

DrivkraftDanmark

Branchestatistik 2022



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: vacant
Projektchef, Miljøpuljen: Morten Christensen
Chefjurist: Jeanette Werner
Advokat: Per Alm
Juridisk konsulent: Marc Risvang
Administrationschef: Tine Heick
Chefsekretær: Gitte Pleidrup

Bestyrelse

Formand: Peter Rasmussen, Salgsdirektør, Circle K Danmark A/S
Næstformand: Christian Heise, adm. direktør, DCC Energi Danmark A/S
Helle Dahlgren Skov, Director Retail & Association, Q8 Danmark A/S
Flemming Hermansen, Sales Director, Kosan Gas A/S
Niels Ole Christensen, direktør, OK a.m.b.a.
Finn Schousboe, adm. direktør, Crossbridge Energy Fredericia A/S
Charlotte Balslev, CFO, Kalundborg Refinery 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

4-7 En branche i bevægelse

Nedslagspunkter fra året der gik. Ukraine-situationen, udrulning af ladere til elbilister, arbejdet for en grøn luftfart og raffinaderiernes omstilling.

8-25 Transport, energi og klima

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

26-29 Omstilling af raffinaderier

Spot på raffinaderiernes igangværende omstilling og bidrag til at sikre volumen og energieffektivitet i omstillingen af den tunge transport, fly og skibe.

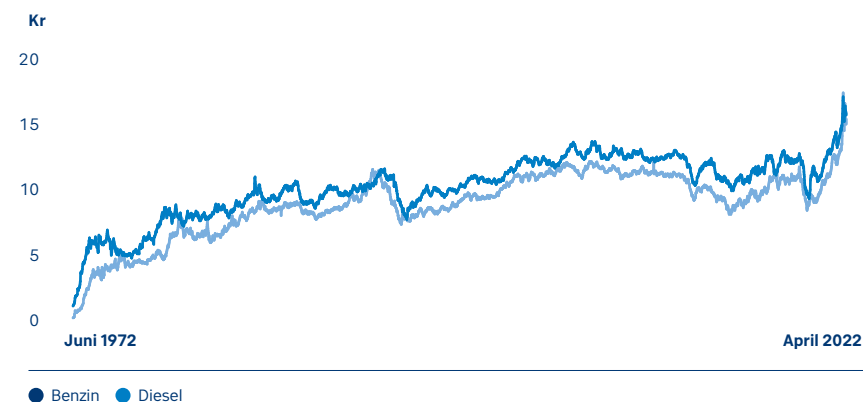
30-42 Branchen

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

Årets udvikling i en branche i konstant bevægelse



Prisudvikling benzin og diesel



Opladning

Drivkraft Danmarks medlemmer er i fuld gang med at rulle opladning ud til elbilisterne. På tankstationer, ladestationer, ved supermarkeder, boligforeninger, hjemme og på arbejdspladsen. De udgør det åbne netværk af opladning for elbilister i alle dele af Danmark. Elbilisterne skal kunne lade hvor, og hvornår det passer dem bedst.

Udrulningen af ladere sker med udgangspunkt i medlemmernes store erfaring med at servicere bilisterne. Det skal være nemt og effektivt både at lade og betale, og priserne skal være til at gennemskue ligesom priserne på benzin og diesel. Opladning er for vores branche en naturlig del af indsatsen for at levere energi til transporten 24-syv med fokus på forbrugernes behov.

Drivkraft Danmarks medlemmer tæller nu 10 lade-medlemmer: Circle K, OK, Allego, Spirii, Q8, Uno-X, Sperto, DCC (Shell), Zapp Mobility og Payvend.

Ukraine

Den alvorlige situation i Ukraine har skabt bekymring for energiforsyningsikkerheden og oprindelsen af den råolie og de olieprodukter, som vi bruger i Danmark. Drivkraft Danmarks medlemmer stoppede efter krigsudbruddet i februar importen af russisk råolie og olieprodukter, som i forvejen var begrænset. Typisk har importen årligt ligget på par hundrede tusinde m³ dieselolie (ud af ca. 4 mio. m³ forbrugt i DK) og 6-700.000 tons råolie til raffinaderiernes produktion (ud af ca. 7,5 mio. tons forbrugt i DK).

Udover forsynings-situationen har krisen i Ukraine også kunnet ses på benzin- og dieselpriserne over hele verden og også her i Danmark. Efter at priserne havde været på sit laveste niveau i mange år under Coronapandemien, steg de i ugerne efter Ruslands invasion til det højeste niveau nogensinde, hvilket har skabt en naturlig bekymring hos forbrugerne og i erhvervslivet.

Drivkraft Danmarks medlemmer er hver dag optaget af at sikre produktionen af energi på raffinaderierne og en stabil og sikker forsyning fra medlemmernes lagre og distributionssystemer, så samfundet og mobiliteten kan holdes i gang, som vi kender det. →

Drivkraft Danmarks medlemmer planlægger **200 lynlade-lokationer** allerede i 2022.

En grøn luftfart i 2030

Statsminister Mette Frederiksen præsenterede i sin nytårstale en målsætning om en helt grøn indenrigs luftfart i 2030. I den forbindelse mødtes direktør i Drivkraft Danmark Jacob Stahl Otte med blandt andre Statsministeren i Københavns Lufthavn til en rundbordssamtale. Her blev det gjort klart, at branchen er klar til at levere til den grønne omstilling af luftfarten.

