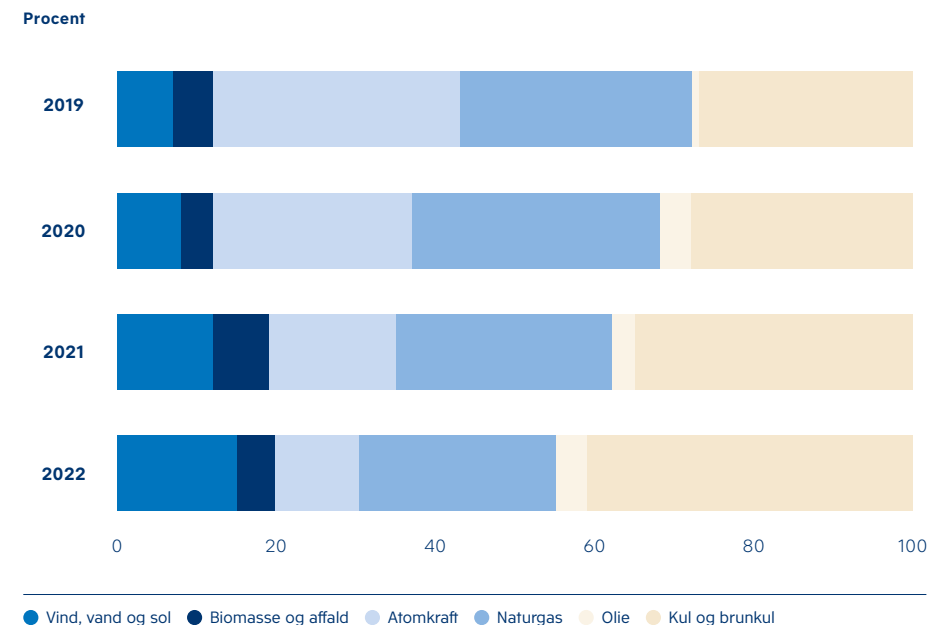
Umiddelbart kan det lyde paradoksalt, men det vil sammen med et stigende CO₂-fortrængningskrav frem mod 2030 øge udviklingen og efterspørgslen efter affaldsbaserede biobrændstoffer og PtX og udfase brugen af 1. generations biobrændstofferne.

Iblandingen af biobrændstoffer har betydet, at den vedvarende energi over få år er gået fra at udgøre få promille til i dag at udgøre næsten 10% af det samlede energiforbrug til vej- og jernbanetransport.

Vedvarende energi til transport



Elforbrug, råvarer



Bioethanol i benzin og biodiesel i diesel udgør næsten 90% af den samlede andel af vedvarende energi til transport.

Andelen af VE-el stiger fortsat og skyldes det stigende antal elbiler. Således blev antallet af el- og plugin hybridbiler fordoblet fra 2022 til 2023, og i flere måneder af 2023 udgjorde el- og plugin hybridbiler mere end halvdelen af de indregistrerede biler.

Ligesom biobrændstoffer produceres af forskellige råvarer, kommer den strøm, som kommer ud af stikkontakterne i Danmark også fra forskellige kilder.

På grund af den store udveksling af strøm med vores nabolande, produceres den gennemsnitlige strøm i det danske el-net i høj grad på fossile kilder og atomkraft.

I den viste periode er en stigende andel af el-forbruget såkaldt individuelt deklareret el, som er 100% VE. Men den generelt deklarerede el udgør fortsat omkring 2/3 af el-forbruget i 2022.

Den markante stigning i mængden af biogas i 2020, vurderes ikke at skyldes et stigende forbrug af gas i transporten, men at den gas, som anvendes i ticket systemet er biogas.

Note: 2023 baserer sig på en foreløbig opgørelse.

Kilde: Energistyrelsen, Energinet og Drivkraft Danmark

CO₂-udledning fra transportsektoren

I 2020 skete der ikke så overraskende et markant fald i antallet af kørte kilometer på de danske veje og CO₂-udledningen fra transporten som følge af perioderne med større eller mindre nedlukninger af Danmark på grund af Covid-19. Samlet faldt CO₂-udledningen med mere end 800.000 tons i 2020 i forhold til året før. I takt med den gradvise genåbning af Danmark i 2021 steg brændstofforbruget og dermed også CO₂-udledningen, men lå stadig under niveauet i 2019.

Ruslands invasion af Ukraine førte i foråret og hen over sommeren til markant stigende brændstofpriser. Tyskland reducerede i de tre sommermåneder afgifterne på benzin og diesel markant. Det førte umiddelbart til et fald i salget af benzin og diesel på op til 50% på de stationer, der ligger tættest på grænsen til Tyskland.

Samlet set faldt brændstofforbruget i de tre sommermåneder med omkring 10% i forhold til tidligere år svarende til omkring 100.000 m³.

Brændstofforbruget er fortsat med at falde i 2023, primært som følge af et lavere forbrug af diesel som følge af flere elbiler og færre dieselpersonbiler på de danske veje.

Det har samtidig betydet et fald i CO₂-udledningen fra transporten i 2023 på cirka 200.000 tons. Samlet er CO₂-udledningen fra transporten faldet med næsten 3 millioner tons, siden den toppede i 2007.

Genåbningen af Danmark i løbet af 2021 kunne også ses på antallet af kørte kilometer på de danske veje gennem 2021 og 2022, og vi fortsatte i 2023 med at køre mere, så det samlede antal kørte kilometer på de danske veje nu er oppe over niveauet før Covid-19.

Hvert år steg udledningen af CO₂ i takt med, at trafikken på vejene steg. Men siden 2007 er CO₂-udledningen fra transporten faldet med mere end 20%, samtidig med at antallet af kørte kilometer på de danske veje samlet set er steget med 15% i perioden.

Det skyldes en kombination af flere el-biler på de danske veje, at benzinbilernes effektivitet er steget med mere end 60% og dieselbilernes med mere end 50% siden 1997, og at der siden 2010 er blevet blandet 5% bioethanol i benzin og op til 7% biodiesel i diesel.

Fra 1. januar 2020 er der 10% bioethanol i benzinen, som yderligere har reduceret CO₂-udledningen.

Den øgede anvendelse af biobrændstoffer og den øgede energieffektivitet viser sig også i CO₂-intensiteten fra transporten per kørt kilometer (samlet CO₂-udledning fra transport delt med det samlede antal kilometer), som siden 2007 er faldet med mere end 20%. Og på trods af det stigende antal kørte kilometer i 2023 fortsætter intensiteten med at falde.

