

DrivkraftDanmark

Branchestatistik 2020



Organisation

Drivkraft Danmark
 Esplanaden 34 A, 1.th.
 1263 København K.
 Telefon: 3345 6510
 Mail: info@drivkraftdanmark.dk
 Website: www.drivkraftdanmark.dk

Sekretariat

Direktør: Jacob Stahl Otte
 Teknik- og miljøchef: Michael Mücke Jensen
 Politisk chef: Jeppe Røn Hartmann
 Kommunikationschef: Anette Lykke Rasmussen
 Analysechef: Allan Skytte Christensen
 LPG-konsulent: Anne Sig Rosvall
 Projektchef, Miljøpuljen: Morten Christensen
 Konsulent, Energisparepuljen: Jørgen K. Nielsen
 Chefjurist: Jeanette Werner
 Advokat: Per Alm
 Juridisk konsulent: Anne-Dorte Dunk
 Administrationschef: Tine Heick
 Chefsekretær: Gitte Pleidrup

Bestyrelse

Formand: Peter Rasmussen, Salgsdirektør, Circle K Danmark A/S
 Næstformand: Jørgen Wisborg, adm. direktør, OK a.m.b.a.
 Magnus Kamryd, adm. direktør, Q8 Danmark A/S
 Flemming Hermansen, Sales Director, Kosan Gas A/S
 Christian Heise, adm. direktør, DCC Energi Danmark A/S
 Louise Dalgaard, T&S Manager, A/S Dansk Shell
 Sølvi Storsæter Bjørgum, adm. direktør, Equinor Refining Denmark
 Elo Andersen, CEO, YX Danmark A/S

ISSN, print: 0109-3916

ISSN, web: 1901-2985

Design: e-Types

Typografi: Academy Sans og Berlingske Serif

1-9

Transport, energi og klima

Centrale statistikker om produktion og forbrug af energi i Danmark, brændstoffer og udvikling i transportens klimaaftryk.

10-18

Branchen

Branchetal for tankstationer, drivmidler, bilvask, butikker og medarbejdere.

Transport, energi og klima

1 Olieforbrug

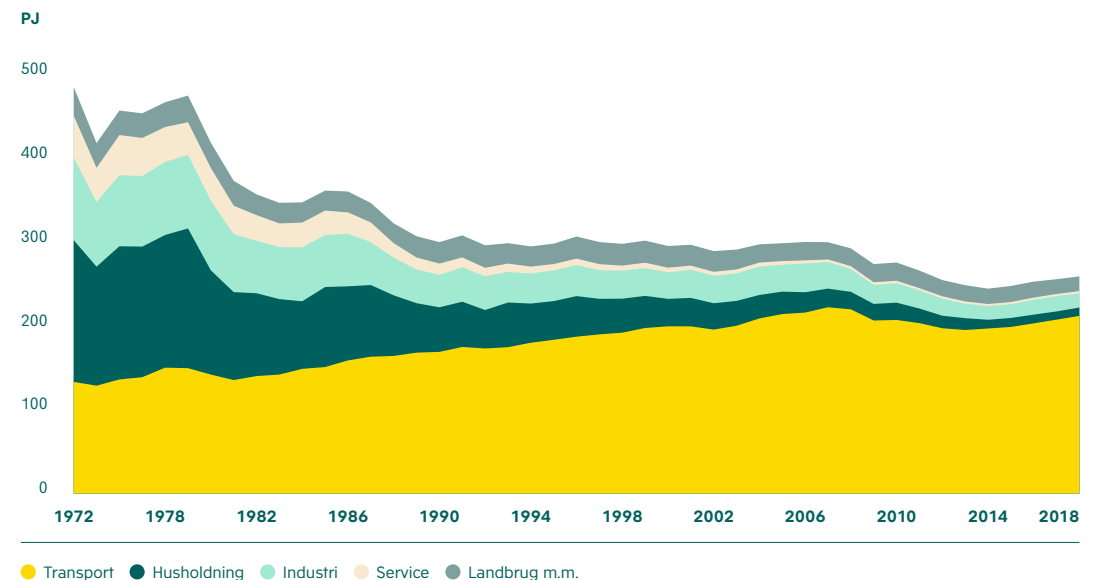
→ Siden 1972 er Danmarks olieforbrug næsten halveret. I perioden fra 1990 og frem til midten af 2000'erne var olieforbruget nogenlunde konstant. Siden 2008 er olieforbruget faldet med mere end 15 %. Det er især til opvarmning i husholdningerne, landbruget, serviceerhvervene og industrien, at olieforbruget er reduceret og erstattet med fjernvarme, naturgas, pillefyr og varmepumper. I de seneste år er det samlede olieforbrug igen begyndt at stige. Stigningen skyldes et øget forbrug af diesel til transport og andre anvendelser af olie i erhvervslivet.

Olieforbruget til opvarmning falder stadig. Det skyldes fortsat fokus på energibe-

sparelser og en målrettet indsats for at udskifte ældre ineffektive oliefyr med nye energieffektive oliefyr, eldrevne varmepumper og pillefyr. En foreløbig opgørelse for 2019 viser, at det samlede olieforbrug ligger på niveau med forbruget i 2018. Transportens andel af olieforbruget er i perioden steget fra næsten 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 næsten 10 %, på trods af at transporten i samme periode er steget med mere end 10 %.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

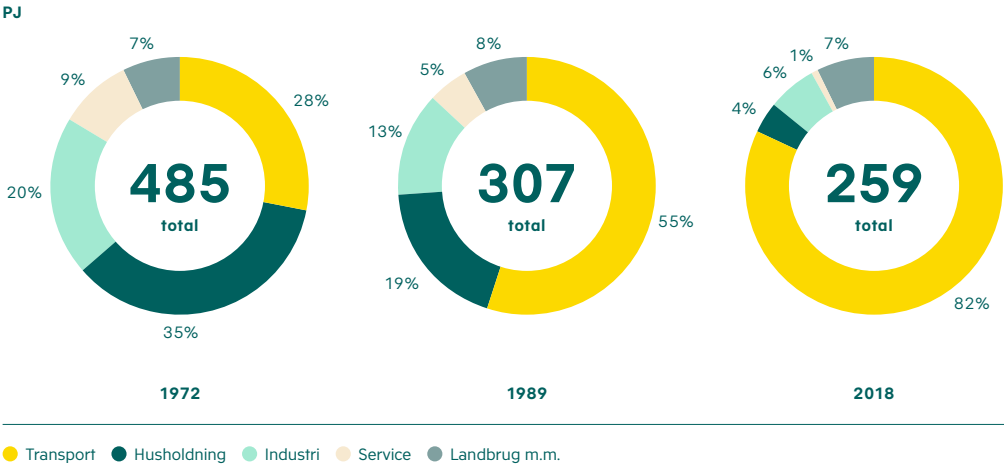
Danmarks olieforbrug



”

Olieforbrug til opvarmning falder stadig. Det skyldes fortsat fokus på energibesparelser og en målrettet indsats for at udskifte ældre ineffektive oliefyr med nye energieffektive fyr, eldrevne varmepumper og pillefyr.

