

DrivkraftDanmark

Branchestatistik 2021



Organisation

Drivkraft Danmark
 Esplanaden 34 A, 1.th.
 1263 København K.
 T: 3345 6510
 E: info@drivkraftdanmark.dk
 W: 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: Marc Risvang
 Administrationschef: Tine Heick
 Chefsekretær: Gitte Pleidrup

Bestyrelse

Formand: Peter Rasmussen, Fuel Director, 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 A/S
 Elo Andersen, CEO, YX Danmark A/S

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

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

4-19

Transport, energi og klima

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

20-23

Covid-19

Tal for påvirkning af trafikken, brændstofforbrug og butikker.

24-38

Branchen

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

Transport, energi og klima



1 Olieforbrug

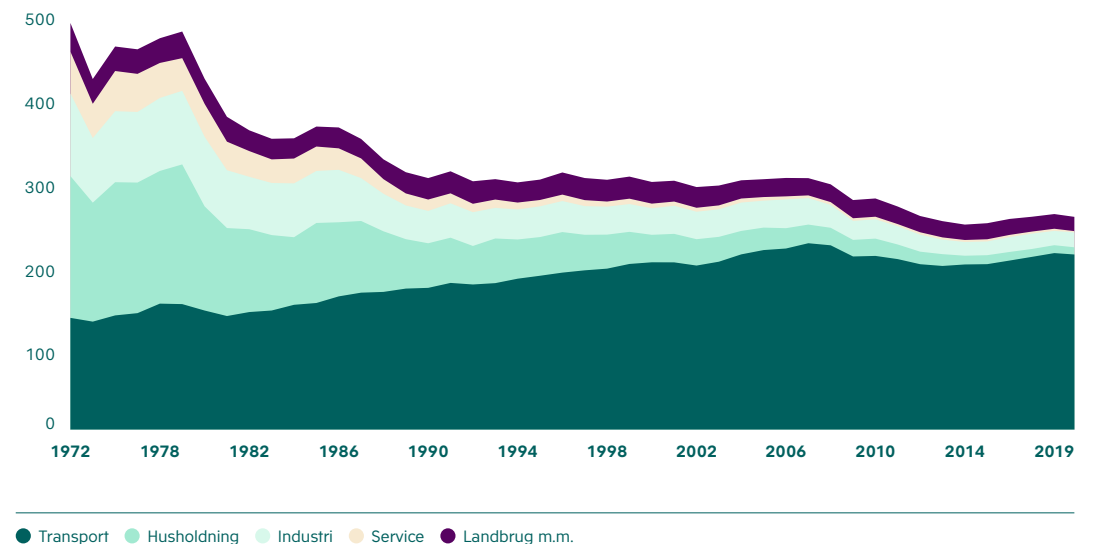
Siden 1972 er Danmarks olieforbrug næsten halveret. I perioden fra 1990 og frem til midten af 2000'erne var olieforbruget nogenlunde konstant. Siden 2008 er olieforbruget faldet med mere end 15%. Det er især til opvarmning i husholdningerne, landbruget, serviceerhvervene og industrien, at olieforbruget er reduceret og erstattet med fjernvarme, naturgas, pillefyr og varmepumper. Efter et par års stigning som følge af øget brændstofforbrug i transporten er

olieforbruget igen begyndt at falde. Bortset fra industrien er det alle sektorer, der udviser et fald i forbruget.

Særligt olieforbruget til opvarmning fortsætter med at falde. Det skyldes fortsat fokus på energibesparelser og en målrettet indsats for at udskifte ældre ineffektive oliefyr med nye energieffektive oliefyr, eldrevne varmepumper og pillefyr. →

Danmarks olieforbrug

PJ





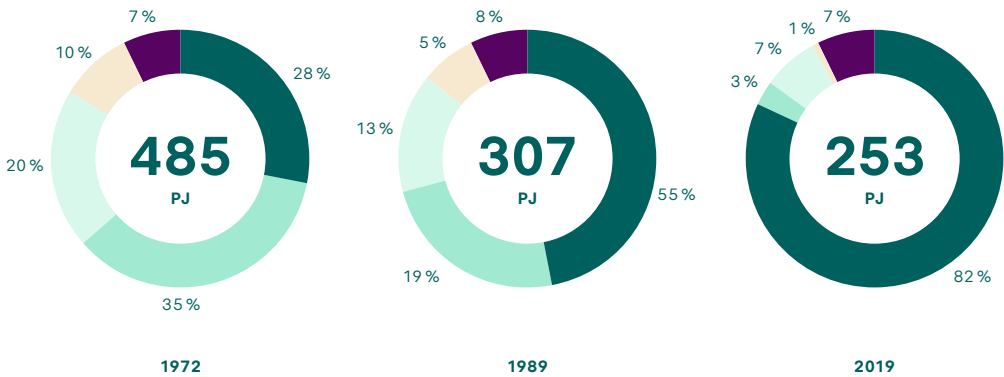
Olieforbruget til opvarmning falder stadig. Det skyldes fortsat fokus på energibesparelser og en målrettet indsats for at udskifte ældre ineffektive oliefyr med nye energieffektive fyr, eldrevne varmepumper og pillefyr.

Transportens andel af olieforbruget er i perioden steget fra cirka 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 %.

En foreløbig opgørelse for 2020 viser et fortsat fald i forbruget af olieprodukter. Det er særligt forbruget af benzin og diesel, som er faldet i 2020 på grund af nedlukningen af Danmark i flere perioder gennem 2020 som følge af Covid-19.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Olieforbrug fordelt på sektorer



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

Danmarks olieforbrug, '000 m³

	2018	2019	2020
Indenlandsk forbrug			
Flydende gas (LPG)	105	110	110
Benzin	1.789	1.793	1.683
heraf: - blyfri 92 oktan	140	82	24
- blyfri 95 oktan	1.649	1.711	1.521
- blyfri 98 oktan			138
Petroleum	1	1	1
Gas/dieselolie	4.765	4.692	4.217
heraf: - fyringsolie	311	272	249
- diesel	3.315	3.276	3.096
- anden dieselolie	782	796	578
- anden gasolie	357	348	294
Fuelolie	58	62	74
Smøreolie	51	53	48
Bioethanol*	85	84	157
Biodiesel*	218	209	217
I alt indenlandsk forbrug	6.769	6.711	6.134
Flybrændstoffer**			
Benzin	1	1	2
Jetbrændstof	1.286	1.295	464
I alt flybrændstoffer	1.287	1.296	466
International bunkerolie			
Gas/dieselolie	441	405	402
Fuelolie	221	379	219
I alt bunker	661	784	621
I alt forbrug	8.717	8.791	7.221

Forbruget i 2020 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

2 Import og eksport af olieprodukter

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.

Nedlukningen af Danmark og resten af verden i store dele af 2020 har begrænset særligt flytrafikken ind og ud af Danmark. Det har kraftigt påvirket forbruget og importen af jetfuel. Nettoimporten af jetfuel blev mere end halveret i 2020.

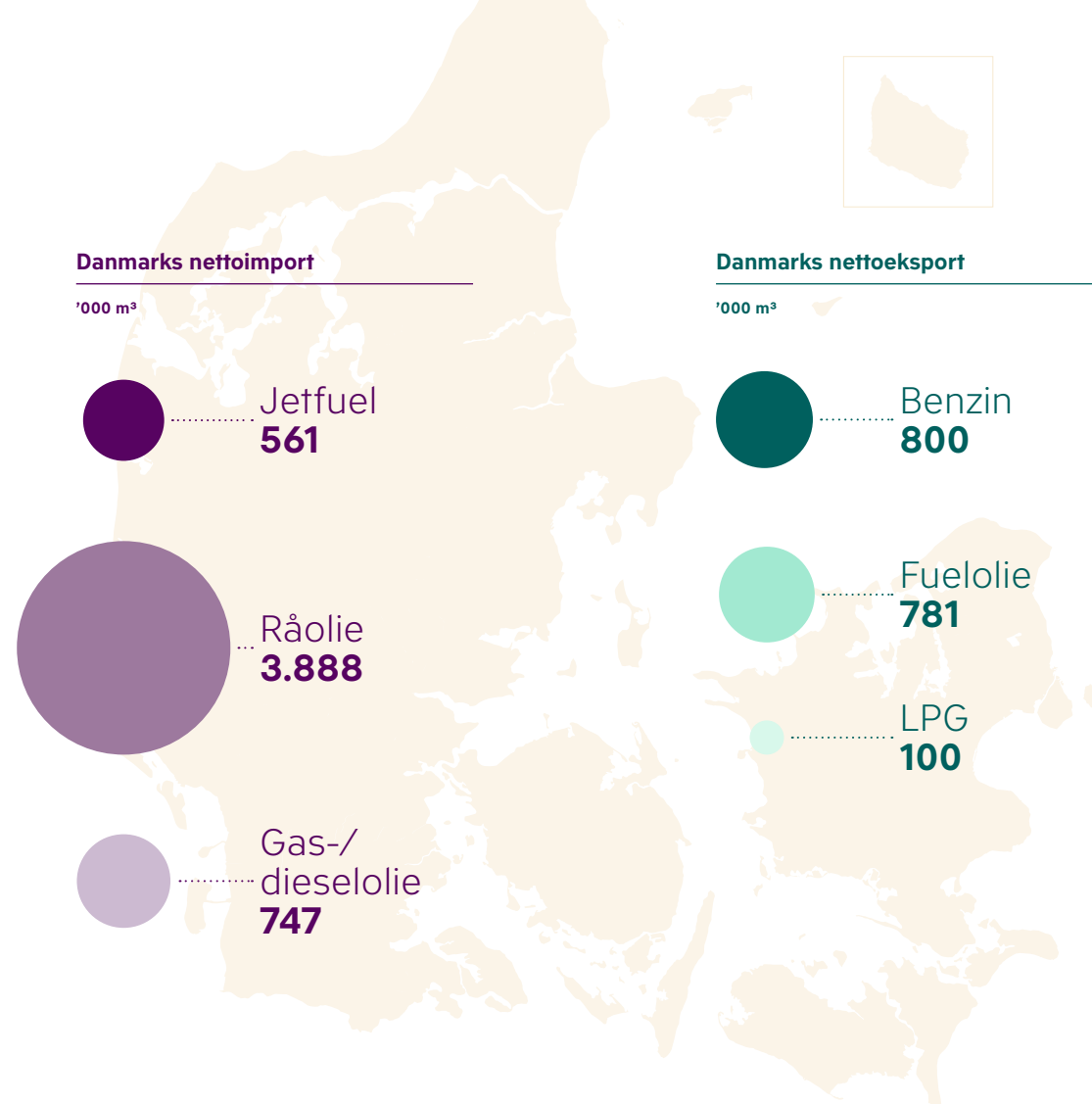
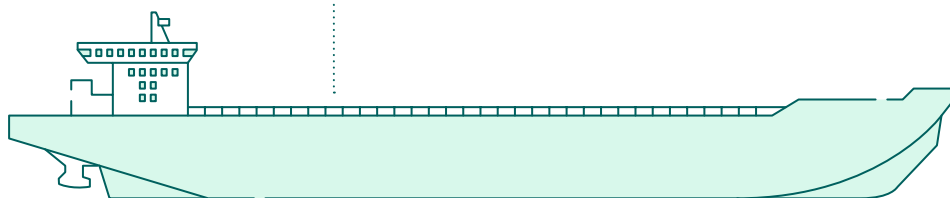
I takt med den faldende produktion af råolie fra de danske felter i Nordsøen er importen af råolie til Danmark steget tilsvarende.