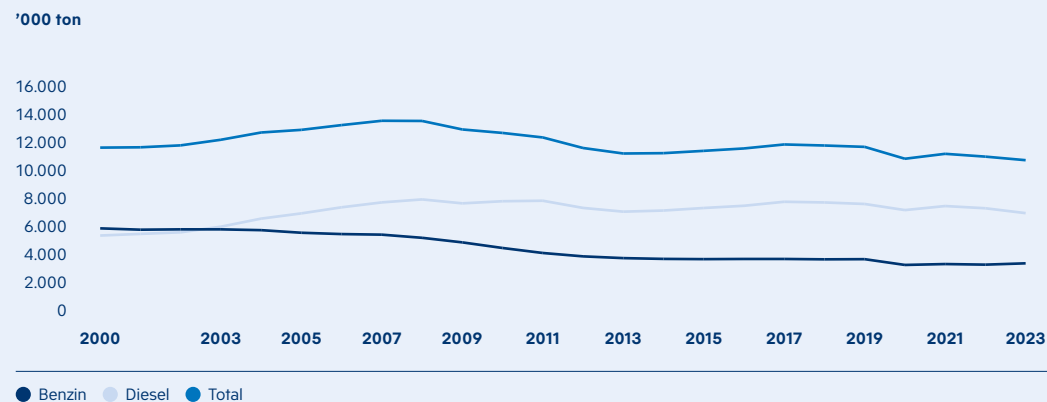
Hvis det ikke var for biobrændstoffer og energieffektiviseringer, ville udledningen fra transporten være mere end en million ton, eller næsten 10%, højere end den faktisk er.

I takt med at en større del af bilparken elektrificeres, og der frem mod 2030 kommer stigende krav til CO₂-fortrængningen og øget brug af VE-brændstoffer, vil udledningen fra vejtransporten fortsat falde, selvom der forventes en fortsat stigende kørsel på de danske veje.

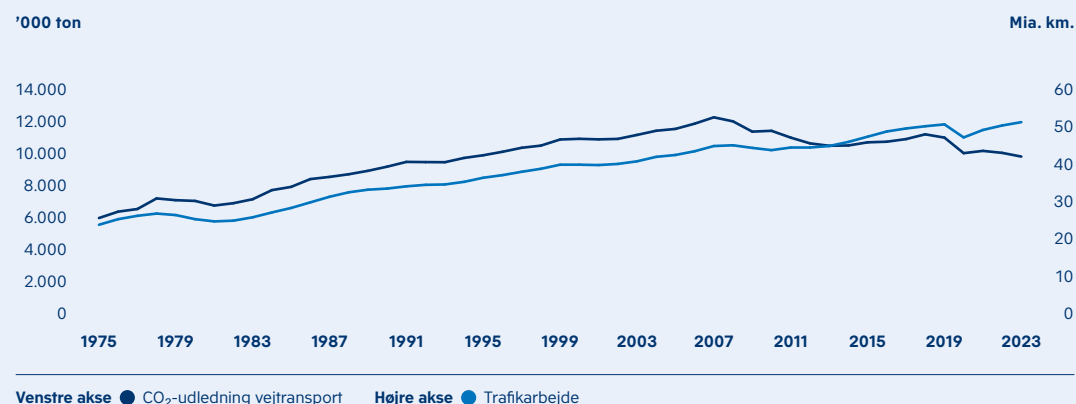
Kilde: Energistyrelsen, Vejdirektoratet og Drivkraft Danmark

Note: 2023 er baseret på en foreløbig opgørelse

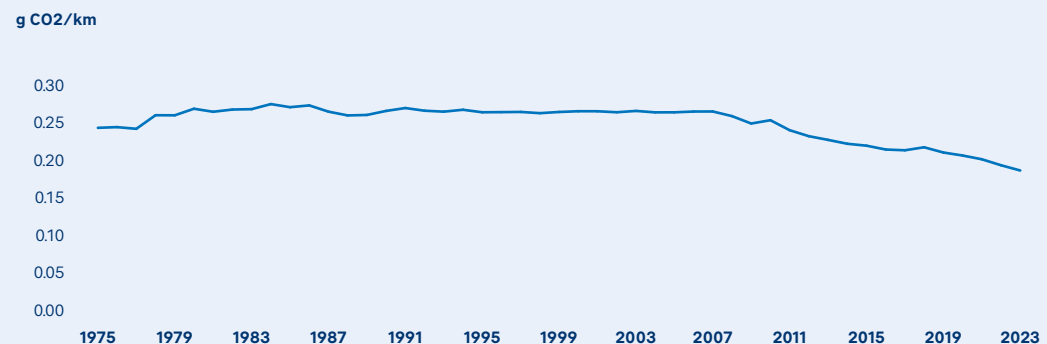
CO₂ fra transport



CO₂-udledning fra vejtransport og kørsel på de danske veje



CO₂-intensitet



Bilparken

Antallet af biler fortsætter med at stige, så vi ved udgangen af 2023 havde mere end 2,8 millioner personbiler.

I 2023 fortsatte faldet i antallet af benzin- og dieslbiler. Samlet faldt antallet af biler med cirka 80.000 i forhold til 2022, heraf udgjorde dieslbiler mere end 75%.

Antallet af benzin- og dieslbiler toppede i 2020. Siden er antallet faldet med mere end 100.000 primært som følge af et fald i antallet af dieslbiler. Modsat blev antallet af el- og plugin hybridbiler fordoblet fra 2022 til 2023.

Siden 2020 er antallet af rene elbiler fordoblet år for år. Og i flere måneder af 2023 udgjorde el- og plugin hybridbiler mere end halvdelen af de indregistrerede biler.

Frem til 2015 var benzin- og dieslbilen altdominerende i bilparken.

I takt med, at kravene til bilernes CO₂-udledning frem mod 2030 skærpes, satser bilfabrikerne i større omfang på udvikling og produktion af elbiler.

I samspil med den lave registreringsafgift på el- og hybridbiler frem mod 2030, vil en fortsat stigende andel af bilparken være elbiler i de kommende år.

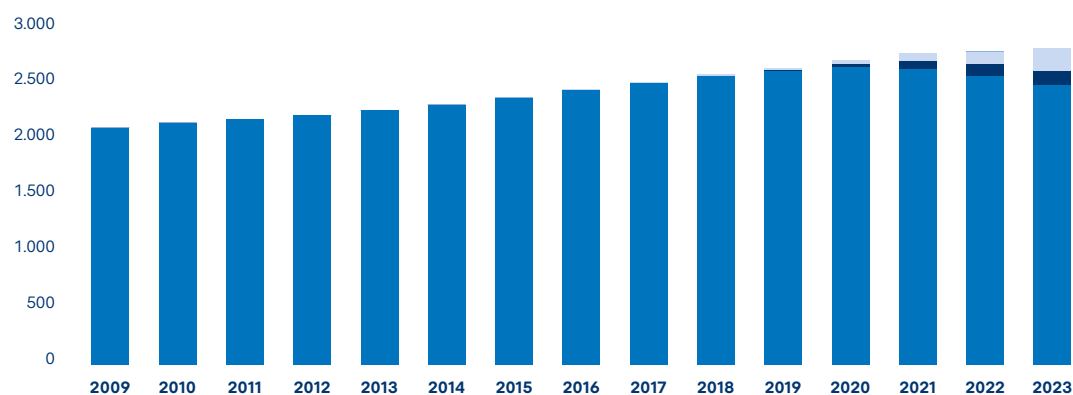
Gas- og brintbiler udgør stadig en forsvindende lille andel af den samlede bilpark.

Kilde: Danmarks Statistik og Drivkraft Danmark

Note: Opgørelsen baserer sig på antallet af personbiler ved årets udgang.