Olieforbrug fordelt på sektorer

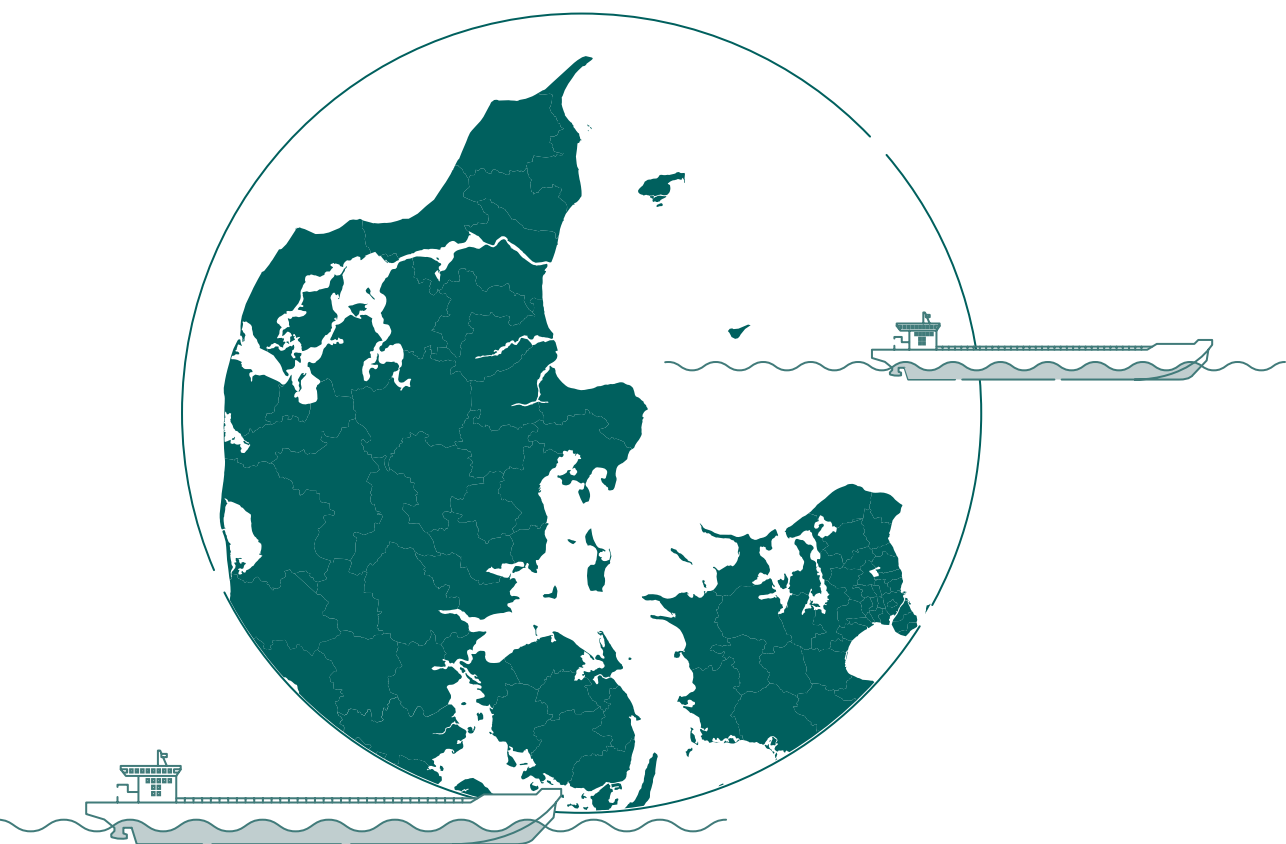


Danmarks olieforbrug, '000 m3

	2017	2018	2019
Indenlandsk forbrug			
Flydende gas (LPG)	111	105	110
Benzin	1.800	1.789	1.793
heraf: - blyfri 92 oktan	178	140	82
- blyfri 95 oktan	1.622	1.649	1.711
Petroleum	1	1	1
Gas/dieselolie	4.527	4.733	4.765
heraf: - fyringsolie	338	311	272
- diesel	3.331	3.315	3.276
- anden dieselolie	684	782	796
- anden gasolie	380	357	348
Fuelolie	86	58	62
Smøreolie	48	51	53
Bioethanol*	85	85	84
Biodiesel*	218	218	209
I alt indenlandsk forbrug	6.779	6.769	6.711
Flybrændstoffer**			
Benzin	2	1	1
Jetbrændstof	1.288	1.286	1.295
I alt flybrændstoffer	1.289	1.287	1.296
International bunkersolie			
Gas/dieselolie	429	441	405
Fuelolie	139	221	379
I alt bunkers	568	661	784
I alt forbrug	8.636	8.717	8.791

Forbruget i 2019 er baseret på en foreløbig opgørelse. Forbrug i raffinaderier, på Grønland og Færøerne er ikke medregnet
* Indgår som en del af benzin (bioethanol) og diesel (biodiesel). Forbruget er omtrentligt
** Inklusiv Forsvarets forbrug
Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

2 Eksport og import af olieprodukter



Danmarks nettoeksport

'000 m³

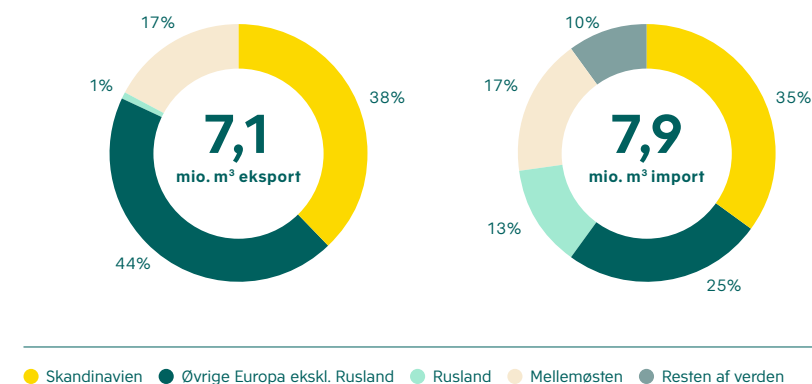
Benzin	999
Fuelolie	514
LPG	126

Danmarks nettoimport

'000 m³

Jetfuel	1.248
Råolie	2.740
Gas-/dieselolie	939

Eksport og import af olieprodukter, 2019



Eksporten til Sverige udgør **næsten 2 mio. m³**

→ Selv om de to danske raffinaderier samlet set kan forsyne det danske marked med olieprodukter, er der hvert år en betydelig eksport og import af olieprodukter. Det skyldes dels ubalance i forbrug og produktion af en række olieprodukter, primært fuelolie og flybrændstof, og at en række selskaber importerer de produkter de sælger i Danmark.

Næsten halvdelen af den danske import af olieprodukter (benzin, diesel, fuelolie med mere) kom i 2019 fra Norge, Sverige

og Rusland. Importen fra lande uden for Europa består primært af flybrændstof. Næsten halvdelen af den danske eksport af olieprodukter (eksklusive råolie) er til det øvrige Skandinavien. Sverige er den største importør af danske olieprodukter. Eksporten til Sverige udgør næsten 2 millioner m³. Størstedelen af eksporten til lande uden for Europa består af fuelolie.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

3 Produktion fra danske raffinaderier

→ Frem til 1997 var der tre raffinaderier i Danmark. Q8's raffinaderi ved Stignæs, Equinors raffinaderi ved Kalundborg og Shells raffinaderi 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. I 1997 lukkede raffinaderiet i Stignæs, hvilket førte til en markant nedgang i den samlede produktion i Danmark. Produktionen fra de danske raffinaderier svarer stort set til forbruget i Danmark. Produktionen af diesel og ikke mindst jetfuel er dog mindre end forbruget,

og modsat er produktionen af benzin og fuelolie større end forbruget. Dertil kommer, at en række selskaber importerer de olieprodukter, de sælger i Danmark.

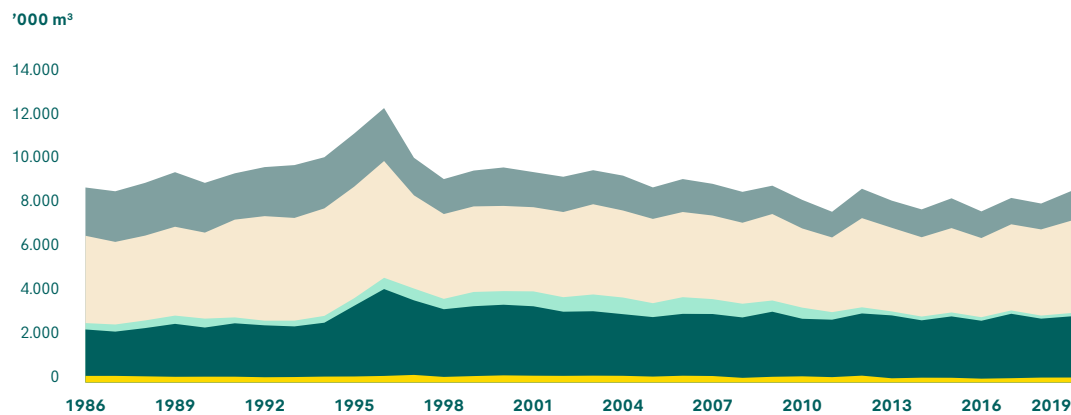
De danske og europæiske raffinaderier er langt i overvejelserne om, hvordan de kan spille en aktiv rolle i et 2050-scenarie, hvor fossil energi erstattes af vedvarende energi som for eksempel øget integration af VE-brint og co-processing af restaffald med mere.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

”

Der findes mange muligheder for gradvist at omstille raffinaderierne til produktion af VE-brændstoffer mod 2030 og 2050.