Mere end halvdelen af den danske import af olieprodukter (benzin, diesel, fuelolie med mere) kom i 2020 fra Norge, Sverige og Rusland. Importen fra lande uden for Europa består primært af flybrændstof.

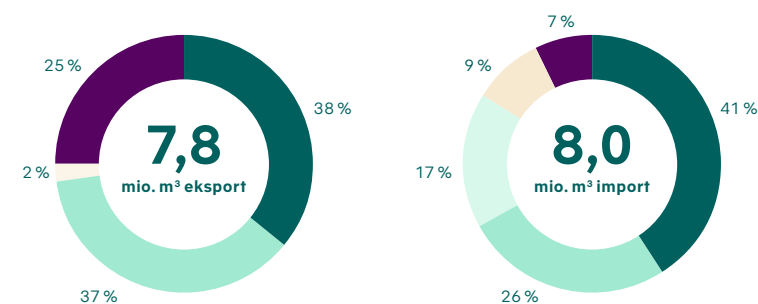
Mere end en tredjedel af den danske eksport af olieprodukter (eksklusive råolie) er til det øvrige Skandinavien. Sverige er den største importør af danske olieprodukter. Eksporten til Sverige udgør næsten 2 millioner m³. Størstedelen af eksporten til lande uden for Europa består af fuelolie.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

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



Eksport og import af olieprodukter 2020



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

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 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 jet-fuel 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.

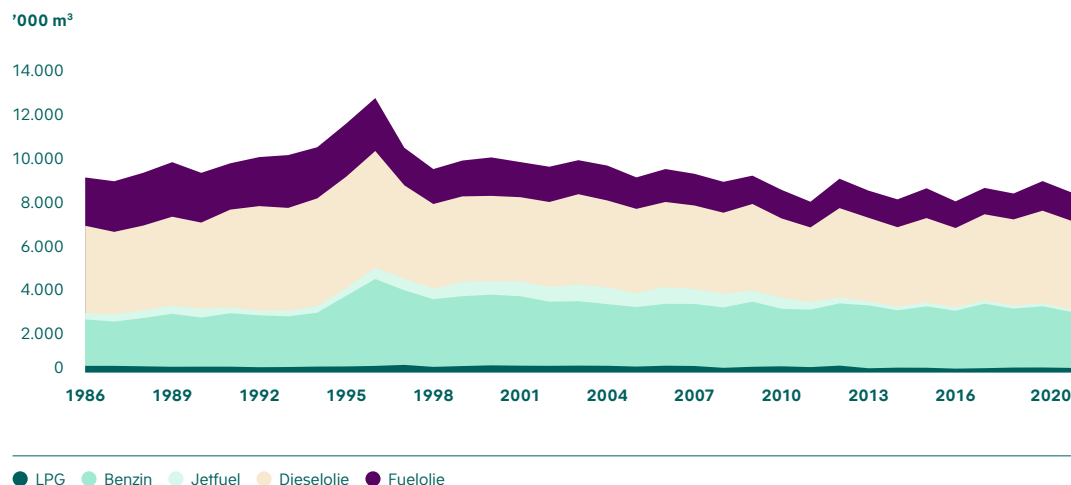
Raffinaderierne vil blive en vigtig del af omstillingen af den del af samfundets energiforbrug, der ikke direkte kan elektrificeres.

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

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

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Produktion fra raffinaderierne



4 Udvikling i brændstofforbruget

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

Samlet ligger forbruget af benzin og diesel derfor på niveau med år 2000. Men der er i perioden fra 2000 og frem til i dag sket en markant forskydning i forbruget af benzin og diesel, så diesel i dag er næsten dobbelt så højt som forbruget af benzin. Det skyldes ikke mindst, at en stigende andel af personbilerne er dieslbiler og en fortsat stigning i godstransporten på lastbiler. Fra at udgøre omkring 5% af personbilerne i 2000 udgør dieslbiler i dag cirka en tredjedel af personbilerne.

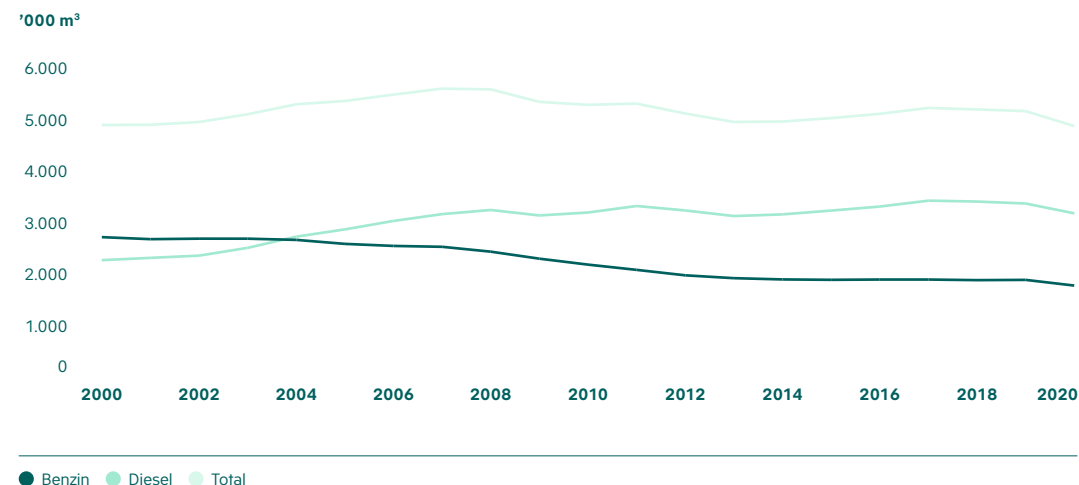
Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Note: Forbruget i 2020 er baseret på en foreløbig opgørelse



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

Brændstofforbrug



5 Biobrændstoffer

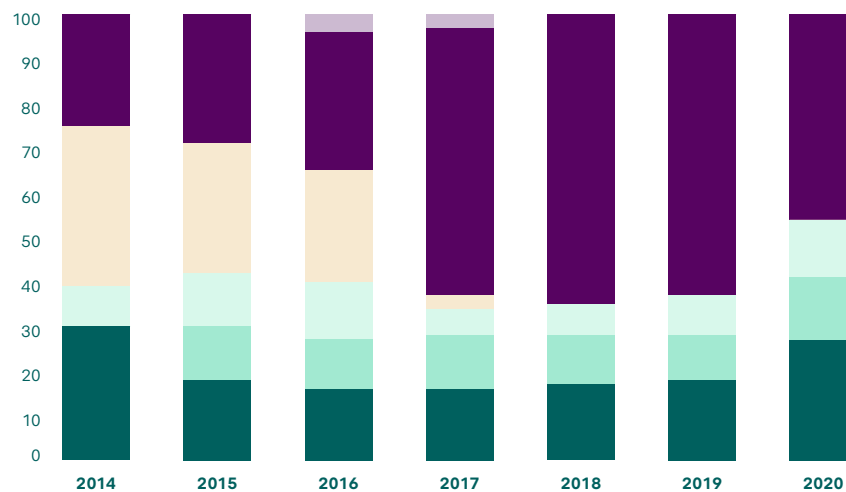
I 2020 blev der anvendt mere end 380.000 m³ biobrændstoffer fordelt på næsten 220.000 m³ biodiesel, næsten 160.000 m³ bioethanol og mere end 6 millioner m³ biogas. Biodiesel blandes i al diesel til vejtransport og bioethanol i al benzin. Fire råvaregrupper udgør den væsentligste kilde til produktionen af biobrændstofferne: rapsolie, korn, sukker, slagteriaffald og andre affaldsprodukter fra landbruget. Rapsolie er den væsentligste råvare og udgør næsten 50%. Herefter kommer korn og sukker, der samlet udgør mere end 40%. Palmeolien er i de seneste år gradvist blevet erstattet med rapsolie. 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.

Når andelen af rapsolie falder og andelen af korn og sukker modsvarende stiger som råvare i 2020 skyldes det, at benzinselskaberne i 2020 introducerede 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.

Det stigende forbrug af bioethanol i 2020 har tilsvarende ændret på oprindelsen af råvarerne. Sammen med et øget forbrug af slagteriaffald og tilsvarende affaldsprodukter i produktionen af biodiesel betyder det, at andelen af råvarer fra Danmark og EU

Biobrændstoffer, råvare

Procent



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



I december 2020 besluttede Folketinget, at iblandingskravet fra 2022 skal erstattes med et CO₂-fortrængningskrav, der fokuserer på de enkelte brændstoffers reelle CO₂-effekt i et vugge-til-grav perspektiv. Samtidig blev det besluttet, at de såkaldte ILUC-effekter skal indregnes senest fra 2025 og frem. Beslutningen betyder, at 1. generations biobrændstoffer baseret på for eksempel rapsolie, korn og sukker gradvist vil blive udfaset og erstattet af mere bæredygtige VE-brændstoffer som avancerede biobrændstoffer, brint og elektrofuels baseret på strøm fra vedvarende energikilder.