Udviklingen i bilparkens sammensætning

Personbiler, antal '000

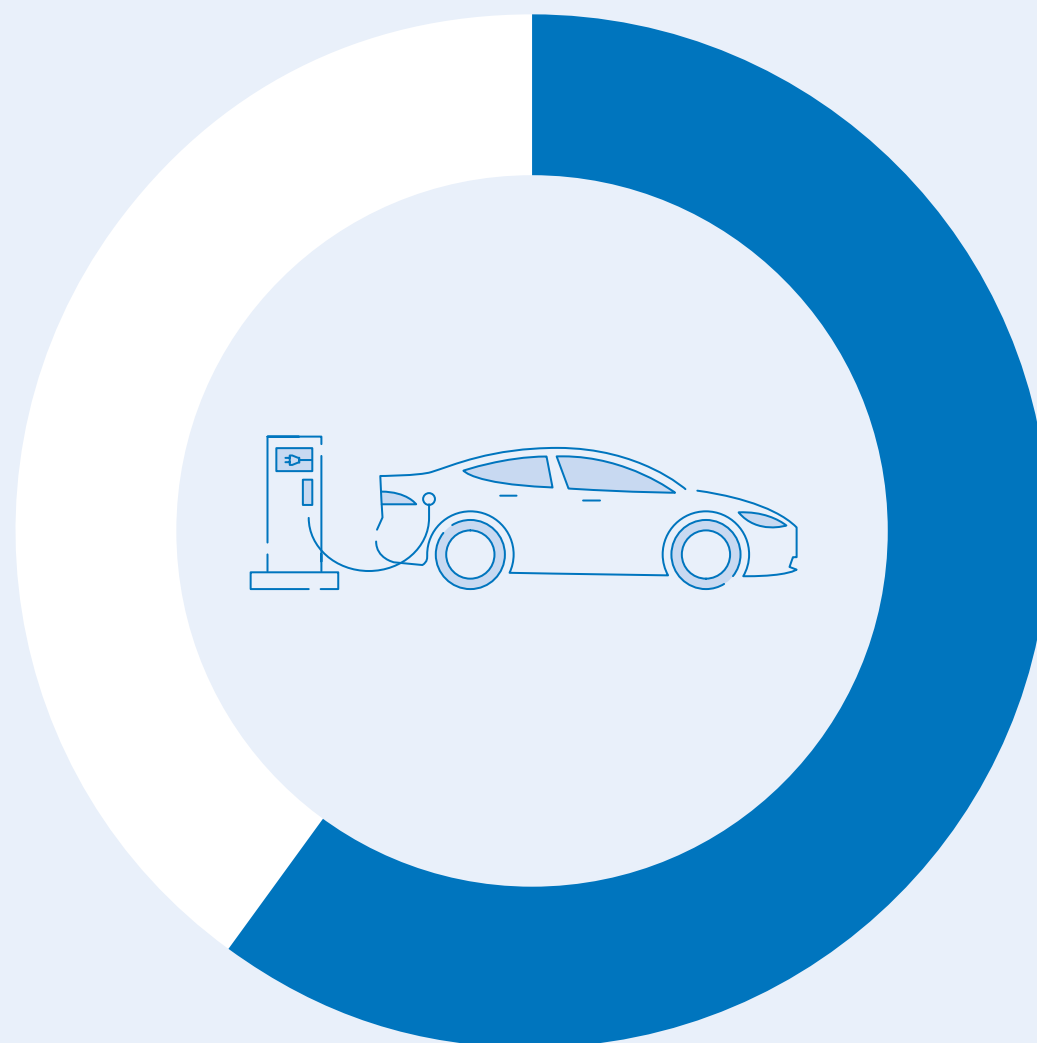


● Benzin og diesel ● Plug-in hybrid ● El ● Brint og andet ● Gas

El- og plugin hybridbiler udgjorde mere end

50%

af nyregistrerede biler i flere måneder af 2023



Lynladere til elbiler og ellastbiler

Dersættes rigtig mange lynladere op i Danmark i disse år. Der bliver især sat lynladere op på tankstationer og ved supermarkeder, restauranter, virksomheder, motorveje og andre steder, hvor elbiler har brug for hurtig opladning.

Både antallet af lokationer og ladepunkter, hvor der kan lyneslades hos Drivkraft Danmarks medlemmer, er mangedoblet de senere år, hvor udviklingen har været hurtigere end salget af elbiler.

Det er en udvikling, der vil fortsætte i de kommende år. Ved udgangen af 2024 forventer vi således, at antallet af lokationer og lynlade-punkter vil være næsten fordoblet.

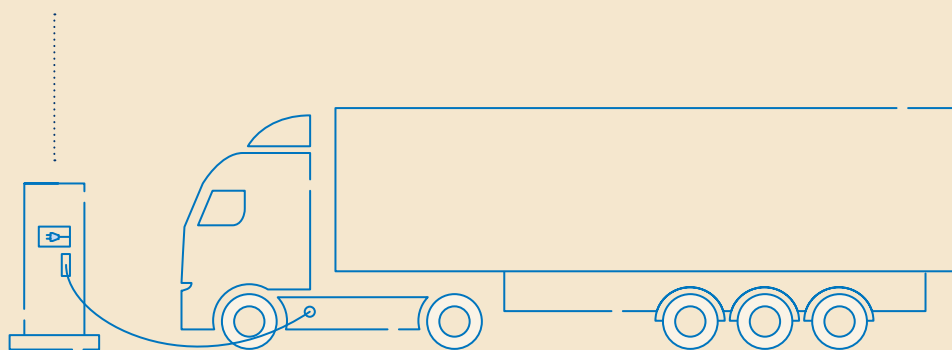
Lynladere vil blive sat op dér hvor elbilisterne har brug for det, og sammen med lette betalingsløsninger, vil det sikre et sammenhængende netværk af muligheder for at lade elbilen op på farten på samme måde, som vi kender det fra de traditionelle tankstationer.

Og de første lynladere til ellastbiler er også kommet på Danmarks kortet. I april 2022 åbnede landets første offentlige ladestander til den tunge transport i Nyborg. Siden er flere kommet til og i de kommende år vil Drivkraft Danmarks medlemmer investere milliarder i ladeinfrastruktur til de mange nye ellastbiler, der forventes at rulle ud på vejene.

Her kommer truckstationerne til at spille en vigtig rolle, med deres centrale placering i forhold til lastbilernes typiske kørselsruter og -mønstre rundt i landet og godstransporten til og fra Danmark. Samtidig er de kendetegnet ved sikre og lette tilkørselsforhold og ofte med diverse servicetilbud til chaufførerne på langfart.