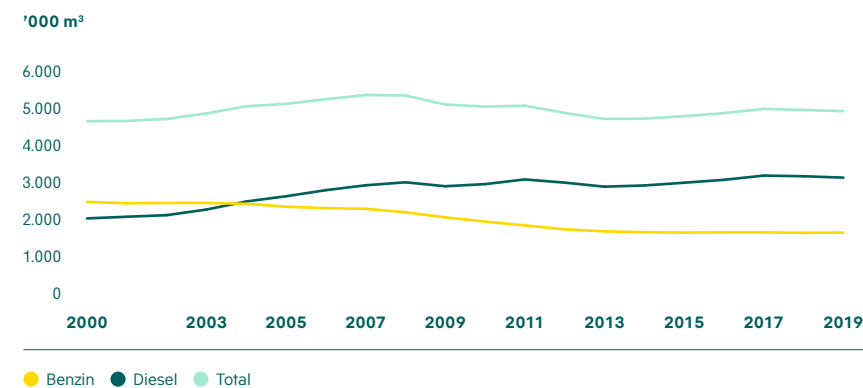
Produktion fra raffinaderierne



● LPG ● Benzin ● Petroleum ● Dieselolie ● Fuelolie

4 Udvikling i brændstofforbruget

Brændstofforbrug



Benzinforbruget er faldet med **mere end 30%** siden 2000

→ I 2019 var benzinforbruget lige under 1,8 millioner m³. Det ser derfor ud til, at forbruget af benzin har stabiliseret sig omkring 1,8 millioner m³. Det skyldes ikke mindst, at der i de seneste par år er indregistreret en stigende andel af benzinbiler i kombination med, at trafikken på vejene fortsat stiger. Selv om der indregistreres flere biler, og vi samlet set kører flere kilometer, opvejes det af, at den enkelte benzinbil er mere effektiv end den bil, den erstatter. Det betyder samtidig, at benzinforbruget er faldet med mere end 30 % siden 2000.

I samme periode er forbruget af diesel steget med næsten 50 %. I 2019 ser det dog ud til, at de seneste års stigning i forbruget af diesel er stoppet. Dette på trods af den fortsatte økonomiske vækst og stigende aktivitet i samfundet. Forbruget af benzin og diesel toppede i 2007 på mere end 5,5 millioner m³, men efter et lavpunkt i 2013, hvor forbruget kom ned tæt på 4,8 millioner m³, er det samlede forbrug nu igen oppe over 5 millioner m³. I 2019 fortsatte faldet af forbruget af benzin og diesel samlet set i forhold til 2017, hvor det nåede sit seneste maksimum.

Note: Forbruget i 2019 er baseret på en foreløbig opgørelse

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

5 Biobrændstoffer

→ I 2019 blev der anvendt cirka 300.000 m³ biobrændstoffer fordelt på cirka 210.000 m³ biodiesel, næsten 85.000 m³ bioethanol og mere end 5 millioner m³ biogas. Biodiesel blandes i al diesel til vejtransport og bioethanol i al benzin. Fem råvaregrupper udgør den væsentligste kilde til produktionen af biobrændstofferne: rapsolie, korn, sukker, slagteriaffald og andre affaldsprodukter fra landbruget. Rapsolie er den væsentligste råvare og udgør mere end 60 %.

Herefter kommer korn og sukker, der samlet udgør næsten 30 %. Palmeolien er i de seneste år gradvist blevet erstattet med rapsolie. Siden 2017 har der i praksis ikke været anvendt palmeolie som råvare til biodiesel

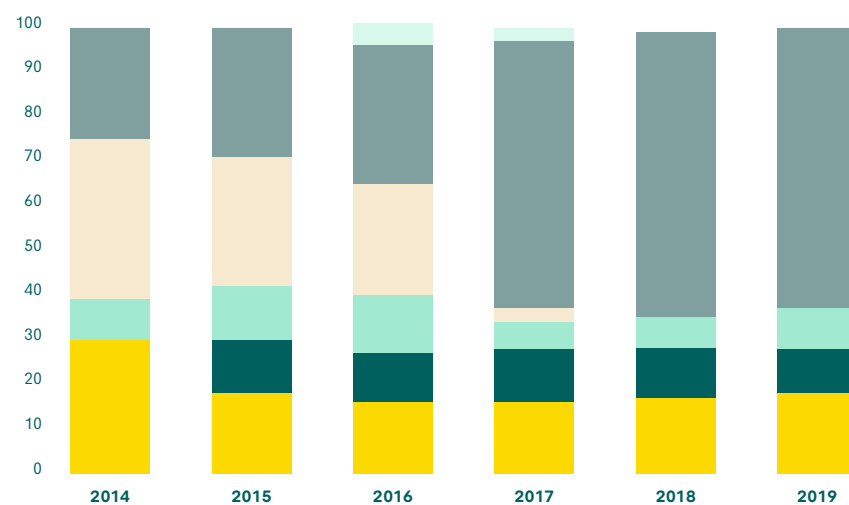
anvendt i Danmark. Fra at udgøre mere end 30 % i 2014 udgjorde palmeolie i 2019 mindre end 0,5 promille af det samlede forbrug af biobrændstoffer.

Næsten 100 % af råvarerne kom i 2019 fra Danmark og det øvrige Europa. Næsten 30 % af råvarerne (rapsolie, slagteriaffald med mere) er produceret i Danmark. Asiens andel er i takt med udfasningen af palmeolie faldet tilsvarende. Rapsolien til erstatning for palmeolien er i perioden kommet fra forskellige dele af verden såsom USA, Australien og Europa, hvilket forklarer den store stigning i råvarer fra disse områder siden 2017.

Kilde: Drivkraft Danmark

Biobrændstoffer, råvare

Procent



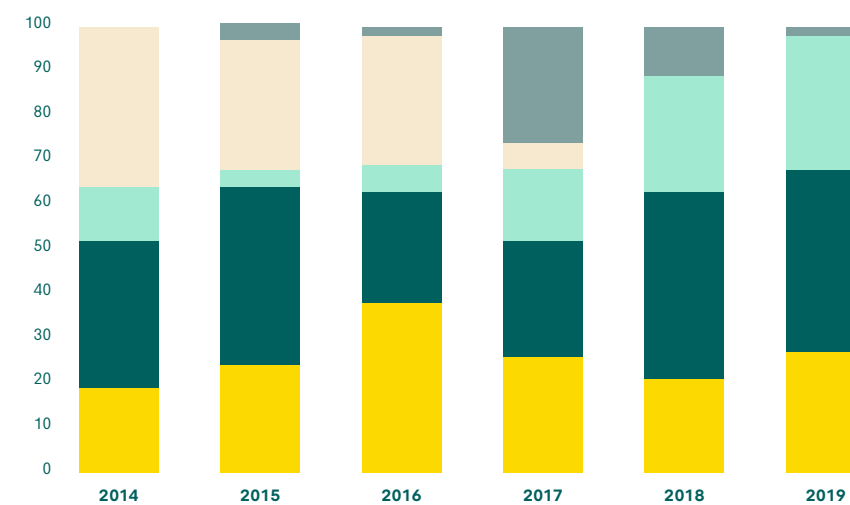
● Korn ● Sukker ● Animalsk fedt mm. dobbelttællende ● Palmeolie ● Rapsolie mm. ● Affald fra palmeolieproduktion



Et CO₂-fortrængningskrav skal erstatte det nuværende iblandingskrav, så vi kan fremme de bedste VE-brændstoffer og gå fra 1. generation biobrændstoffer til avancerede biobrændstoffer.

Biobrændstoffer, oprindelse

Procent



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

90%

Udgør biobrændstoffer af den samlede mængde vedvarende energi til transport



6 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 begyndte benzinselskaberne at iblande 10 % bioethanol i benzinen. 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, og derfor gik vi fra den 1. januar 2020 fra E5 til E10 som ny benzinstandard. Samlet vil det reducere udledningen af CO₂ med cirka 200.000 ton om året at gå fra de nuværende E5 til E10.

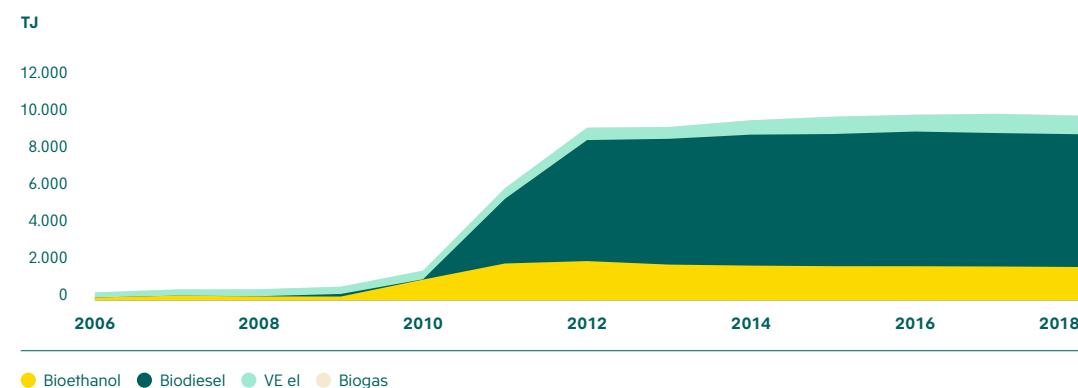
Iblandingen af biobrændstoffer har betydet, at den vedvarende energi over få år gik fra at udgøre få promiller til i dag at udgøre mere end 5 % af det samlede energiforbrug til vej- og jernbanetransport.