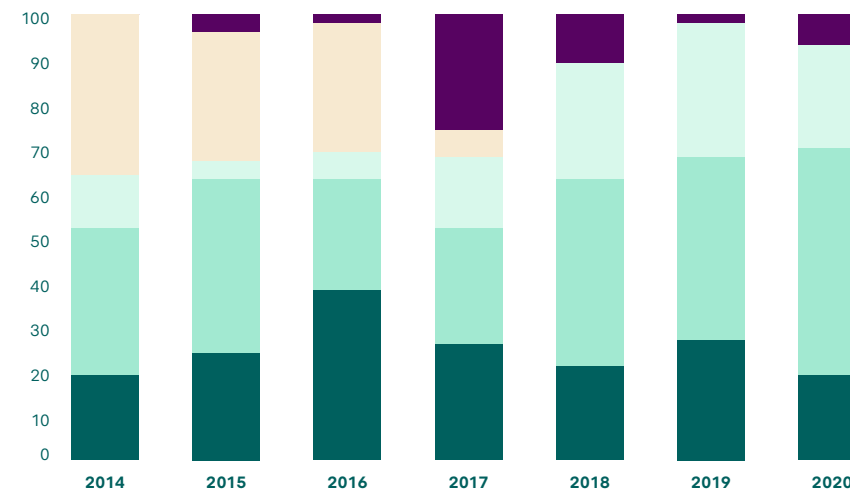
er faldet fra at udgøre næsten 100% til lige over 70%. Næsten 20% af råvarerne (rapsolie, slagteriaffald med mere) er produceret i Danmark. Asiens andel er, i takt med udfasningen af palmeolie, faldet tilsvarende. Rapsolien til erstatning for palmeolien

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, oprindelse

Procent



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

6 Vedvarende energi i transport

Frem til 2010 udgjorde vedvarende energi kun en forsvindende lille 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 iblande 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. Derfor gik vi 1. januar 2020 fra E5 til E10 som ny standard. Samlet reducerer det udledningen af CO₂ med cirka 200.000 ton om året at gå fra E5 til E10. Der blandes fortsat som standard 7 % biodiesel i alt diesel i Danmark, den såkaldte B7.

Iblandingen af biobrændstoffer har betydet, at den vedvarende energi over få år er gået fra at udgøre få promiller til i dag at udgøre næsten 10 % 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 jernbandedriften 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.

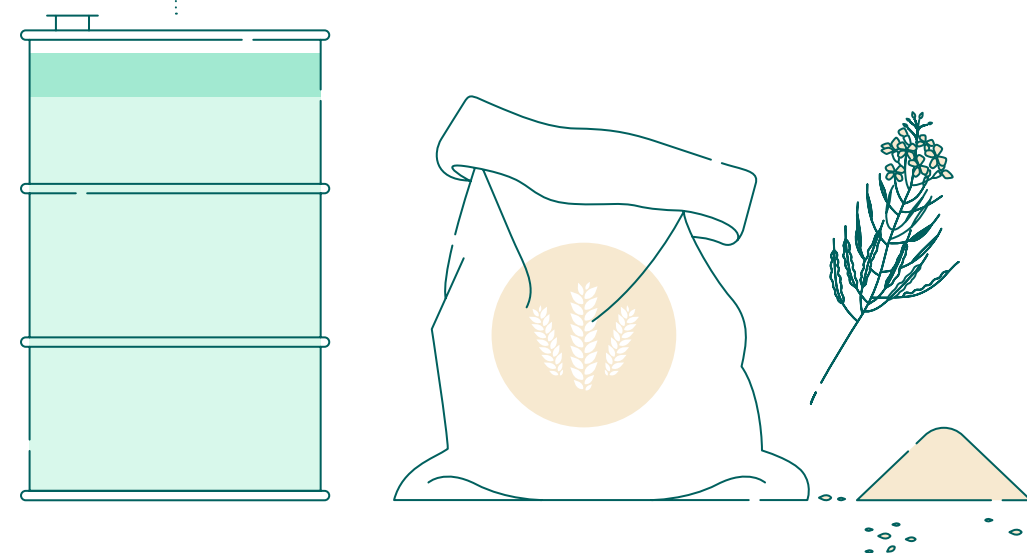
Den markante stigning i mængde biogas, som vi ser i 2020, vurderes ikke at skyldes et stigende forbrug af gas i transporten, men at den gas, som anvendes i ticket systemet er biogas. Det skyldes blandt andet, at der i 2020 har været et specifikt krav til iblanding af avancerede biobrændstoffer, som biogas medvirker til at opfylde.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

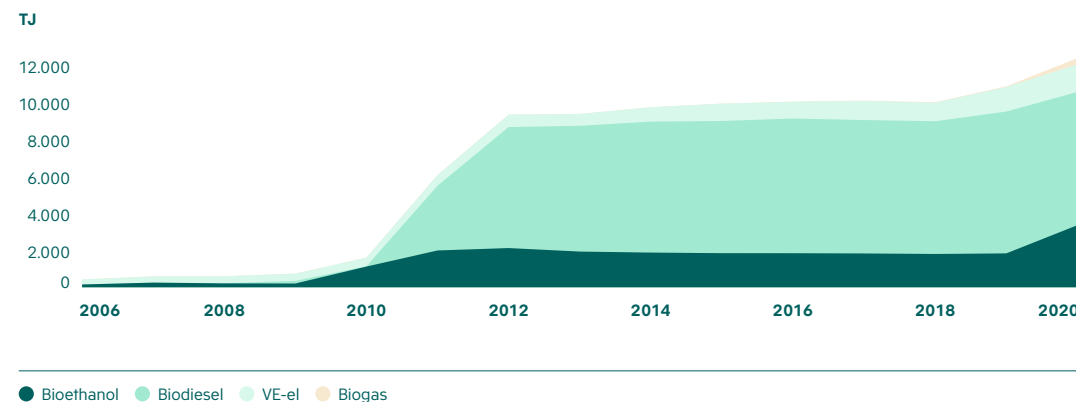
Note: 2020 baserer sig på en foreløbig opgørelse.

10 %

Udgør biobrændstoffer af det samlede energiforbrug til vej- og jernbanetransport.



Vedvarende energi i transport



”

I 2020 gik vi i Danmark fra E5 til E10 som ny benzinstandard.

7 CO₂-udledning fra transportsektoren

I 2020 skete der 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.

Men også øget iblanding af biobrændstoffer har medvirket til faldet i CO₂-udledningen. I 2020 introducerede benzinselskaberne benzin med 10% bioethanol (E10) som standardbenzin på det danske marked. Indtil da var benzin med 5% bioethanol (E5) standardbenzin. Isoleret set har det reduceret CO₂-udledningen fra forbruget af benzin med næsten 200.000 tons.

Frem til 2007 steg CO₂-udledningen fra transporten i takt med at trafikken på vejene ligeledes steg. Men siden 2007 er CO₂-udledningen fra transporten faldet med mere end 15%, samtidig med at antallet af kørte kilometer på de danske veje indtil 2020 fortsatte med at stige.

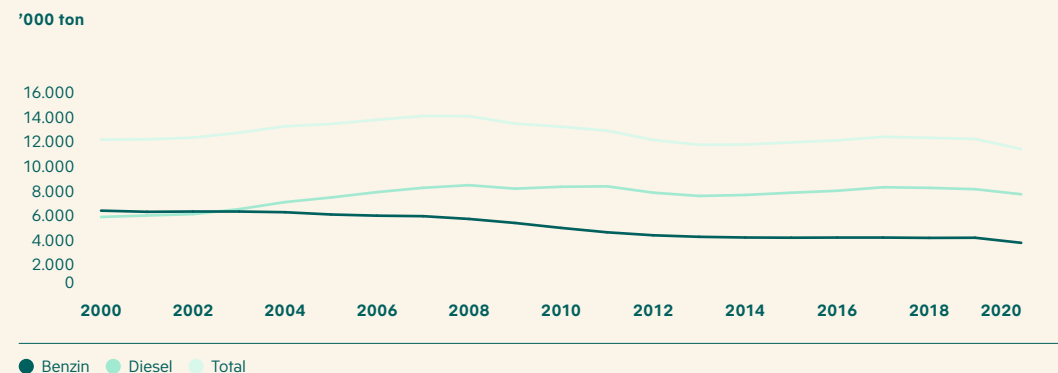
Det skyldes, at benzinbilernes effektivitet er steget med mere end 60% og dieselbilernes med mere end 50% siden 1997, og at der siden 2010 er blevet blandet 5% bioethanol i benzin og 7% biodiesel i diesel. Fra 1. januar 2020 er der 10% bioethanol i benzinen, som yderligere har reduceret CO₂-udledningen. 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 selv på trods af det faldende antal kørte kilometer i 2020 fortsætter 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.

Kilde: Energistyrelsen, Vejdirektoratet og Drivkraft Danmark

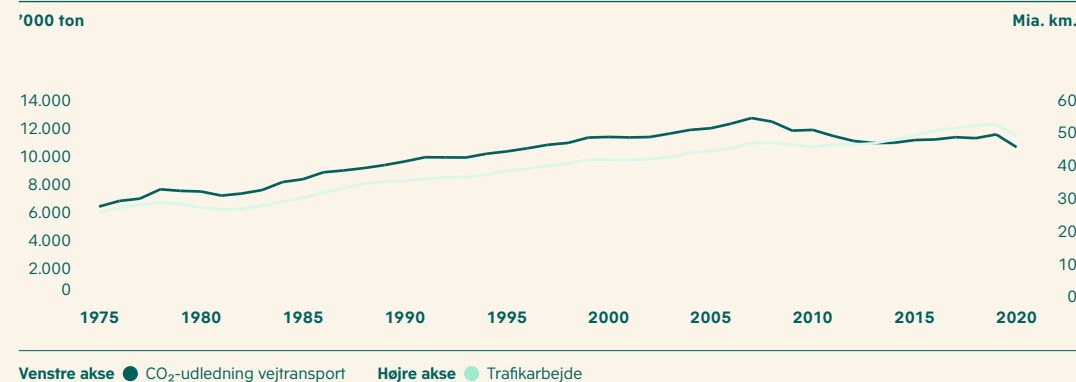


Som foreslået af Drivkraft Danmark i ”Plan 2050 for en CO₂-neutral transportsektor” er iblandingskravet nu erstattet af et CO₂-fortrængningskrav. Det skal skubbe på udvikling og produktion af grønne brændstoffer til den tunge transport, skibe og fly.