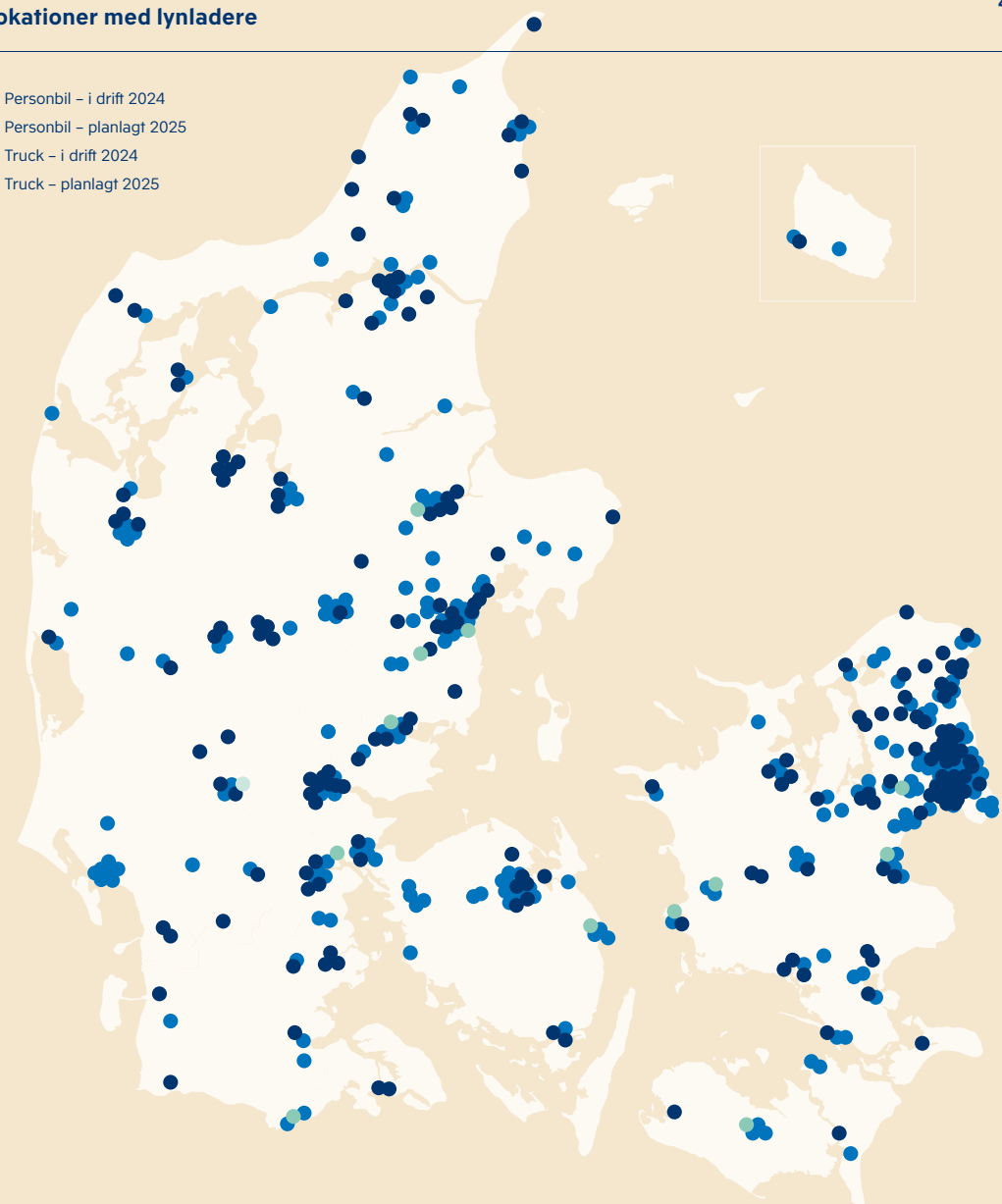
Kilde: Drivkraft Danmark

I april 2022 åbnede landets **første offentlige ladestander til den tunge transport** i Nyborg.

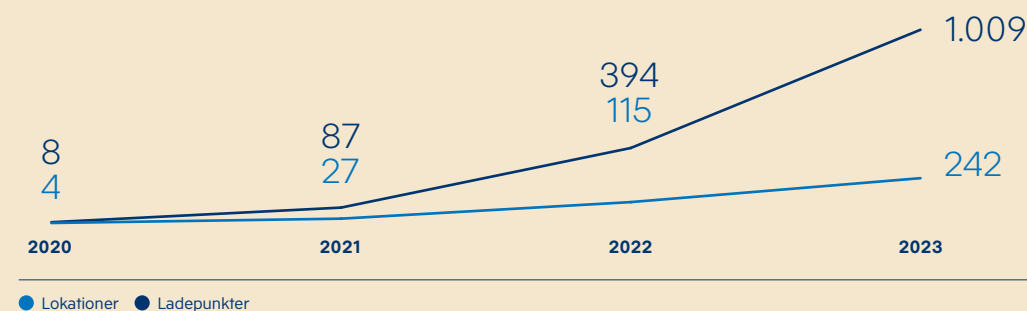


Lokationer med lynladere

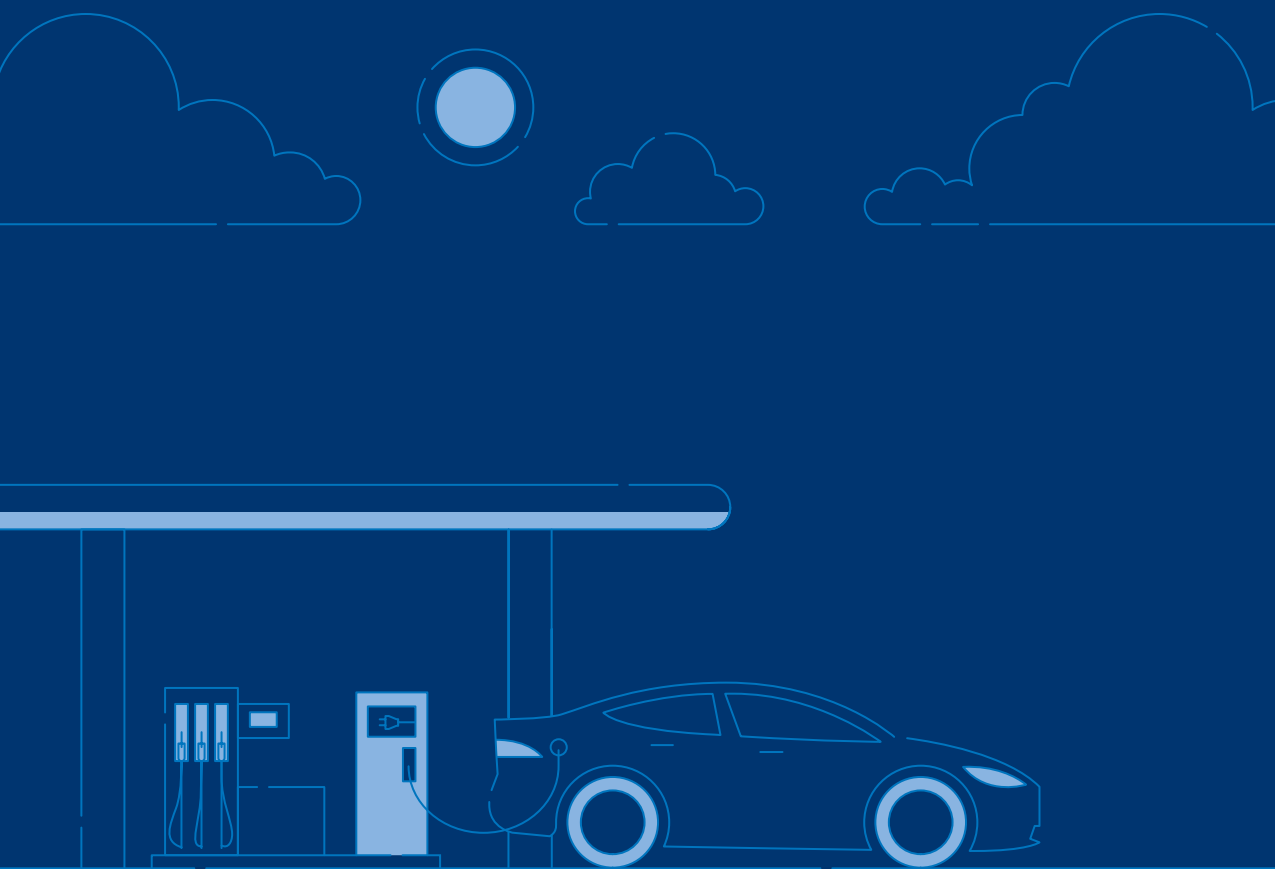
- Personbil – i drift 2024
- Personbil – planlagt 2025
- Truck – i drift 2024
- Truck – planlagt 2025