Bioethanol i benzin og biodiesel i diesel udgør næsten 90 % af den samlede andel af vedvarende energi til transport. Andelen af VE-el skyldes stort set alene forbrug i tog og en større del af elproduktionen er baseret på vedvarende energi.

I takt med øget elektrificering af jernbanedriften og at el-biler får et kommercielt gennembrud, vil vi se en stigende andel VE-el i transporten. Sammen med en stigende iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel i de kommende år, vil den samlede mængde af vedvarende energi i transporten stige. En foreløbig opgørelse for 2019 viser, at forbruget af vedvarende energi til vej- og jernbanetransport ligger på niveau med 2018, og at biobrændstoffer fortsat udgør omkring 90 % af den samlede mængde.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Vedvarende energi i transport



Note: Der har de seneste år også været et lille forbrug af biogas i transport. Forbruget er stigende, men fortsat på få TJ og derfor så lavt, at det endnu ikke kan ses på grafen.

7 CO₂-udledning fra transportsektoren

→ CO₂-udledningen fra transportsektoren fortsatte i 2019 den faldende tendens fra 2018. Det skal ses i kombination med, at trafikken på de danske veje fortsat stiger. Frem til 2007 var der en entydig sammenhæng mellem CO₂-udledningen fra transporten og antallet af kørt kilometer på de danske veje. 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 10 %, samtidig med at antallet af kørt kilometer på de danske veje fortsat stiger. Det skyldes, 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 7 % biodiesel i

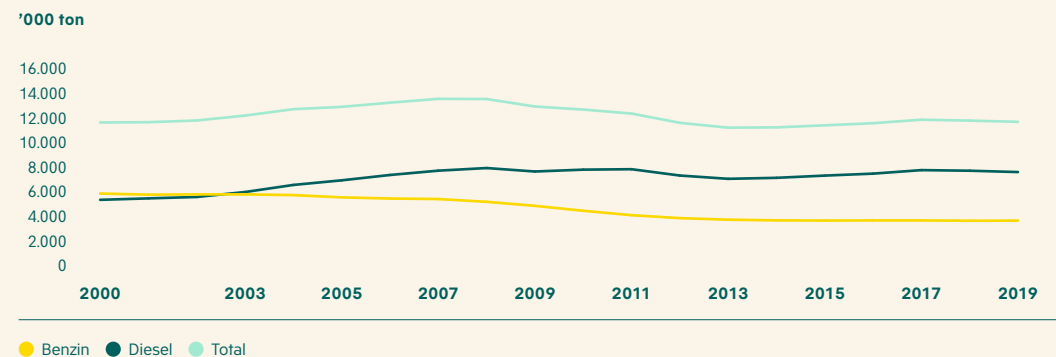
diesel. Fra 1. januar 2020 er andelen af bioethanol i benzin øget til 10 %. Det vil isoleret set reducere CO₂-udledningen fra transporten med yderligere 200.000 tons i 2020. Den øgede anvendelse af biobrændstoffer og den øgede energieffektivitet viser sig også i CO₂-intensiteten fra transporten per kørt kilometer (samlet CO₂-udledning fra transport delt med det samlede antal kilometer), som siden 2007 er faldet med mere end 20 %. Hvis det ikke var for biobrændstoffer og energieffektiviseringer, ville udledningen fra transporten være cirka en million ton, eller næsten 10 % højere, end den faktisk er.

Kilde: Energistyrelsen, Vejdirektoratet og Drivkraft Danmark

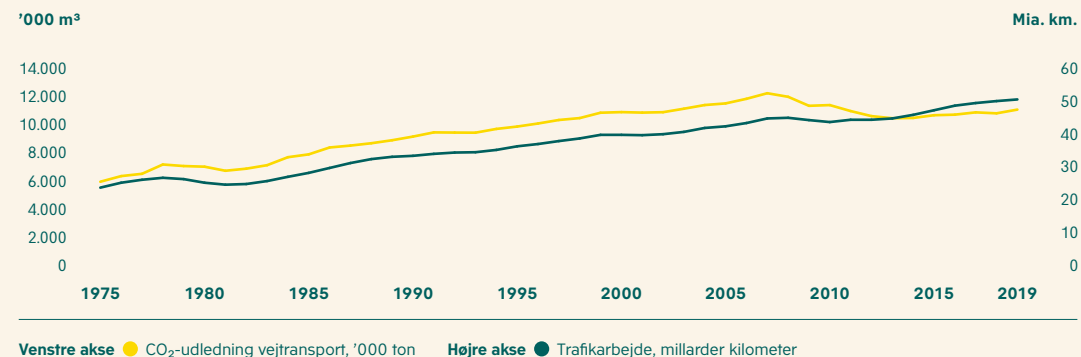
”

Drivkraft Danmark har i sin “Plan 2050 for en CO₂-neutral transportsektor” foreslået, at det nuværende iblandingskrav erstattes med et CO₂-fortrængningskrav, så der for alvor kan komme gang i produktionen af de grønne brændstoffer.

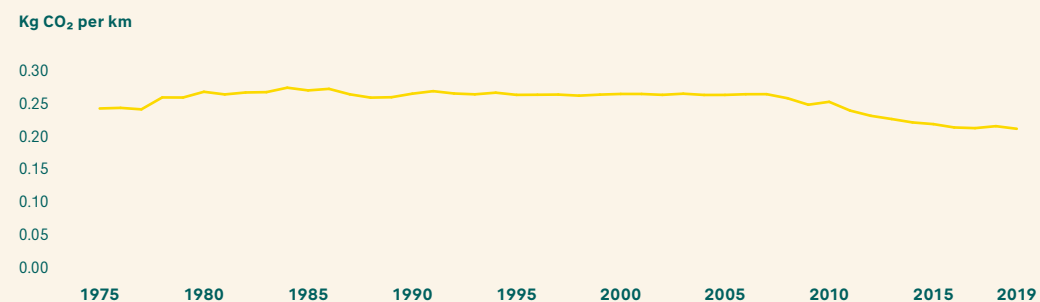
CO₂ fra transport



CO₂-udledning fra vejtransport og kørsel på de danske veje



CO₂ intensitet



8 Benzin fordelt på oktantal

→ Benzinforbruget har de seneste år ligget nogenlunde stabilt omkring 1.800.000 m³. 95 oktans andel af benzinforbruget stiger fortsat og udgør nu mere end 95 % af det samlede benzinsalg.

Indtil for få år siden udgjorde 92 oktan mere end 20 % af benzinforbruget. I starten af 2000'erne blev 98 oktan udfaset for at fjerne risikoen for forurening af grundvandet med MTBE.

To selskaber markedsfører dog en højoktan benzin med mere end 95 oktan, som produceres uden brug af MTBE. Af konkurrencemæssige årsager oplyses forbruget af dette produkt ikke særskilt, men indgår i forbruget af 95 oktan benzin.

Fra nytår 2020 erstattedes oktan 92 med højoktanbenzin (oktan 98-100) på mange stationer.

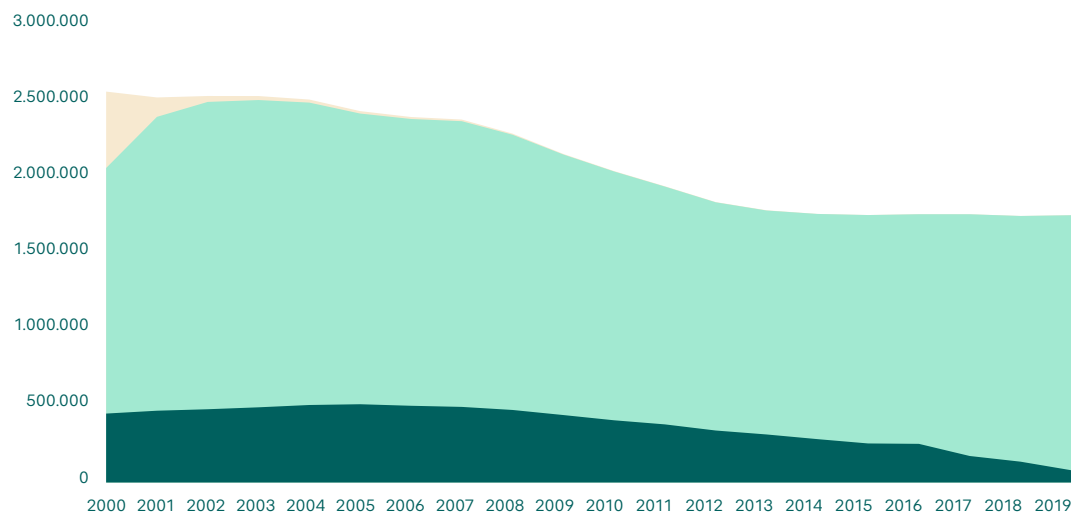
Det skete som følge af introduktionen af den nye benzinstandard E10, hvor oktan 95 iblandes 10 % bioethanol. For at sikre den del af bilparken, der ikke kan køre på E10, tilbyder flere selskaber højoktanbenzin iblandet E5. Fordelingen af oktantal vil derfor ændre sig fra 2020 og frem.