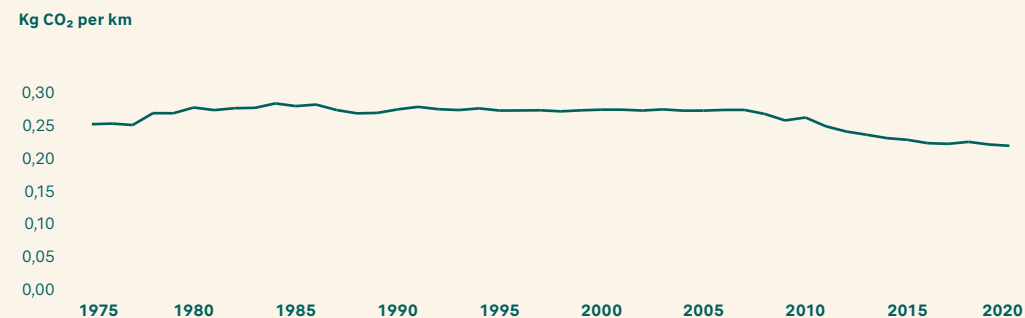
CO₂ fra transport



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. Som følge af Covid-19 og nedlukningen af Danmark, faldt forbruget af benzin i 2020 dog med mere end 5% som følge af lavere rejseaktivitet og mere hjemmearbejde.

I starten af 2000'erne blev 98 oktan udfaset for at fjerne risikoen for forurening af grundvandet med MTBE. To selskaber markedsførte dog frem til sidste år en højoktan benzin på 100 oktan i Danmark, som produceres uden brug af MTBE. Af konkurrencemæssige årsager er forbruget af dette produkt ikke oplyst særskilt, men har indgået i forbruget af 95 oktan benzin.

I 2020 blev den såkaldte E10 benzin (benzin med 10% bioethanol) introduceret som standard i Danmark. Det skete for at opfylde Biobrændstoflovens krav til iblanding af biobrændstoffer. For at sikre de bilister, hvis

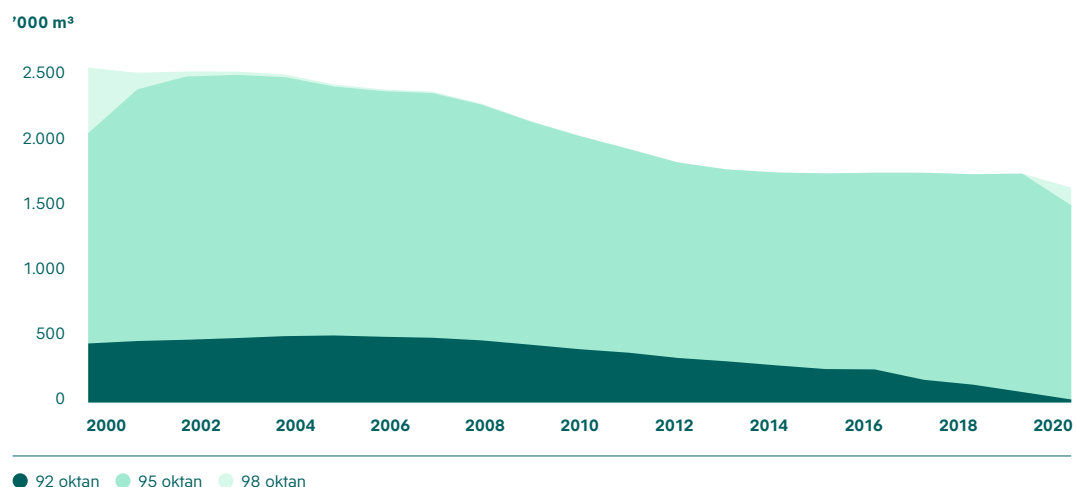
biler ikke kan køre på E10 benzin, introducerede de fleste selskaber samtidig en højoktan benzin (98 oktan eller højere), som indeholder maksimalt 5% bioethanol (E5). Da salget af 98 oktan benzin dækker flere selskaber, er det muligt igen at vise dette forbrug særskilt.

Indtil for få år siden udgjorde 92 oktan mere end 20% af benzinforbruget, men udgør nu en forsvindende lille del af det samlede forbrug af benzin. For at få plads til den nye E5 benzin ude på tankstationerne, har de fleste selskaber udfaset 92 oktan benzin, så de nu kun sælger 95 og 98 oktan eller højere.

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



9 Bilparken

Frem til 2015 var benzin- og dieslbilen alt-dominerende i bilparken. Men i de senere år er der sket en markant stigning i elbiler og hybridbiler på de danske veje. Antallet af el-biler på de danske veje blev i 2020 fordoblet, og hybridbilerne var de helt store højdespringere med en tredobling i antallet.

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

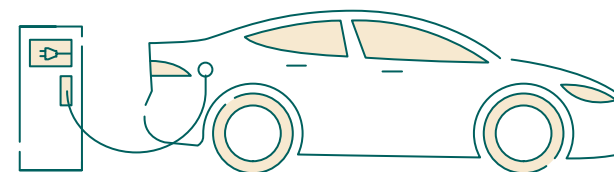
I takt med, at kravene til bilernes CO₂-udledning frem mod 2030 skærpes, satser bilfabrikkerne i større omfang på udvikling og produktion af el- og hybridbiler.

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

Af samme årsag vil vi også i de kommende år se flere og flere tankstationer udbyde opladning på farten som en naturlig del af deres services overfor bilisterne.

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

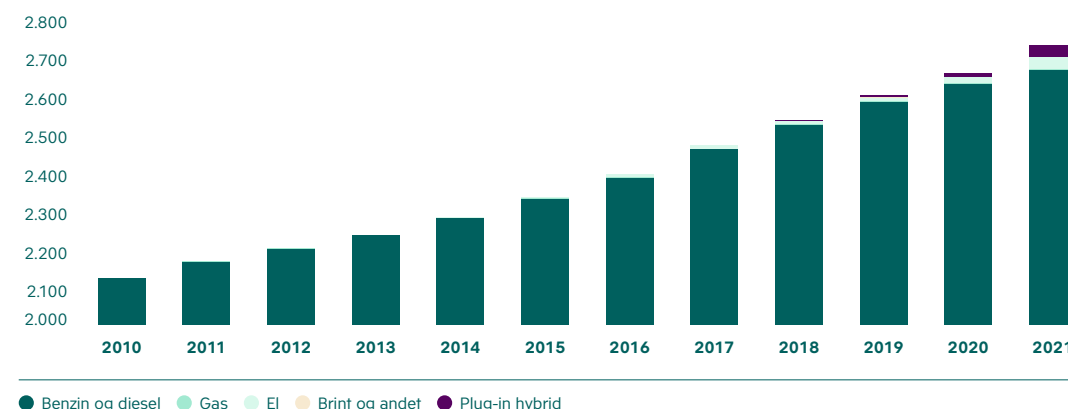
Kilde: Danmarks Statistik og Drivkraft Danmark



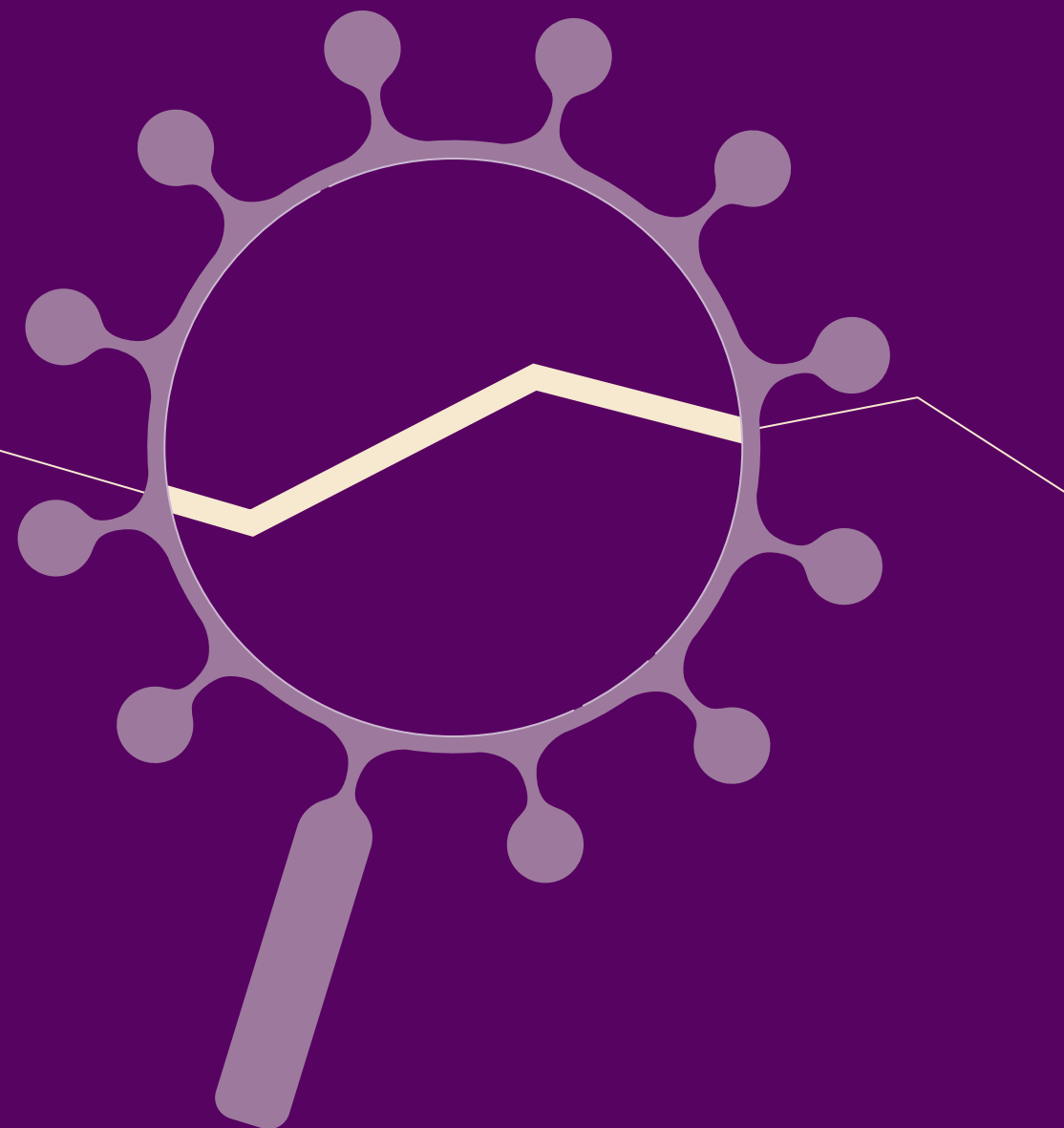
Antallet af el-biler blev fordoblet i 2020

Bilparken, 1. januar

Personbiler, antal '000

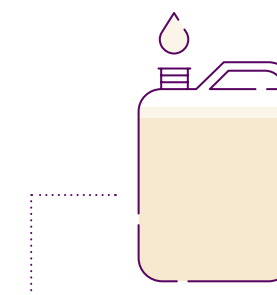


Covid-19



Udvikling i trafikken

For første gang siden den økonomiske krise i 2008 faldt kørslen på de danske veje i 2020. Men på trods af flere perioder med større eller mindre nedlukning af store dele af det danske samfund, var faldet "kun" på lige omkring 7 % i antallet af kørte kilometer på de danske veje i forhold til 2019.