Antal lokationer og lynladepunkter 2020-2023

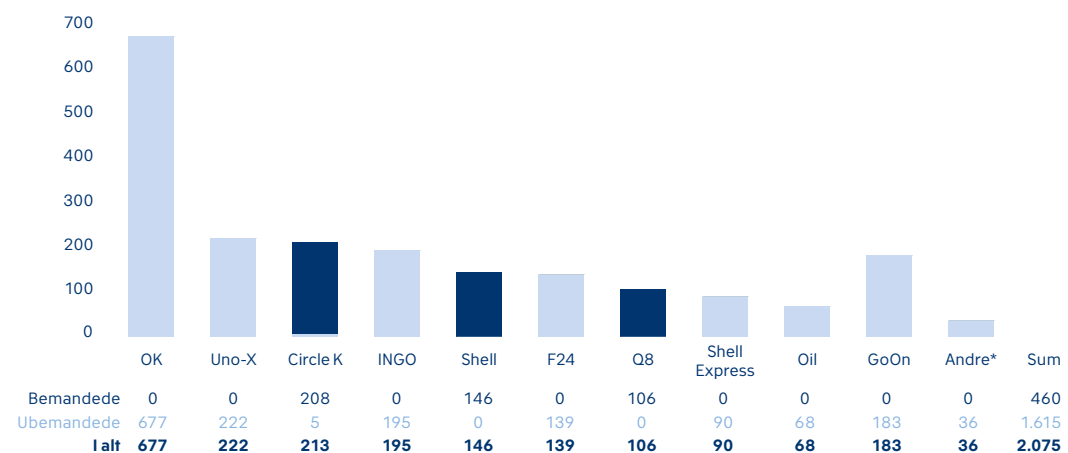


Stationer

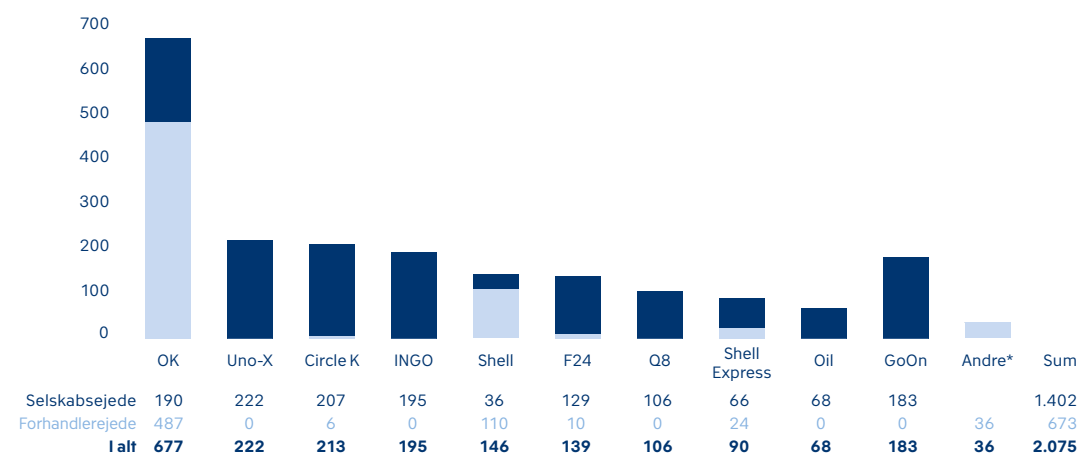


Fordeling af tankstationer

Antal tankstationer, bemandede og ubemandede



Antal tankstationer, selskabs- og forhandlerejet



* Blandt andet HK-Benzin og Lavpris Benzin. Tallet er anslået ud fra oplysninger fra selskaberne og øvrige kilder.
 En ubemandet station er defineret som en station, hvor det kun er muligt at betale for brændstoffet ved standen.
 Selv om der er en butik i tilknytning til stationen, er den derfor defineret som ubemandet, hvis der ikke kan betales for brændstoffet i butikken.

Bemandede og ubemandede tankstationer

Tankstationsmarkedet er altid under forandring og tilpasser sig løbende forbrugernes behov.

Det gælder både ift. antallet af stationer, fordelingen af bemandede og ubemandede stationer samt udbuddet af convenience og af nye drivmidler.

De seneste års svage stigning i antallet af stationer i Danmark fortsatte i 2023 efter en kort opbremsning i 2022, så der nu er 2075 stationer at vælge imellem for bilisterne. Det er en stigning på 9 stationer i forhold til sidste år.

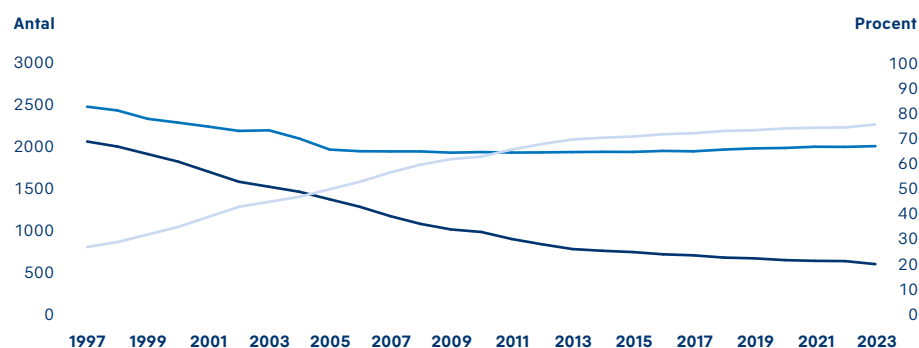
Siden 1997 er de ubemandede stationers relative andel næsten tredoblet, så de i 2023 udgjorde mere end 75% af det samlede antal tankstationer.

Kilde: Drivkraft Danmark



Siden 1997 er de ubemandede stationers relative andel næsten tredoblet.

Antal tankstationer



● Antal ● Procent bemandede ● Procent ubemandede

Tankstationer i forhold til størrelse

Betydelige strukturelle ændringer på tankstationsmarkedet har betydet, at små lokale stationer er lukket til fordel for store og centralt beliggende stationer.