Siden år 2000 er forbruget af benzin faldet med mere end 20 %. Primært som følge af mere effektive benzinbiler og fordi en større andel af personbilerne kører på diesel.

Kilde: Drivkraft Danmark

Benzin fordelt på oktantal

'000 m³

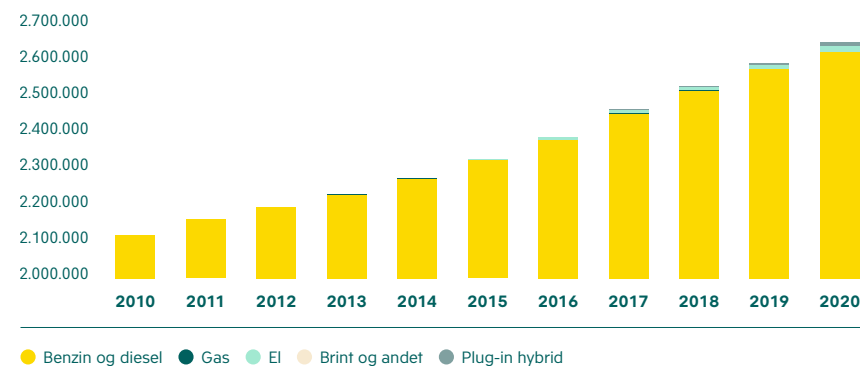


● 92 oktan ● 95 oktan ● 98 oktan

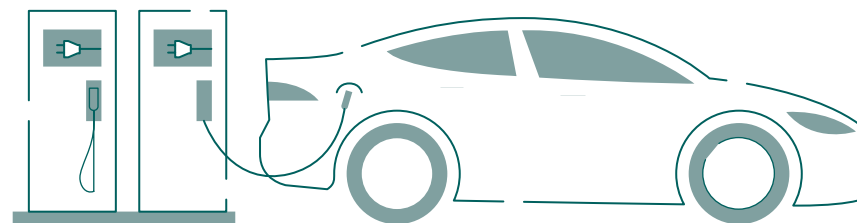
9 Bilparken

Bilparken, 1. januar

Personbiler



Antallet af el-biler steg med **50% i 2019**



→ Frem til 2015 var benzin- og dieslbilen altdominerende i bilparken. Med de seneste års omlægning af registreringsafgiften, der blandt andet har begunstiget de mindre el-biler og ikke mindst hybridbilerne, er der sket en markant stigning i disses antal på den danske vej.

Det er dog stadig benzin- og dieslbiler, der er danskernes foretrukne, når vi vælger bil.

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

Kilde: Danmarks Statistik og Drivkraft Danmark

Branchen

10 Markedsandele

→ I 2016 skete der markante ændringer på det danske marked. Couche-Tard, der i 2012 havde købt Statoil Fuel og Retail, begyndte i maj 2016 en rebranding af forretningen til Circle K. Samtidig solgte Shell i maj 2016 sine tankstationer og øvrige aktiviteter i Danmark, bortset fra raffinaderiet, til Circle K. EU's konkurrencemyndigheder satte dog som betingelse for købet, at Circle K skulle frasælge dele af forretningen for at undgå for stor dominans på det danske marked. DCC Energi har tidligere købt dele af Shells forretning i Danmark og købte i 2016 de dele af Shell, som Circle K skulle frasælge. DCC Energi driver blandt andet tankstationerne videre under logoet Shell.

2017 var det første år efter de markante ændringer på det danske marked i 2016, der giver et retvisende billede af de enkelte selskabers markedsandele. Derfor vises kun markedsandelene fra 2017 og frem.

“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 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.

2019 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.

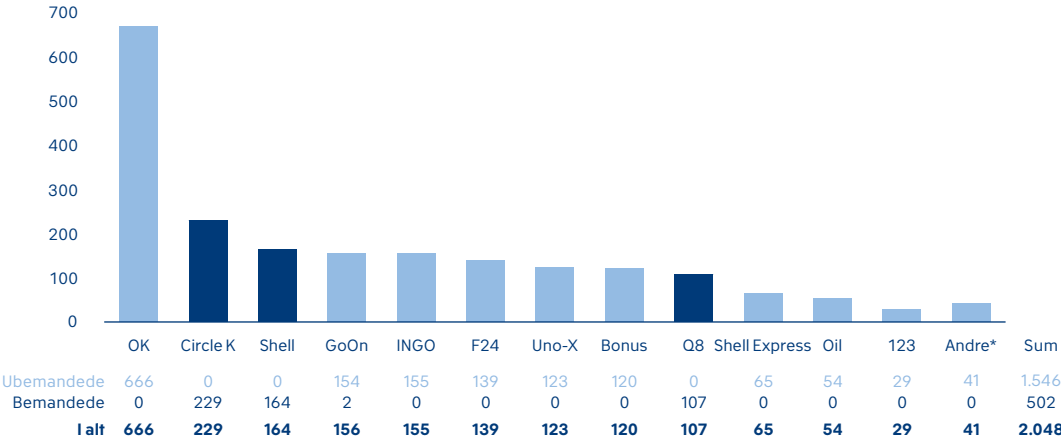
Kilde: Drivkraft Danmark

Markedsandele, procent

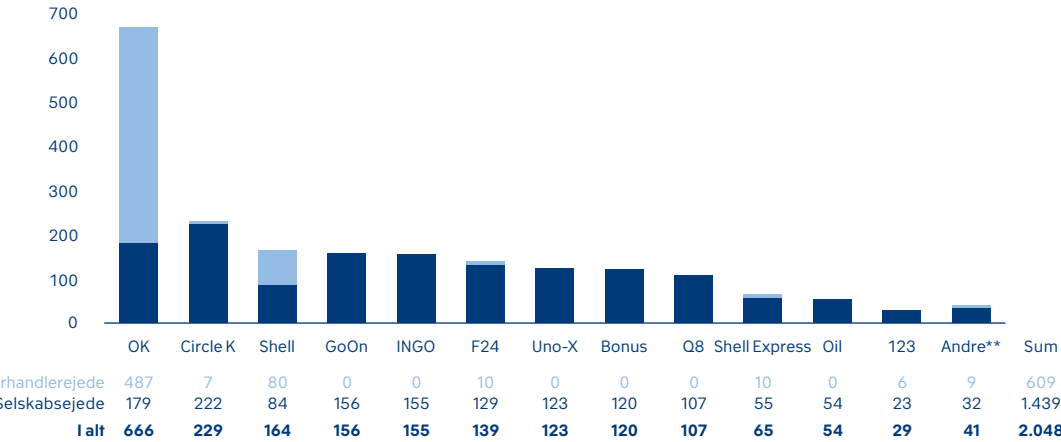
	2017			2018			2019		
	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total
Circle K	29,9	34,6	23,0	28,1	34,8	23,1	27,6	33,8	21,8
OK	26,8	22,4	17,3	27,1	22,7	17,8	27,9	24,0	17,9
Uno-X/YX	14,4	14,7	11,1	14,9	15,1	11,5	15,1	15,3	11,3
Q8	11,8	13,1	10,5	12,3	13,0	11,0	11,8	13,0	10,4
DCC	11,4	12,0	13,2	11,2	11,2	14,9	10,9	10,3	14,5
Go'On	3,0	1,9	1,5	3,4	2,0	1,7	3,7	2,3	1,8
OIL! tank & go	2,7	1,1	1,0	3,0	1,2	1,2	3,0	1,3	1,2
Øvrige	0,0	0,2	22,4	0,0	0,0	18,8	0,0	0,0	21,1

11 Fordeling af tankstationer 2019

Antal tankstationer, bemandede og ubemandede



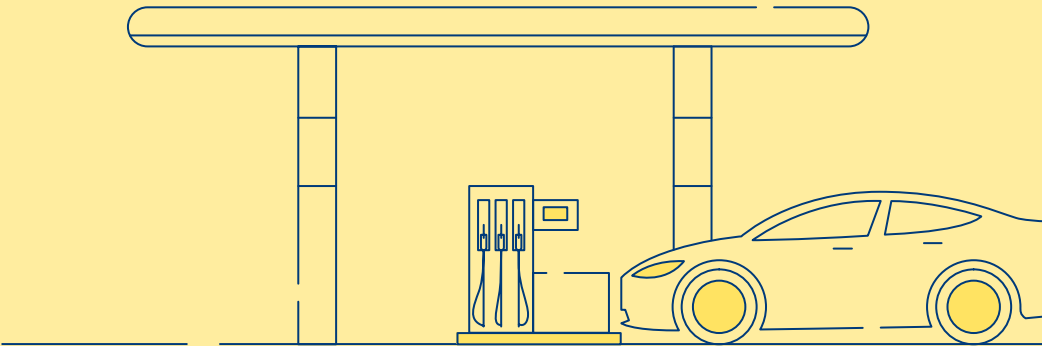
Antal tankstationer, selskabs- og forhandlerejet



* 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.