Nedgang i brændstofforbruget på 6% i 2020

Brændstofforbruget

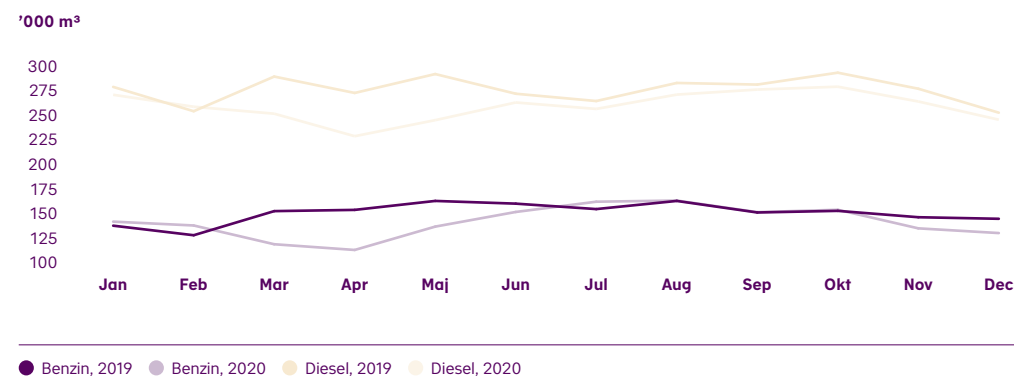
Ikke overraskende betød perioderne med større eller mindre nedlukninger af store dele af det danske samfund, at også brændstofforbruget faldt i 2020. Ligesom med nedgangen i trafikken var nedgangen i brændstofforbruget lige over 6%.

En nedgang, der samtidig illustrerer, at på trods af nedlukning har der fortsat været aktivitet i samfundet med udbringning af varer til private og erhvervslivet.

Som følge af nedlukningen og de mange rejserestriktioner blev mange hjemme i sommerferien og rejste rundt i Danmark. Derfor lå forbruget af benzin i sommeren 2020 højere end normalt.

En opgørelse af forbruget af benzin og diesel per måned i 2019 og 2020 viser tydeligt, hvornår Danmark har været lukket ned. Foreløbige tal for forbruget af benzin og diesel i de første måneder af 2021, viser samme lavere forbrug i forhold til de første måneder af 2020, hvor Danmark endnu ikke havde oplevet sine første nedlukninger.

Forbrug af benzin og diesel



CO₂-udledningen fra transport

Ligesom med udviklingen i kørslen på de danske veje og brændstofforbruget faldt CO₂-udledningen fra transporten også i 2020 – særligt på grund af det faldende forbrug, men også fordi vi fra 2020 gik fra E5 benzin (benzin med 5% bioethanol) til E10 benzin (benzin med 10% bioethanol) som standard i Danmark. Isoleret set har det betydet en reduktion af CO₂-udledningen fra transporten på 200.000 tons sammenlignet med 2019.

Samlet faldt CO₂-udledningen med cirka 1 million tons i 2020 i forhold til 2019. Isoleret set har Corona-pandemien altså reduceret CO₂-udledningen fra transporten med cirka 600.000 tons i 2020.

Luffarten

Det mest markante udtryk for konsekvenserne af Covid-19 ser vi på forbruget af jetfuel til luffarten.

Ikke overraskende betød de mange restriktioner på rejser til udlandet og aflysninger af flyafgange en dramatisk nedgang i forbruget af jetfuel i 2020 sammenlignet med 2019.

Efter i mange år at være steget år for år faldt forbruget af jetfuel til cirka 1/3 af det normale – fra næsten 1,3 millioner m³ i 2019 til lidt over 400.000 m³ i 2020.

+1 mio. kr.

omsætning pr. butik



Butikkerne

Butikkerne på tankstationerne oplevede på trods af nedlukninger, nedgang i antal kørte kilometer på vejene og restriktioner på ophold i butik/cafe en vækst i den gennemsnitlige omsætning per butik.

Den gennemsnitlige omsætning steg fra lidt over 9 millioner kroner i 2019 til lige under 10 millioner kroner i 2020.

Vaskehaller

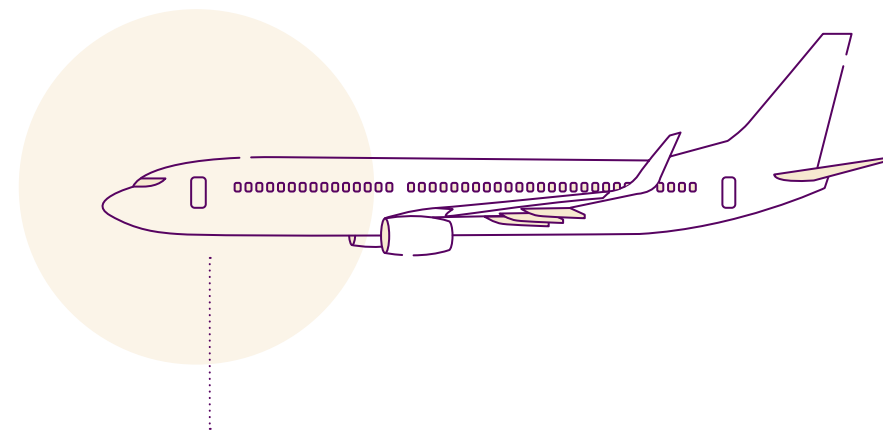
Stadig flere biler vaskes i vaskehaller, selv om vi i 2020 kørte færre kilometer på de danske veje, så kørte vi mere i vaskehallen med bilen.

For første gang i mange år kom vi igen op over 10 millioner vaske i vaskehaller i 2020.

LPG

Forbruget af flaskegas steg i 2020 med mere end 5%.

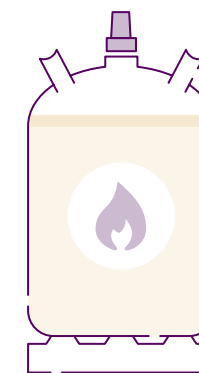
Flaskegas bruges i stor stil til fritidslivet. Restriktioner på udlandsrejser hen over hele året har medvirket til, at mange danskere har tilbragt ferier og weekender i Danmark. Her er der blevet tændt op i grillen på de lune sommeraftener, i ukrudtsbrænderen, plæneklipperen m.v. til diverse gør-det-selv projekter derhjemme eller i sommerhuset.



Forbruget af jetfuel faldt fra næsten 1,3 millioner m³ i 2019 til cirka **400.000 m³ i 2020**

”

Branchen har holdt hjulene i gang i Danmark igennem hele krisen. Raffinaderier, depoter, lagre og stationer har været åbne og i produktion.



+5%

Stigning i forbruget af flaskegas i 2020

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.

"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.

De relativt set markante ændringer, der i 2020, ses på de enkelte selskabers samlede markedsandele, skyldes det markante fald i salget af flybrændstof i Danmark i 2020. Da flybrændstof typisk udgør en beskedent andel af de viste selskabers salg, vokser alle selskabernes samlede markedsandele i 2020.

2020 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.