Frem til midten af 2000'erne steg den gennemsnitlige omsætning af benzin og diesel på stationerne. Det skyldtes en reduktion i det samlede antal stationer, primært de mindste, og en fortsat stigning i forbruget af benzin og diesel.

I takt med det faldende forbrug af benzin og diesel siden første halvdel af 2010'erne, og et svagt stigende antal stationer, er det gennemsnitlige brændstofsalg per station langsomt begyndt at falde igen.

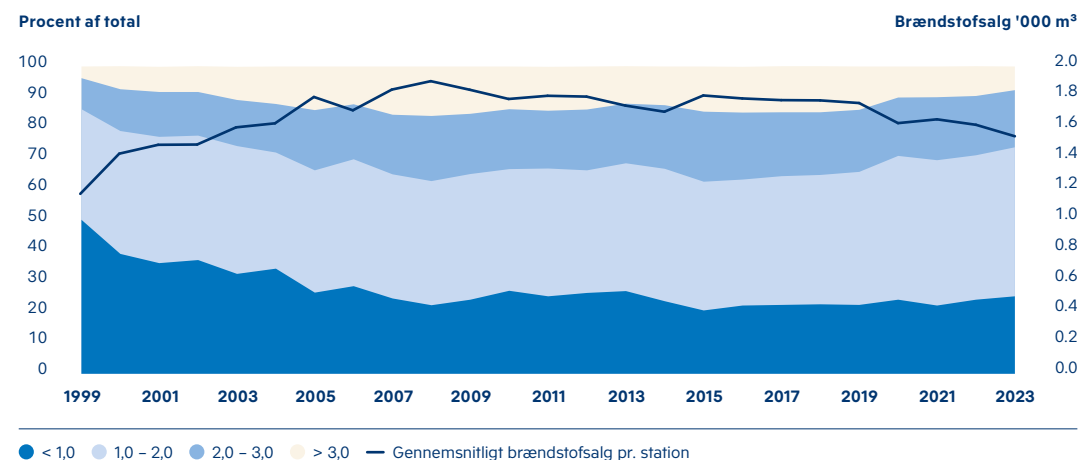
I de seneste år har der været en tendens i retning af, at de mindre stationer står for en forholdsvis stigende andel af det samlede salg af brændstoffer. Det kan skyldes ændrede tanknings- og kørselsmønstre som følge af Covid-19.

På flere og flere tankstationer er det også muligt at lade elbilen op. I takt med det stigende antal elbiler vil flere og flere tankstationer tilbyde opladning til bilisten på farten. Med en butik i tilknytning til tankstationen vil det også være muligt at tanke frisk kaffe og andre fornødenheder til køreturen.

Opgørelsen over udviklingen i det gennemsnitlige salg er omtrentlig og skal derfor alene ses som en tendens i udviklingen.

Kilde: Drivkraft Danmark

Tankstationer i forhold til størrelse



● < 1,0 ● 1,0 - 2,0 ● 2,0 - 3,0 ● > 3,0 — Gennemsnitligt brændstofsalg pr. station

Butiksomsetning

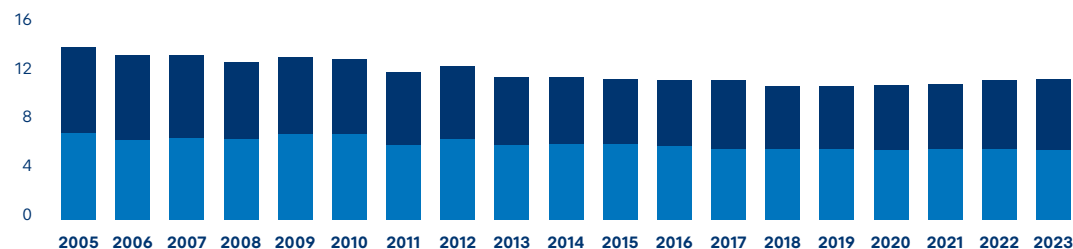
Omsætningen i butikkerne på både tankstationerne og i det øvrige kioskmarked fortsætter den stigende tendens fra de seneste år. Det er primært drevet af en stigende omsætning i butikkerne på tankstationerne. Med et fortsat svagt faldende antal tankstationer med butikker er det lykkedes at øge den gennemsnitlige omsætning per butik. Det er sket efter en målrettet indsats for at udvide sortimentet og øge kvaliteten af mad og kaffe samt udvikling af nye "To Go" koncepter.

I 2023 fortsatte stigningen i den gennemsnitlige omsætning i butikkerne på tankstationerne. Omsætningen ligger nu over 11 millioner kroner per butik. Den gennemsnitlige omsætning på det øvrige kioskmarked lå med lige under 4 millioner kroner i 2023 på niveau med 2022.

Kilde: Retail Institute Scandinavia og Drivkraft Danmark

Samlet butiksomsetning

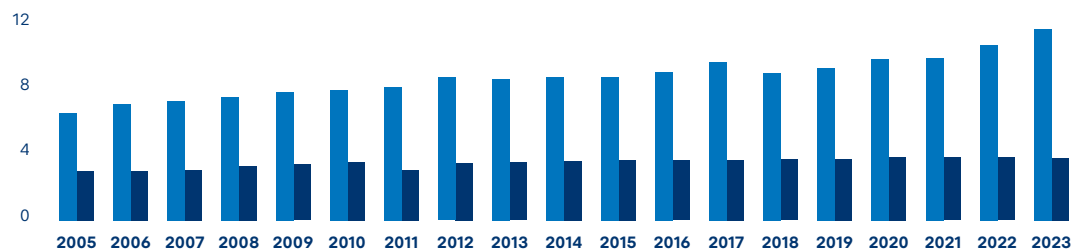
Mia. kr. ekskl. moms



● Tankstationer ● Det øvrige kioskmarked

Gennemsnitlig butiksomsetning

Mio. kr. per butik



● Tankstationer ● Det øvrige kioskmarked

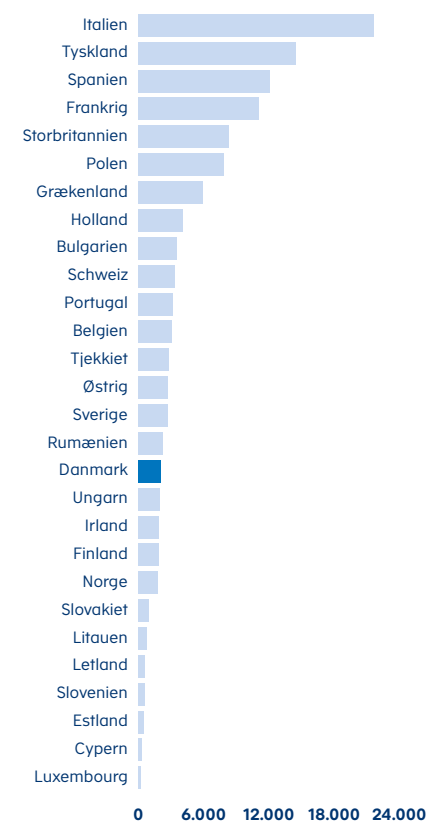
Tankstationer i Europa

Danmark hører til blandt de lande i Europa med det højeste antal tankstationer i forhold til antal biler. Det er naturligvis dejligt for forbrugeren med meget at vælge imellem, men der er også en udfordring for den enkelte station, når kundegrundlaget i form af antal biler er så lavt.