● 2005 ● 2019
Ubemandede tankstationer i Danmark

75 %
50 %



12 Bemandede og ubemandede tankstationer

→ Tankstationsmarkedet har i mange år været under forandring. Det gælder både antallet af stationer, fordelingen af bemandede og ubemandede stationer, udbuddet af convenience og af nye drivmidler.

I 2019 steg det samlede antal stationer i Danmark en smule, så der nu er 2048 stationer at vælge imellem for bilisterne spredt

ud over hele landet. Stigningen er drevet af nyetablerede ubemandede tankstationer.

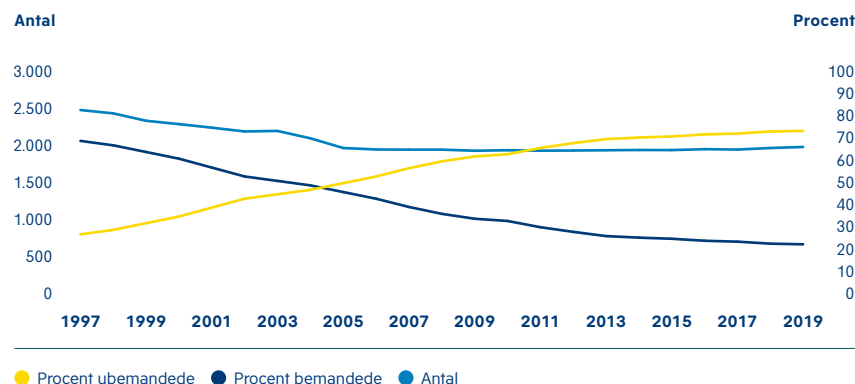
Siden 1997 er de ubemandede stationers relative andel næsten tredoblet, så de i 2019 udgjorde mere end 75 % af det samlede antal tankstationer.

Kilde: Drivkraft Danmark

”

Tankstationerne udgør transportens rygrad og binder os sammen i et vidtforgrenet net på tværs af landsdelene.

Antal tankstationer

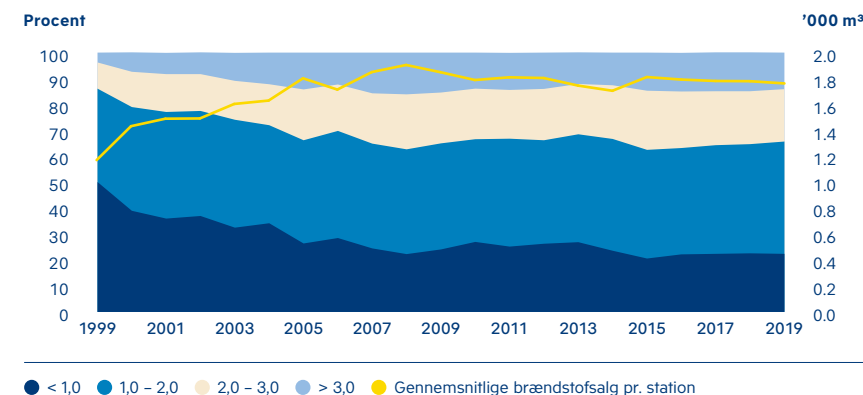


13 Tankstationer fordelt efter størrelse



Siden 2008 er omsætningen af benzin og diesel på tankstationerne i gennemsnit **faldet med 10%**

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, og et nogenlunde konstant antal af stationer, er den gennemsnitlige omsætning per station faldet med 10 % siden 2008, hvor den nåede sit højeste niveau.

Udviklingen vendte dog i 2015, men er siden langsomt faldet igen i takt med, at antallet af stationer er begyndt at stige, og det samlede salg af brændstoffer har været nogenlunde stabilt.

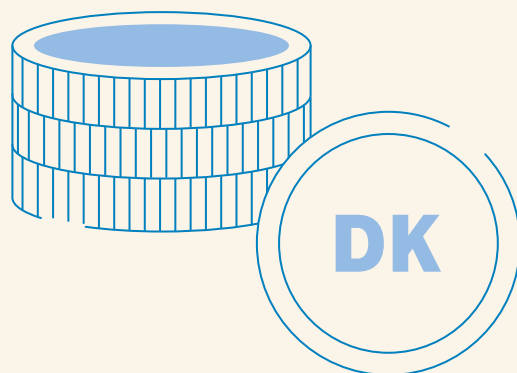
Stigningen i de små stationers andel skyldes fortsatte optimeringer af driften, der gør de mindre stationer rentable, og at de derfor ikke lukkes i samme omfang som tidligere.

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

Kilde: Drivkraft Danmark

Den gennemsnitlige omsætning i butikkerne på tankstationerne steg i 2019 til

**+9
mio.
kr.**



14 Omsætning på tankstationer og det øvrige kioskmarked

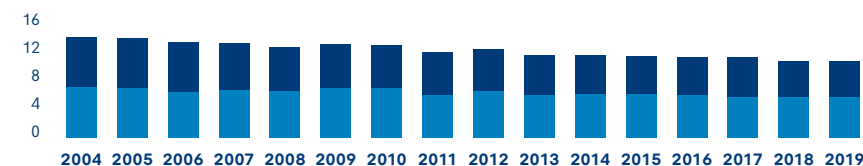
→ Antallet af butikker og kiosker er de seneste ti år faldet med næsten 30 %. Det er blandt andet sket som følge af liberaliseringen af lukkeloven i 2012. Den samlede omsætning er i samme periode også faldet, men det er ikke sket i samme takt som antallet af butikker. Samlet set er det derfor lykkedes at øge den gennemsnitlige omsætning

per butik. I 2019 steg den gennemsnitlige omsætning i butikkerne på tankstationerne igen til over 9 millioner kroner efter et fald i 2018. Den gennemsnitlige omsætning per kiosk har i de seneste år ligget stabilt lige under 4 millioner kroner.

Kilde: Retail Institute Scandinavia og Drivkraft Danmark

Samlet butiksomsetning

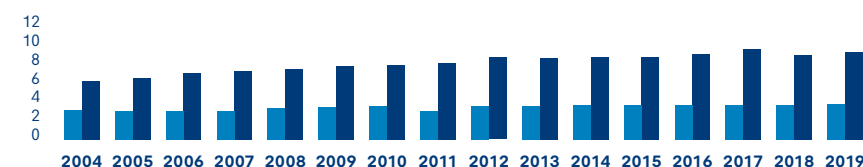
Mia. kr. ekskl. moms



● Det øvrige kioskmarked ● Tankstationer

Gennemsnitlig butiksomsetning

Mio. kr. per butik



● Det øvrige kioskmarked ● Tankstationer

15 Tankstationer i Europa

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

grund er et betydeligt antal danske stationer over de seneste år skiftet fra bemandet til ubemandet drift, hvilket reducerer driftsomkostningerne.

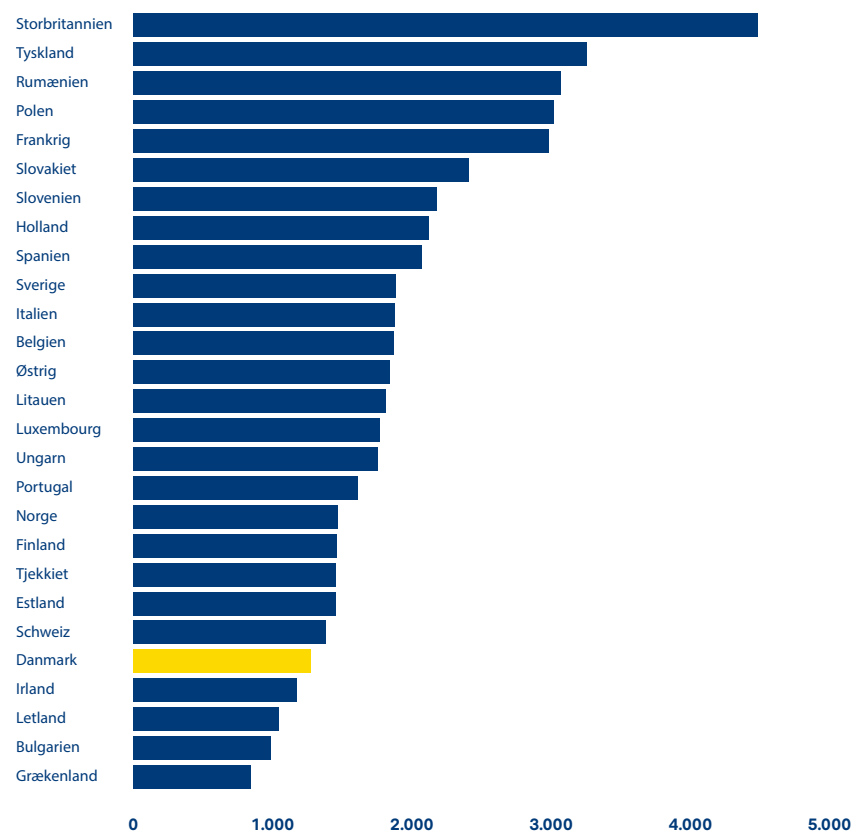
Kilde: ACEA, FuelsEurope og Drivkraft Danmark