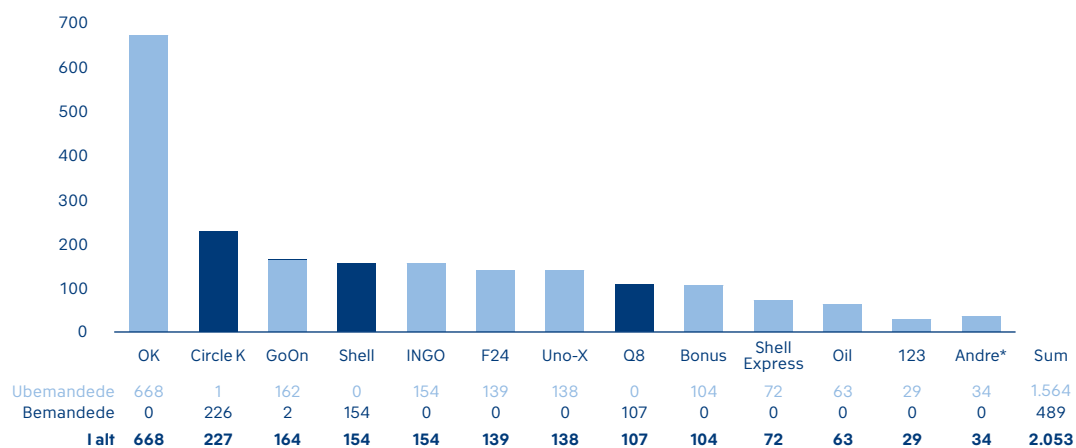
Kilde: Drivkraft Danmark

Markedsandele, procent

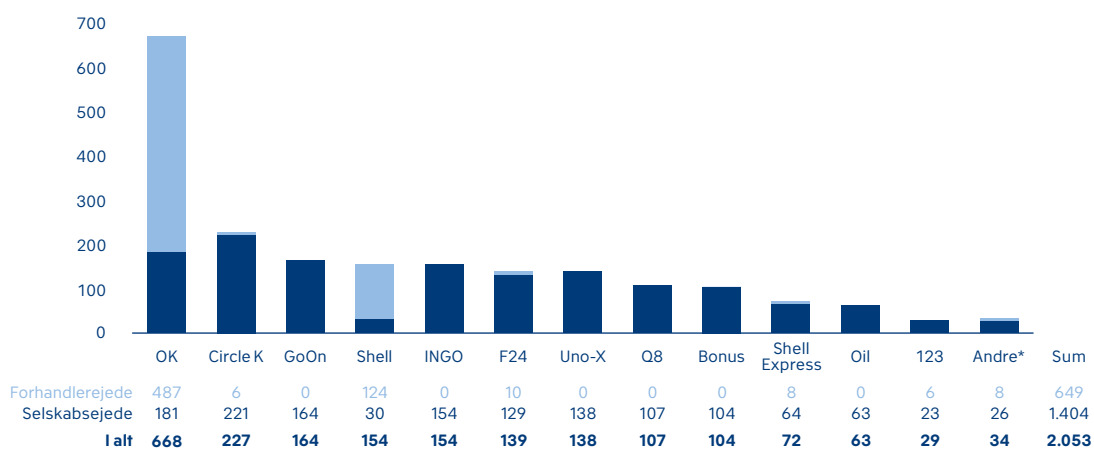
	2018			2019			2020		
	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total
Circle K	28,1	34,8	23,1	27,6	33,8	21,8	25,9	32,8	24,1
DCC	11,2	11,2	14,9	10,9	10,3	14,5	11,4	10,5	15,3
Go'On	3,4	2,0	1,7	3,7	2,3	1,8	3,7	2,2	2,1
OIL! tank & go	3,0	1,2	1,2	3,0	1,3	1,2	2,7	1,1	1,2
OK	27,1	22,7	17,8	27,9	24,0	17,9	30,4	25,6	21,9
Q8	12,3	13,0	11,0	11,8	13,0	10,4	11,6	13,1	11,2
Uno-X/YX	14,9	15,1	11,5	15,1	15,3	11,3	14,3	14,7	12,4
Øvrige	0,0	0,0	18,8	0,0	0,0	21,1	0,0	0,0	11,8

11 Fordeling af tankstationer 2020

Antal tankstationer, bemandede og ubemandede



Antal tankstationer, selskabs- og forhandlerejet

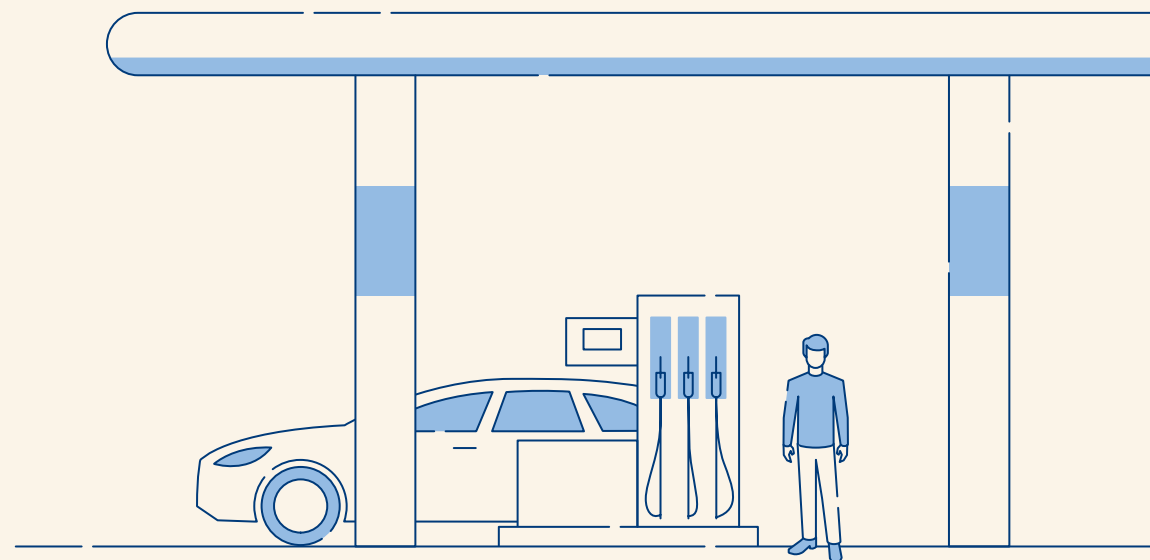


* Blandt andet HK-Benzin og Lavpris Benzin. Tallet er anslået ud fra oplysninger fra selskaberne og øvrige kilder. En ubemandet station er defineret som en station, hvor det kun er muligt at betale for brændstoffet ved standen. Selv om der er en butik i tilknytning til stationen, er den derfor defineret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

● 2005 ● 2020

Ubemandede tankstationer i Danmark

76 %
50 %



12 Bemandede og ubemandede tankstationer

Tankstationsmarkedet er altid under forandring og tilpasser sig løbende forbrugernes behov. Det gælder både for antallet af stationer, fordelingen af bemandede og ubemandede stationer, udbuddet af convenience og af nye drivmidler.

De seneste års stigning i antal af stationer i Danmark fortsatte også i 2020, så der nu er 2.053 stationer at vælge imellem

for bilisterne over hele landet. Stigningen er drevet af nyetablerede ubemandede tankstationer.

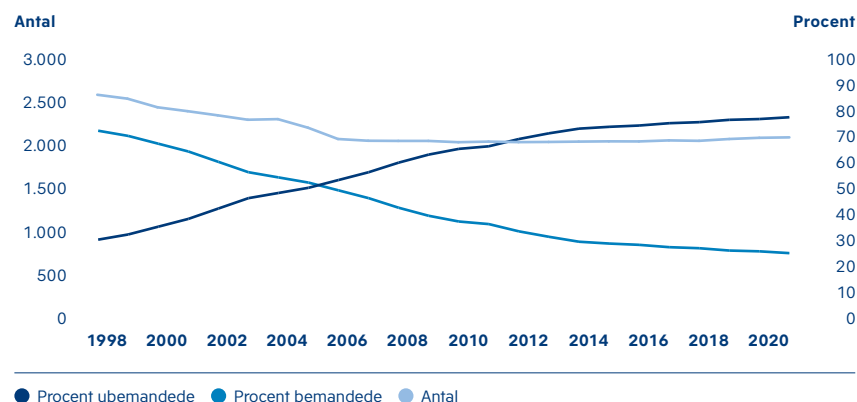
Siden 1997 er de ubemandede stationers relative andel næsten tredoblet, så de i 2020 udgjorde mere end 75% af det samlede antal tankstationer.

Kilde: Drivkraft Danmark



Tankstationerne binder Danmark sammen for bilisterne uanset, hvilken energi de kører på. Derfor udrulles ladestandere nu på tankstationer over hele landet. Bilisterne skal kunne tanke, der hvor de plejer, uanset hvilken energi, de kører på.

Antal tankstationer



13 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 i første halvdel af 2010'erne og et nogenlunde konstant antal af stationer er den gennemsnitlige omsætning per station faldet med mere end 10%.

Udviklingen vendte dog i 2015, men er siden langsomt faldet igen år for år i takt med, at antallet af stationer er begyndt at stige, og

det samlede salg af brændstoffer har været nogenlunde stabilt.

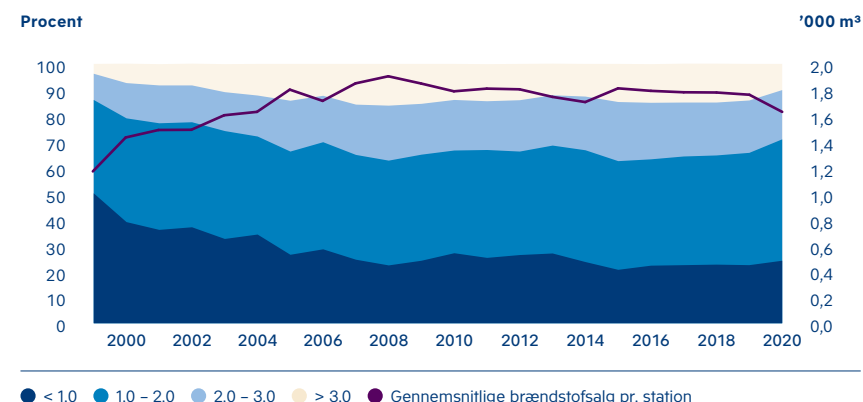
Den generelle stigning i de små stationers andel skyldes fortsatte optimeringer af driften, der gør de mindre stationer rentable, og at de derfor ikke lukkes i samme omfang som tidligere.

Faldet i den gennemsnitlige salg og den markante ændring i fordelingen af brændstofsalg i 2020 skyldes alene det samlede fald i forbruget af brændstof i 2020 som følge af Covid-19.

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

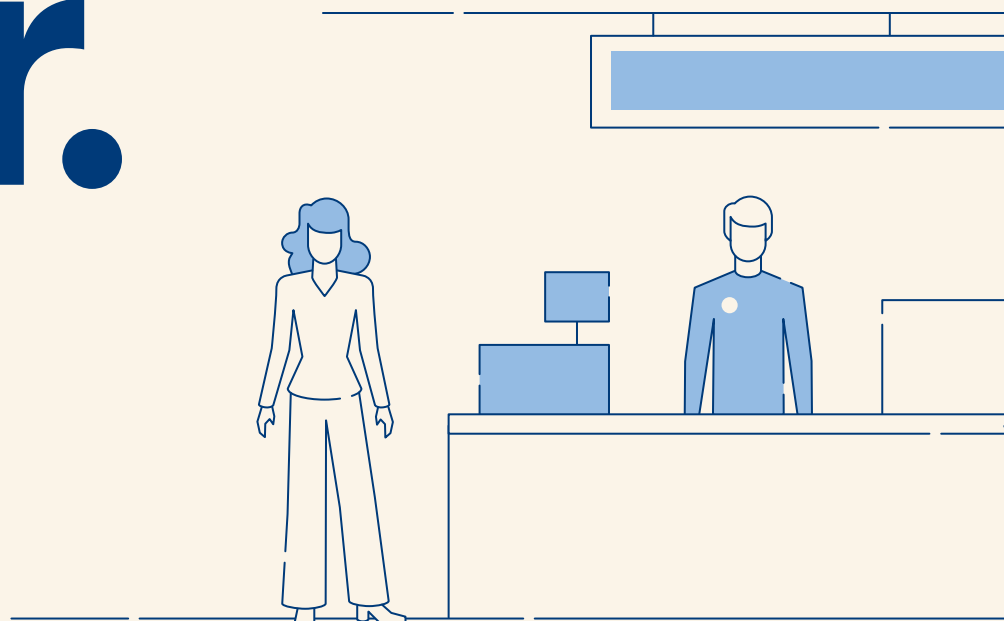
Kilde: Drivkraft Danmark

Tankstationer i forhold til størrelse



Den gennemsnitlige omsætning i butikkerne på tankstationerne steg i 2020 til

9,9
mio.
kr.