Af samme årsag er et betydeligt antal danske stationer over de seneste år skiftet fra bemandet til ubemandet drift, hvilket reducerer driftsomkostningerne. Nye stationer etableres typisk med ubemandet drift.

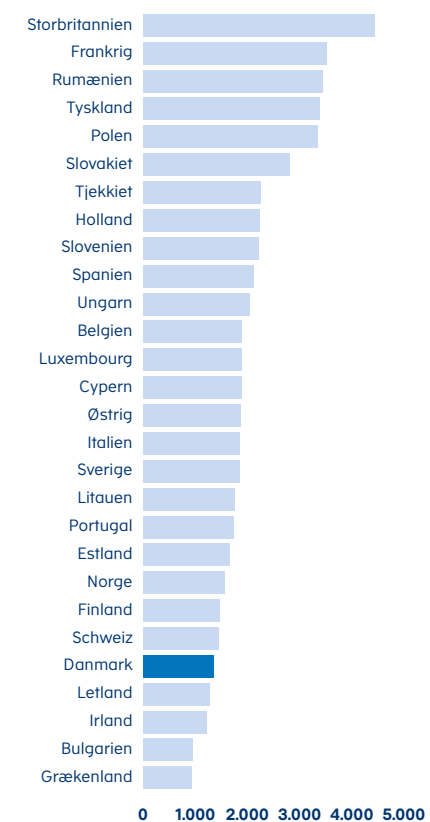
Kilde: ACEA, FuelsEurope og Drivkraft Danmark

Antal tankstationer i Europa



Antal stationer

Antal biler per tankstation i Europa



Biler per station

Bilvask

Antallet af bilvaske i vaskehaller fortsatte den stigende tendens i 2023. Det betyder, at mængden af spildevand fra manuel vask, der ender urensset i naturen fortsætter med at falde. Samtidig reduceres vandforbruget fra bilvask betragteligt.

De mest effektive vaskehaller bruger mindre end 35 liter rent vand per vask, hvor der ved manuel vask let bruges over 100 liter vand.

”

2/3 af spildevandet fra manuel vask ender urensset i naturen.

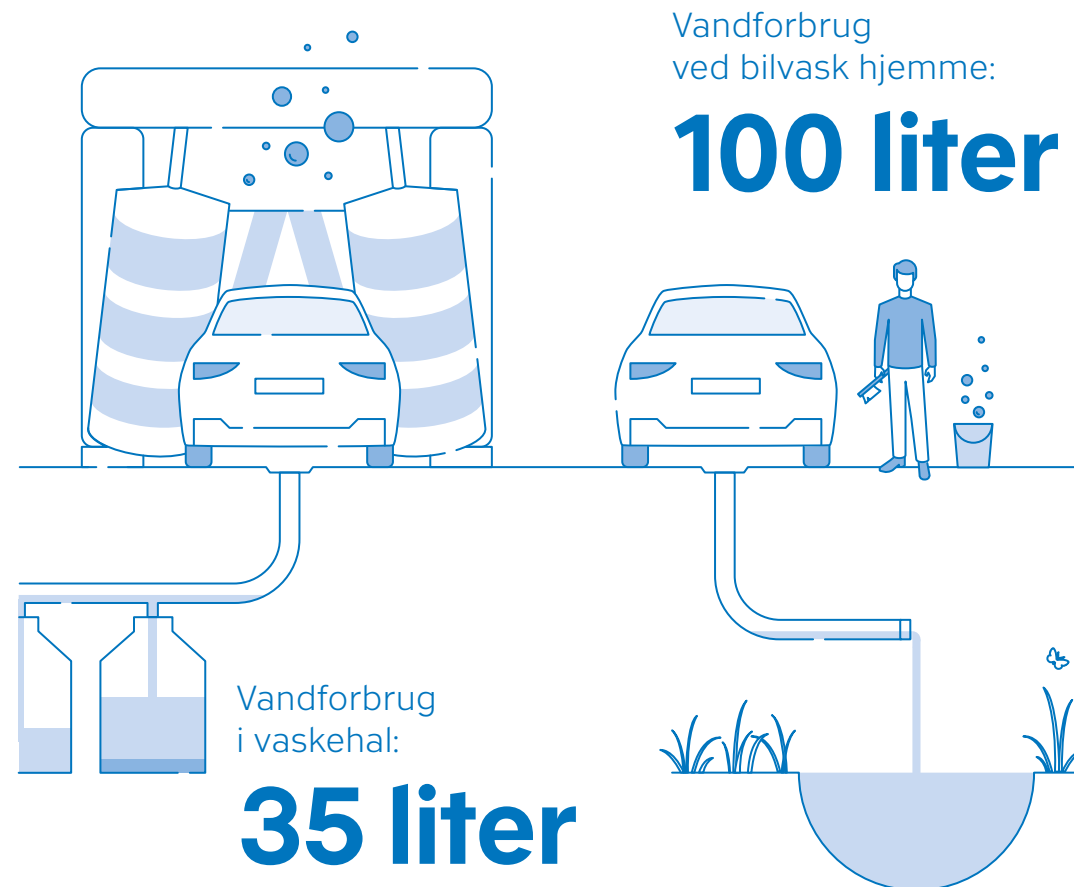
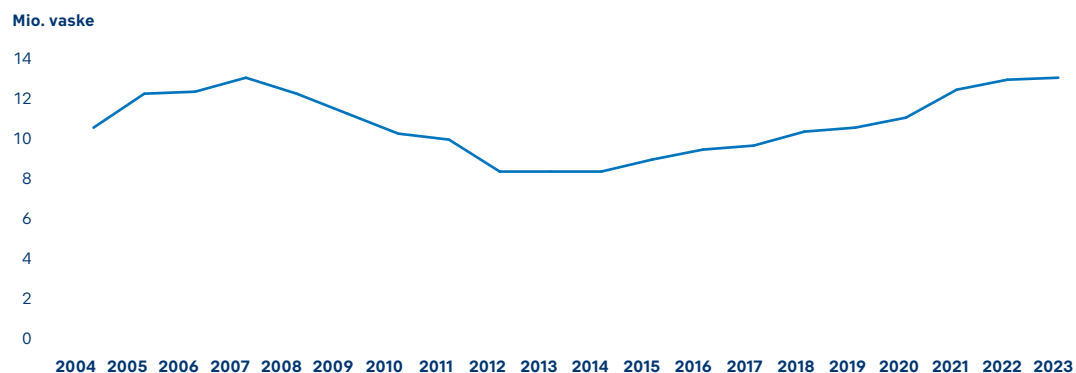
Alt vaskevand fra vaskehaller ledes via kloak til det kommunale rensningsanlæg, hvorimod op til to tredjedele af spildevandet fra en manuel vask ender urensset i naturen.

På trods af fremgangen i at vaske i vaskehalerne, anslås det, at der sker mere end fem millioner manuelle vaske om året.