I Danmark er der få biler per tankstation i forhold til resten af Europa

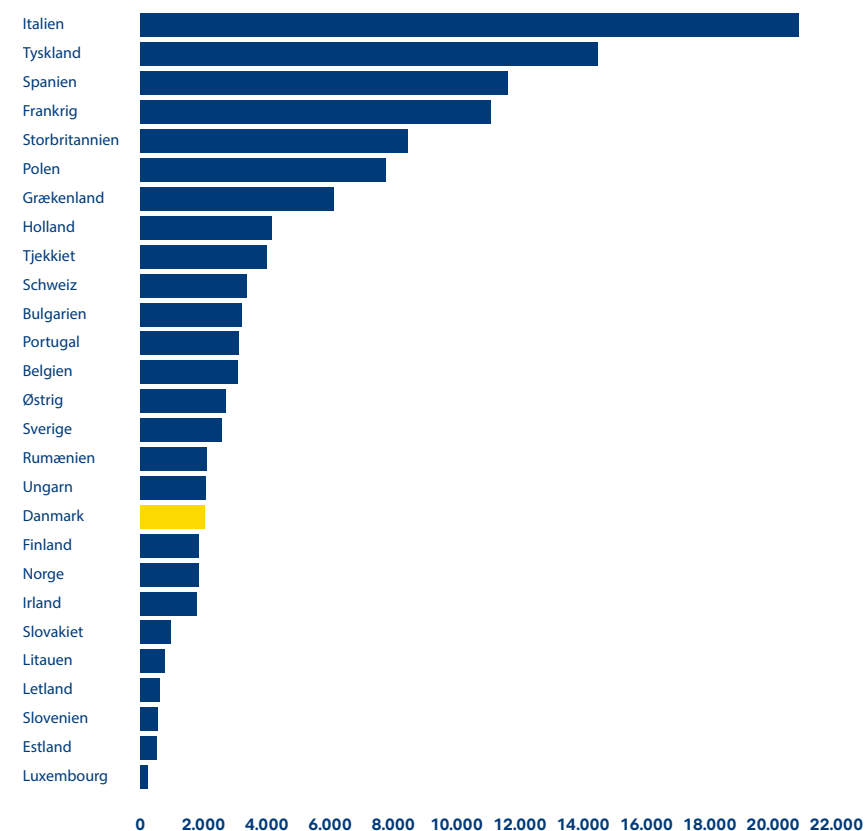
Antal biler og tankstationer i Europa 2018

Biler per station



Antal biler og tankstationer i Europa 2018

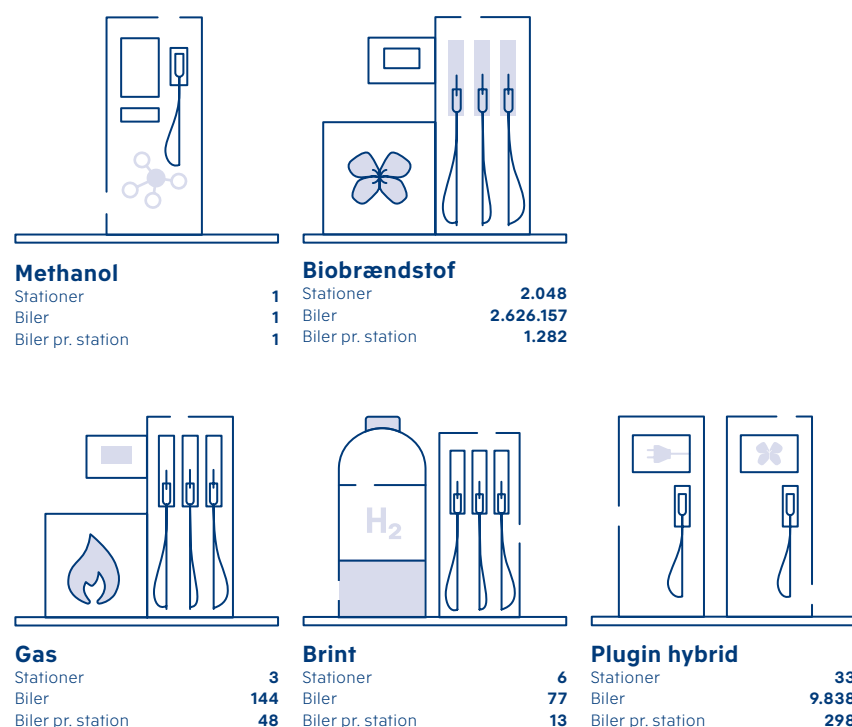
Antal stationer



16 Drivmidler på stationerne

”

Vi er helt enige med Klimarådet i, at vi skal have et markedet for opladning af elbiler med samme kvaliteter som brændstofmarkedet med gennemsigthed og konkurrence til gavn for forbrugeren.



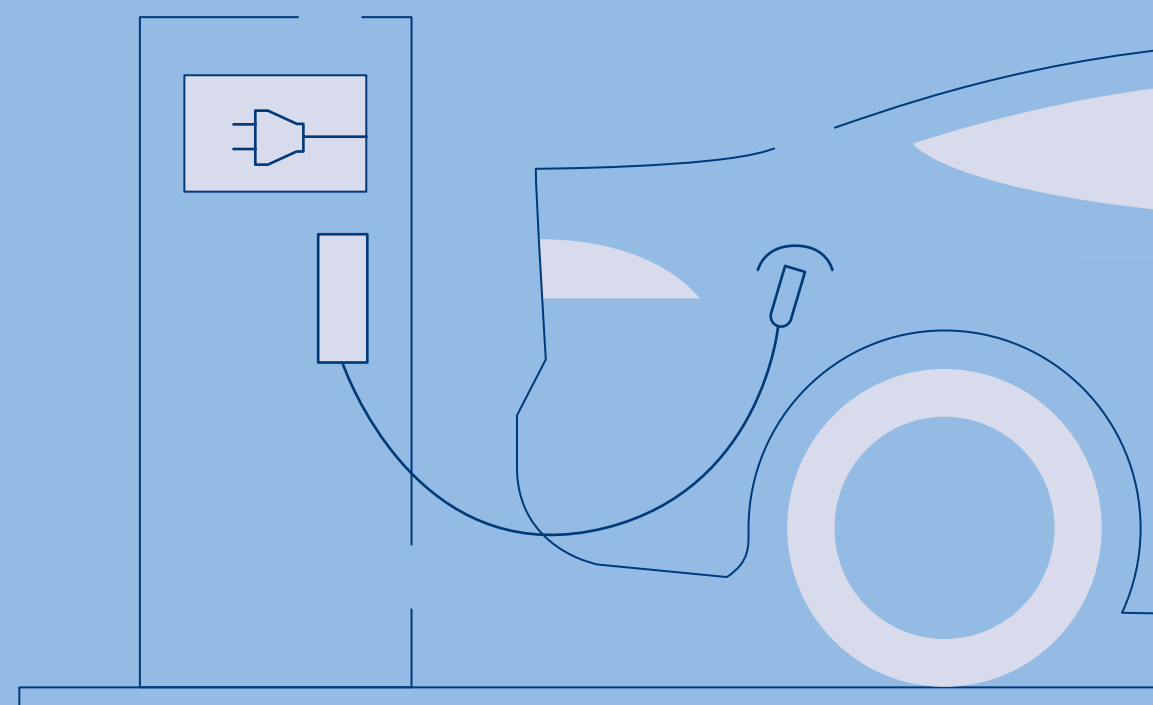
→ Tankstationerne tilpasses løbende til forbrugernes behov for nye drivmidler. Det er fortsat benzin og diesel, iblandet biobrændstoffer, der udgør den altovervejende andel af drivmidlerne på stationerne. El, gas og brint er dog i stigende grad at finde på

stationerne. I takt med at et stigende antal biler og lastbiler vil køre på el, gas og brint, vil disse muligheder også blive mere udbredte på stationerne.