14 Butiksomsetning

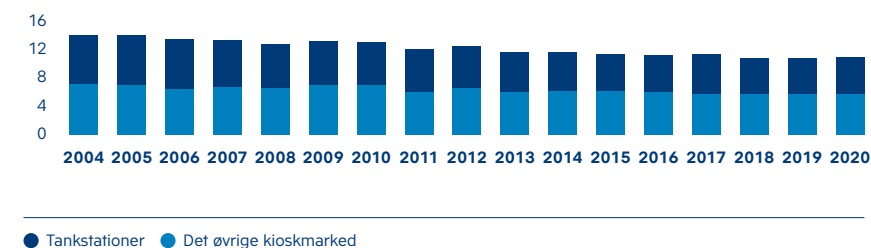
Antallet af butikker og kiosker fortsætter med at falde år for år, og er de seneste ti år faldet med næsten 30%. Det er blandt andet sket som følge af liberaliseringen af lukkeloven i 2012. Den samlede omsætning er i samme periode også faldet, men det er ikke sket i samme takt som antallet af butikker. I de seneste år er omsætningen stabiliseret omkring 11 milliarder kroner. Samlet set er det derfor lykkedes at øge den gennemsnitlige omsætning per butik.

I 2020 fortsatte den gennemsnitlige omsætning i butikkerne på tankstationerne de seneste års stigning og ligger nu tæt på 10 millioner. Den gennemsnitlige omsætning per kiosk steg også i 2020, så den nu ligger lige under 4 millioner kroner.

Kilde: Retail Institute Scandinavia og Drivkraft Danmark

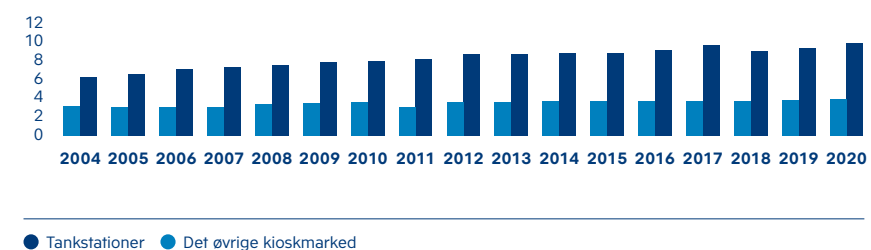
Samlet butiksomsetning

Mia. kr. ekskl. moms



Gennemsnitlig butiksomsetning

Mio. kr. per butik

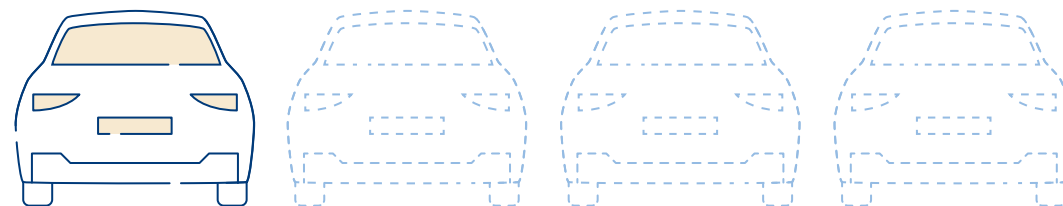


15 Tankstationer i Europa

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.

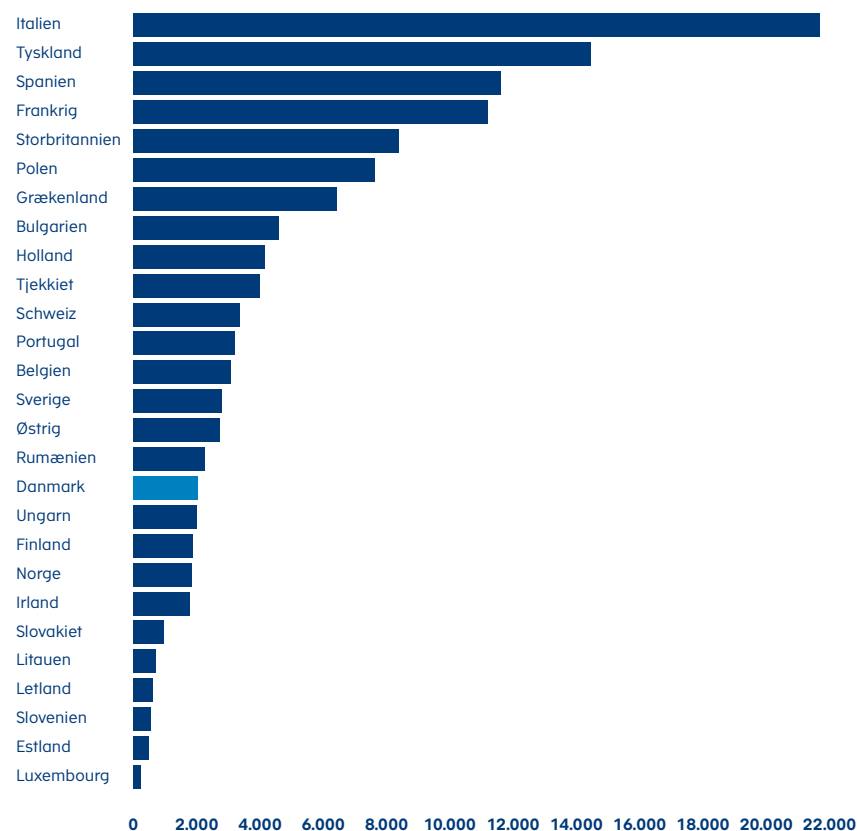
Kilde: ACEA, FuelsEurope og Drivkraft Danmark



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

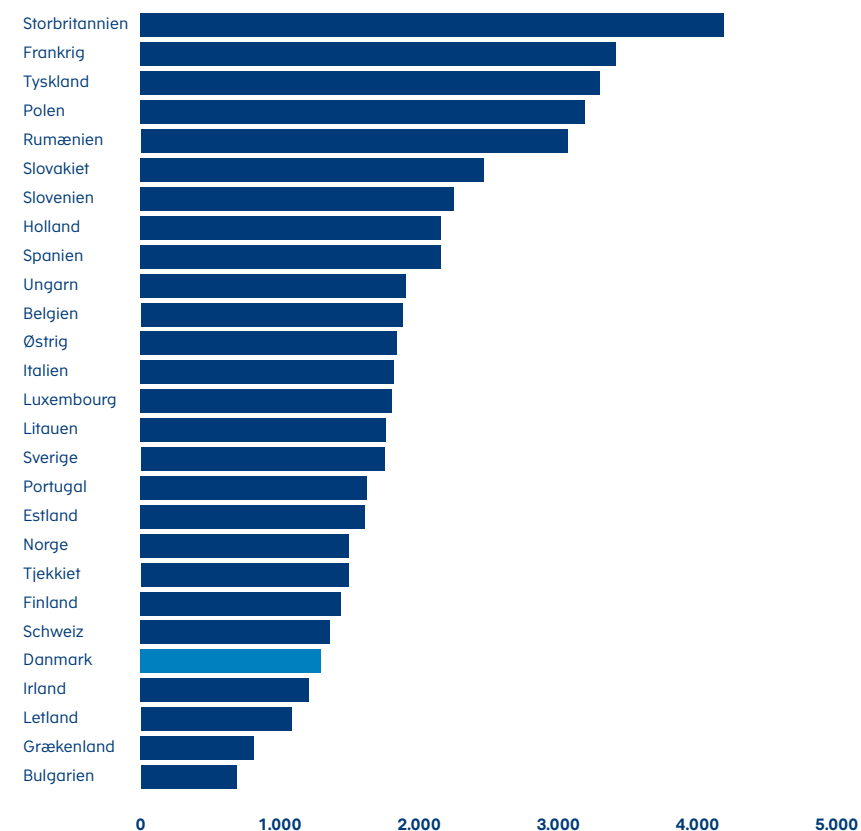
Antal tankstationer i Europa

Antal stationer



Antal biler per tankstation i Europa

Biler per station

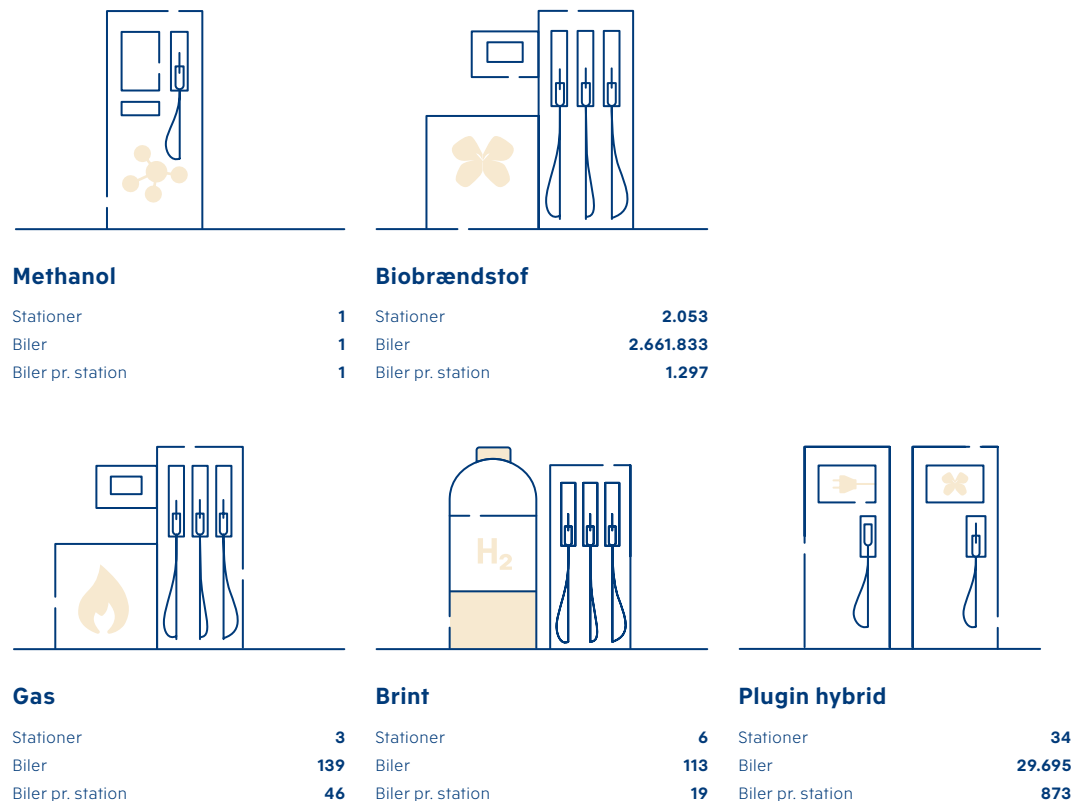


16 Drivmidler på stationerne

Tankstationerne tilpasses løbende til forbrugernes behov for nye drivmidler. Det er fortsat benzin og diesel, iblandet bio-brændstoffer, 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, bliver disse muligheder også mere udbredte på stationerne.