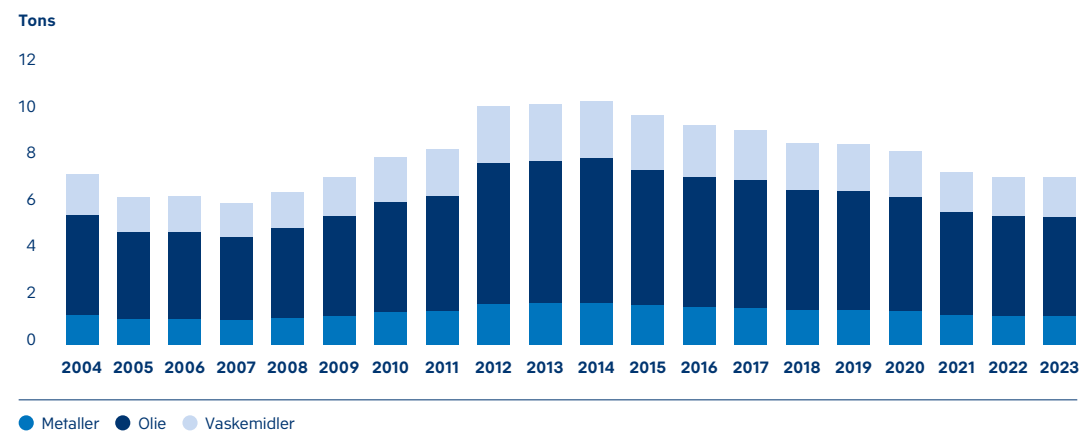
Det betyder desværre, at der ender næsten to ton vaskemidler, mere end 4 ton olieaffald og mere end ét ton metaller direkte i naturen hvert år som følge af manuelle vaske.

Kilde: Miljøstyrelsen og Drivkraft Danmark

Antal bilvaske i vaskehaller

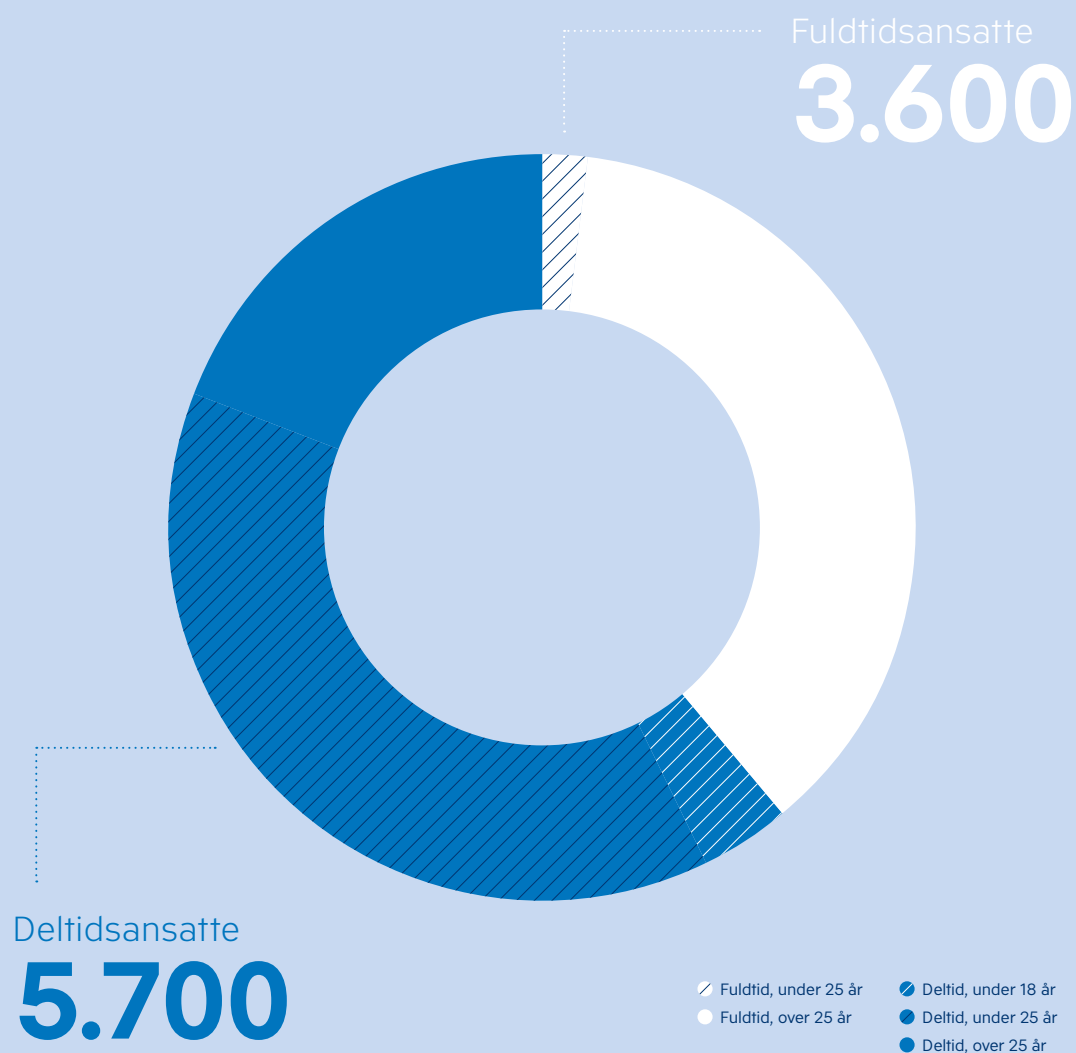


Manuel bilvask, udledning af miljøfremmede stoffer



Antal medarbejdere

Branchen beskæftiger over 9.000 medarbejdere indenfor salg, service og administration, på depoter, raffinaderier og i butikker. For mange unge er tankstationen deres første møde med arbejdsmarkedet.



Medlemmer

Allego Denmark ApS
 Billund Refuelling I/S
 BP Aviation A/S
 Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S
 Castrol Denmark A/S
 Circle K Danmark A/S
 Crossbridge Energy A/S
 Danish Refuelling Services I/S
 DCC Energi Danmark A/S
 DCC & Shell Aviation Denmark A/S
 European Energy A/S
 FUCHS LUBRICANTS DENMARK ApS
 Intertek Denmark A/S
 Inter Terminals Denmark A/S
 Kalundborg Refinery A/S
 KNI A/S
 Kosan Gas A/S
 Looad ApS
 Malik Energy A/S
 Monta ApS
 OIL! tank & go ApS
 Oiltanking Copenhagen A/S
 OK a.m.b.a
 Per Nørby ApS
 Primagaz Danmark A/S
 Q8 Danmark A/S
 RECHARGE
 SASOIL Denmark A/S
 Spirii ApS
 SST Fuelling Services I/S
 TCB Retail ApS
 TotalEnergies Marketing Denmark A/S
 Uno-X Mobility Danmark A/S
 Uno-X Smørelie A/S
 Wash World ApS
 Zapp ApS



Drivkraft Danmark
Esplanaden 34 A, 1. th.
1263 København K

Tlf: 33 45 65 10
CVR: 55 65 80 13
drivkraftdanmark.dk