Kilde: Drivkraft Danmark

Antallet af elbiler steg i 2019 med

5.500



Stationer	33
Biler	15.507
Biler pr. station	470

17 Vaskehaller i Danmark

→ Antallet af bilvaske i vaskehaller steg igen i 2019. Det betyder samtidig, at mængden af spildevand fra manuel vask, der ender urenset i naturen fortsætter med at falde, da det gennemsnitlige vandforbrug i vaskehaller er meget lavere end ved manuelle vaske. De mest effektive vaskehaller bruger mindre end 35 liter rent vand per vask, hvor der ved manuel vask let bruges over 100 liter vand.

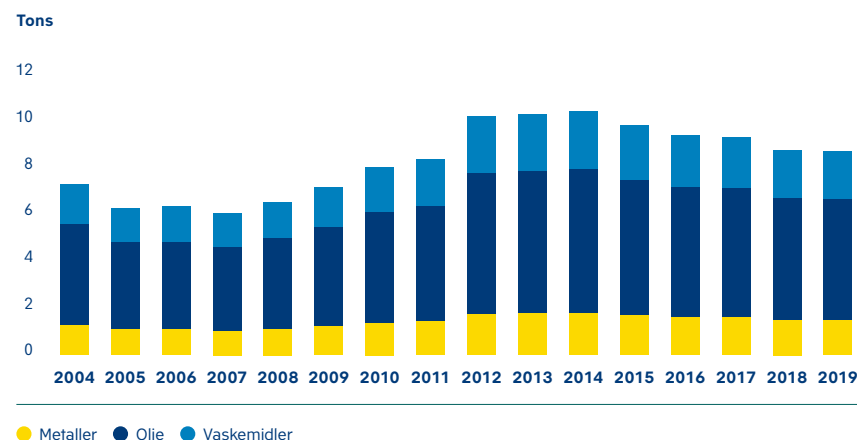
Alt vaskevand fra vaskehaller ledes via kloak til det kommunale rensningsanlæg, hvori mod op til to tredjedele af spildevandet fra en manuel vask ender urenset i naturen. Det betyder, at to ton vaskemidler, mere end fem ton olie og næsten halvanden ton metaller ender direkte i naturen hvert år som følge af manuelle vaske.

Kilde: Miljøstyrelsen og Drivkraft Danmark

”

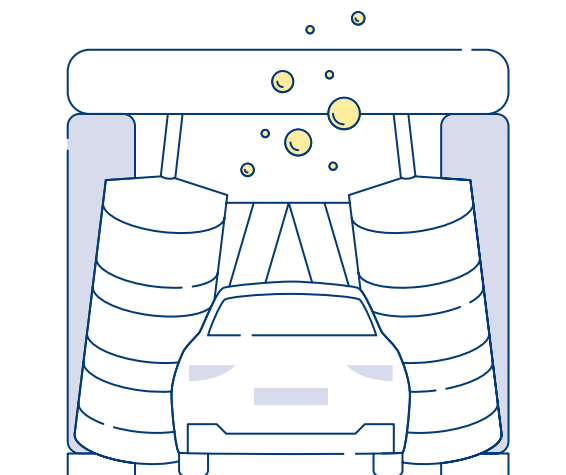
Den nemme løsning er også den mest miljørigtige. Vaskes alle biler i en vaskehal, i stedet for hjemme, sparer det vandmiljøet for mere 1 ton metaller, 5 ton olie og 3 ton vaskemidler.

Manuel bilvask, udledning af miljøfremmede stoffer



35 liter

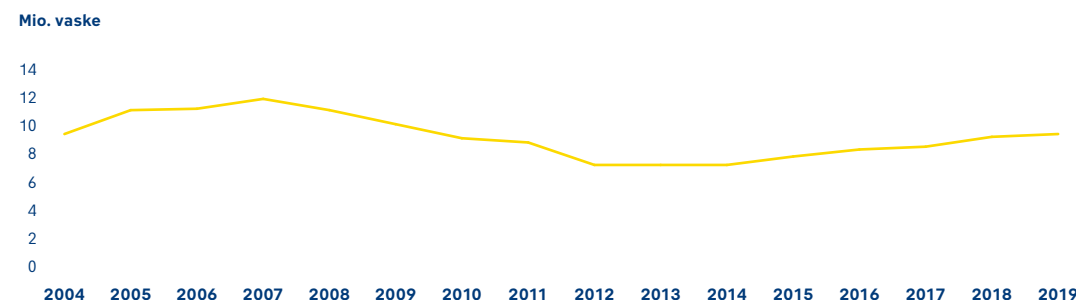
vand bruger de mest effektive vaskehaller per vask



derhjemme bruges der let **100 liter vand** per vask



Antal bilvaske i vaskehaller



Note: Der er ved opgørelsen af udledningen af vaskevand til naturen taget udgangspunkt i Miljøstyrelsens vurdering af, at der tilbage i 2002 samlet blev foretaget 15 millioner bilvaske. Med det stigende antal biler er der indregnet en forholdsvis stigning i antal vaske. Modsat er der indregnet, at bilerne erfaringsmæssigt i stigende omfang vaskes med længere intervaller, uanset om det sker manuelt eller i vaskehallen. Opgørelsen over antal bilvaske i vaskehaller er indikativ og skal ses som en tendens over en årrække

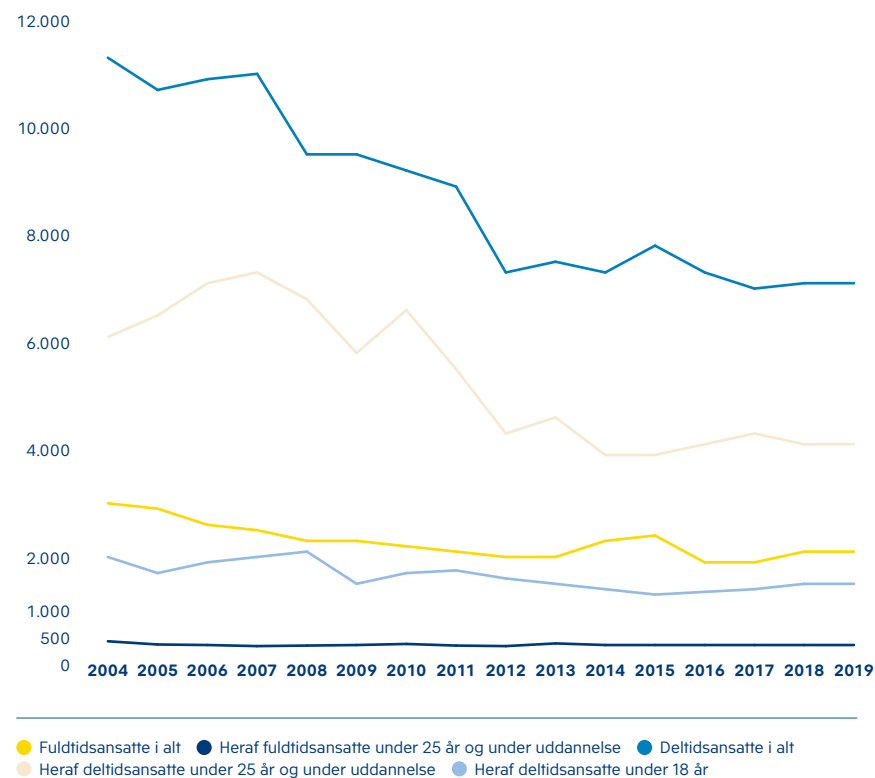
18 Antal medarbejdere

Branchen beskæftiger over **9.000** indenfor salg, service og administration, på depoter, raffinaderier og i butikker.

For mange unge er tankstationen deres første møde med arbejdsmarkedet.



Antal medarbejdere hos Drivkraft Danmark's medlemsvirksomheder



Kilde: DrivkraftDanmark

Note: De anførte tal er omtrentlige og inkluderer skøn over antal ansatte på forhandlerejede tankstationer og underleverandører udelukkende beskæftiget hos medlemsvirksomhederne.

Medlemmer

A/S Dansk Shell
 Billund Refuelling I/S
 BP Aviation A/S
 Brændstoftageret Københavns Lufthavn I/S
 Circle K Danmark A/S
 Danish Refuelling Services I/S
 Dansk Fuels A/S
 DCC Energi Danmark A/S
 DCC & Shell Aviation Denmark A/S
 EnergiData A/S
 Equinor Refining Denmark A/S
 FUCHS LUBRICANTS DENMARK ApS
 Go'on Gruppen A/S
 Inter Terminals Denmark Partnership I/S
 KNI A/S
 Kosan Gas A/S
 Nordic Lubricants A/S
 Nordic Marine Oil A/S
 OIL! tank & go Aps
 Oiltanking Copenhagen A/S
 OK a.m.b.a
 Primagaz Danmark A/S
 Q8 Danmark A/S
 SST Fuelling Services I/S
 TCB Retail ApS
 Total Denmark A/S
 Viking Energi A/S
 UNO-X Danmark A/S
 YX Danmark A/S
 YX Smørelie A/S



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

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