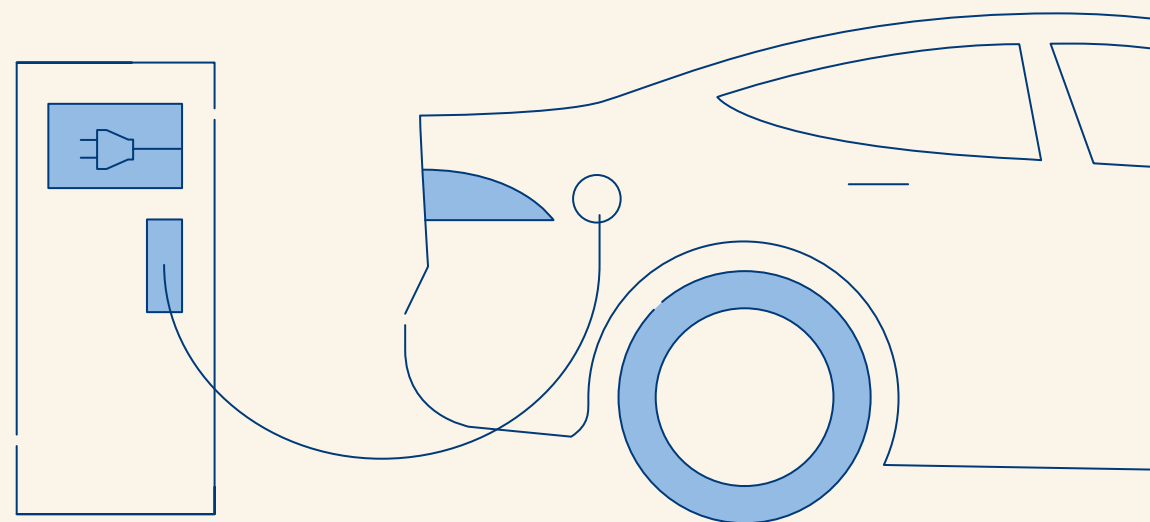
I starten af 2021 blev midlerne i Transportministeriets støttepulje til etablering af ladestandere fordelt. Omkring halvdelen af midlerne går til etablering af ladestandere på de eksisterende tankstationer rundt om i landet. Samtidig har flere af Drivkraft Danmarks medlemmer offentliggjort ambitiøse planer om etablering af ladestandere på deres tankstationer i de kommende år. Allerede i næste års statistik vil vi derfor se væsentligt flere stationer tilbyde opladning på farten til gavn for de mange nye elbilister.

Kilde: Drivkraft Danmark



Antallet af elbiler steg i 2020 med

16.379



Stationer med ladestander **34**
 El-biler **31.886**
 El-biler pr. station **938**

”

Markedet for opladning af elbiler skal fremover have samme kvaliteter som brændstofmarkedet med effektivitet, service, gennemsigthed og konkurrence til gavn for forbrugeren.

17 Bilvask

Antallet af bilvaske i vaskehaller steg igen i 2020. Det betyder samtidig, 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. 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. Det betyder, at mere end to ton vaskemidler, næsten seks ton olie og mere end halvanden ton metaller ender direkte i naturen hvert år som følge af manuelle vaske.

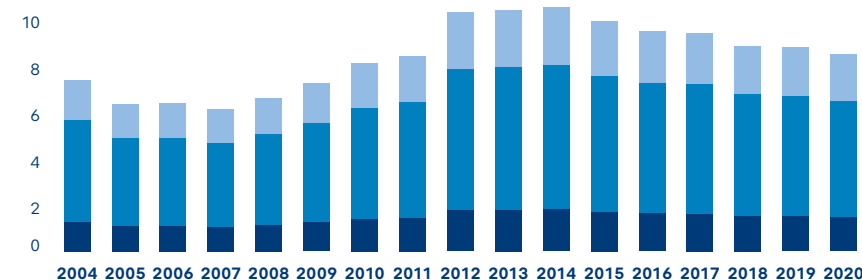
Kilde: Miljøstyrelsen og Drivkraft Danmark

”

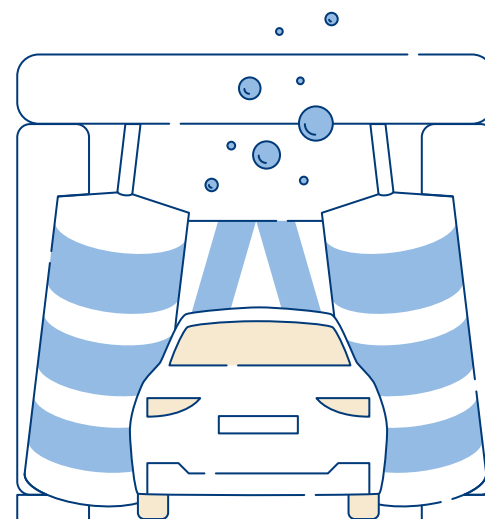
Vaskes alle biler i en vaskehal, i stedet for hjemme, sparer det vandmiljøet for flere tons metaller, olie og vaskemidler. I takt med, at der kommer mere og mere separat kloakering i kommunerne, vil der være risiko for at større mængder ledes direkte ud i naturen ved hjemmevask.

Manuel bilvask, udledning af miljøfremmede stoffer

Tons

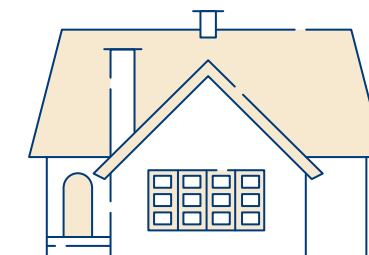


● Metaller ● Olie ● Vaskemidler



35 liter

vand bruger de mest effektive vaskehaller per vask



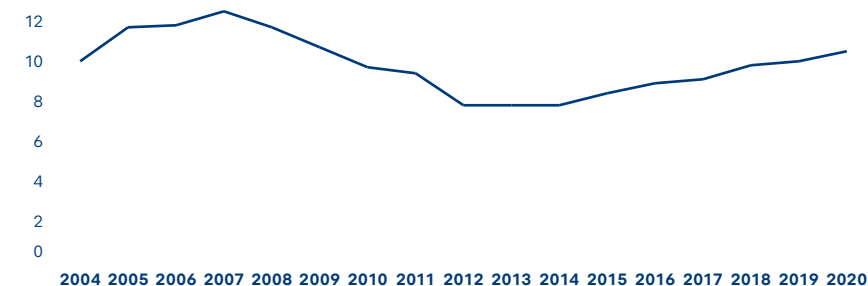
derhjemme bruges der let **100 liter vand** per vask

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 forholdsmæssig 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

Antal bilvaske i vaskehaller

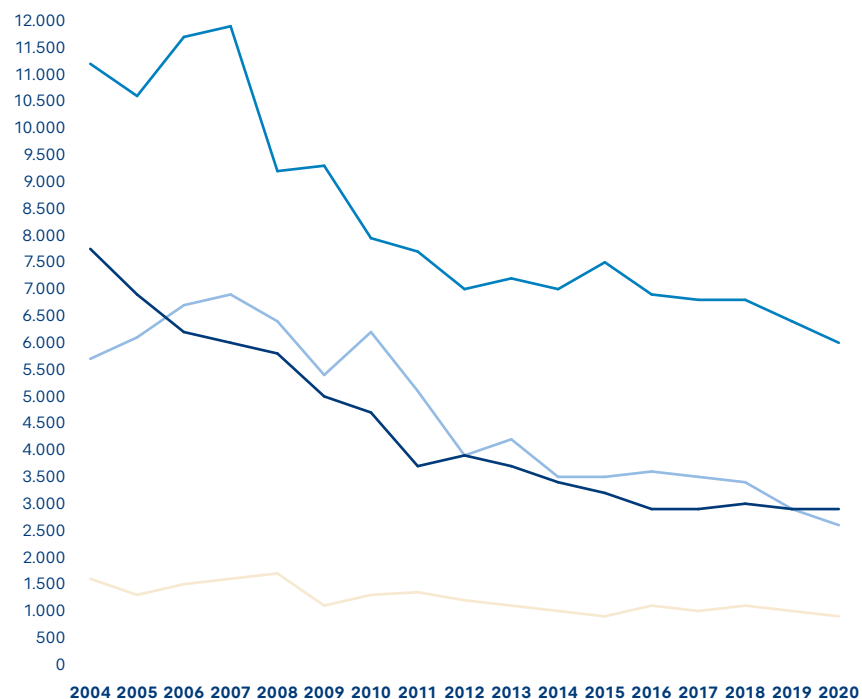
Mio. vaske



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 Danmarks medlemsvirksomheder



● Fuldtidsansatte i alt ● Deltidsansatte i alt
 ● Heraf deltidsansatte under 25 år ● Heraf deltidsansatte under 18 år

Medlemmer

A/S Dansk Shell
 Billund Refuelling I/S
 BP Aviation A/S
 Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S
 Circle K Danmark A/S
 Danish Refuelling Services I/S
 DCC Energi 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
 Per Nørby ApS
 Primagaz Danmark A/S
 Q8 Danmark A/S
 REintegrate ApS
 SASOIL Denmark A/S
 Sperto
 Spirii
 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 Smøreolie A/S



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

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