Raffinaderiernes omstilling

De to danske raffinaderier Kalundborg Refinery og Crossbridge Energy i Fredericia spiller en afgørende rolle for omstillingen af transporten – ikke mindst den tunge transport, skibe og fly. I takt med, at efterspørgslen ændrer sig i samfundet, vil raffinaderierne både ændre de produkter, som de producerer, og de råvarer som de producerer fra. Fremover vil brint, restbiomasse og CCS/CCU gradvist erstatte råolie, og raffinaderierne vil derved udvikle sig til store PtX-fabrikker.

Der bliver behov for enorme mængder bæredygtige brændstoffer i fremtiden. Forudsætningen for, at det kan ske er, at der kommer en voldsom udbygning af den vedvarende energi – ikke mindst vind og sol. Derfor skal udbygningen af den vedvarende

energi accelereres, så den kan matche en fremtid med PtX-produktion i stor skala. Samtidig skal selve produktionen af PtX i gang hurtigst muligt, hvor de danske raffinaderier vil bidrage til at sikre den nødvendige volumen og omkostningseffektivitet.

Fra benzin- til energistationer:

Den fremtidige energi er grøn, og den kan naturligvis også fås på Danmarks energistationer - både på de traditionelle tankstationer og de nye ladestationer. Som altid er vores medlemmer der, hvor forbrugerne og virksomhederne er. Klar til at hjælpe, uanset om man skal hurtigt videre, eller man trænger til en pause.

Energistationerne er nemme og sikre at komme til med deres gode til- og frakørselsforhold og ofte med et udbud af tilhørende services som bilvask, toilet, butik, kaffe, sandwich osv.

De nye teknologier buldrer i disse år frem, og viser os muligheden for en bæredygtig verden. Men den grønne omstilling kræver, at de teknologiske landvindinger bliver helt almindelige for os alle. At nye løsninger bliver til konkrete kilometer på landevejen. At visioner bliver til hverdag, når der fyldes energi på bilen.



Målsætningerne om grøn luftfart i Danmark er absolut realistiske, og kunne måske endda være mere ambitiøse. Vi kan gøre det enkelt og opnå den nødvendige volumen allerede på kortere sigt. De danske raffinaderier vil i de kommende år omstille deres produktion til mere og mere VE, og den praktiske håndtering af VE-brændstofferne på lagerne og i distributionen kan også håndteres uden problemer..



Transport, energi og klima



1 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.

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. Siden 1972 er transportens andel af det samlede energiforbrug steget med mere end 50%, men i samme periode er antallet af kørte kilometer vokset endnu mere.

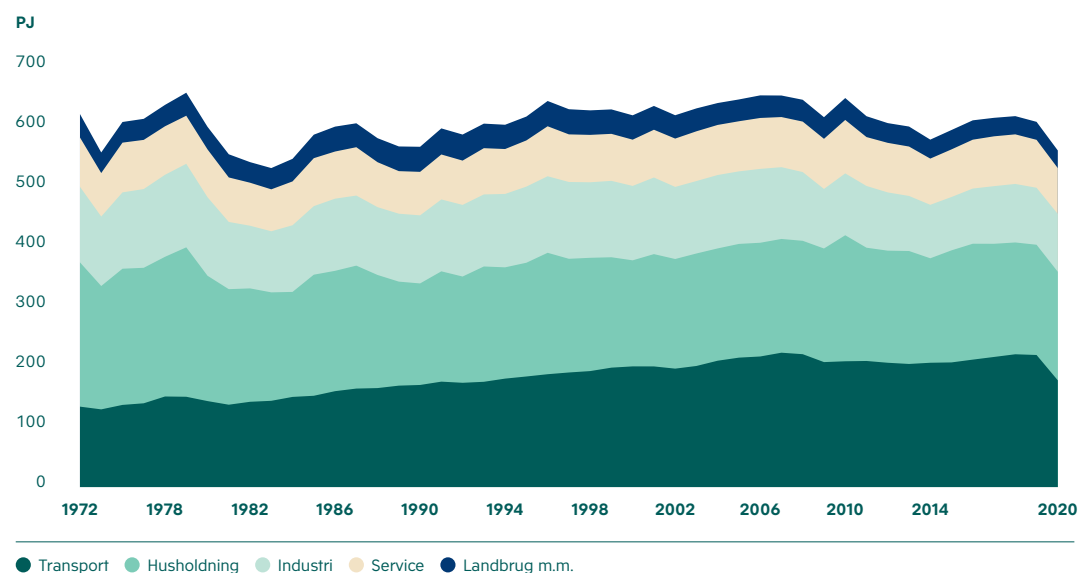
En foreløbig opgørelse for 2021 viser, at energiforbruget igen er steget som følge af den gradvise genåbning i Danmark, men fortsat ligger under niveauet i 2019.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

”

Siden 1972 har forbruget flyttet sig fra specielt husholdninger og industri til transport.

Danmarks energiforbrug



2 Olieforbrug

Olieforbruget faldt dramatisk i 2020, hvor Danmark blev nedlukket i flere perioder som følge af Covid-19. Det var særligt forbruget af benzin og diesel, som faldt i 2020. En foreløbig opgørelse viser, at olieforbruget i 2021 steg til niveauet fra før 2020, som følge af at Danmark gradvist åbnede op igen. Den overordnede tendens med et samlet faldende forbrug af olieprodukter fortsætter dog.

Fra 1972 til 2021 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, pillefyr

og varmepumper. Efter et par års stigning 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 olieforbrændere med fjernvarme, varmepumper og pillefyr.

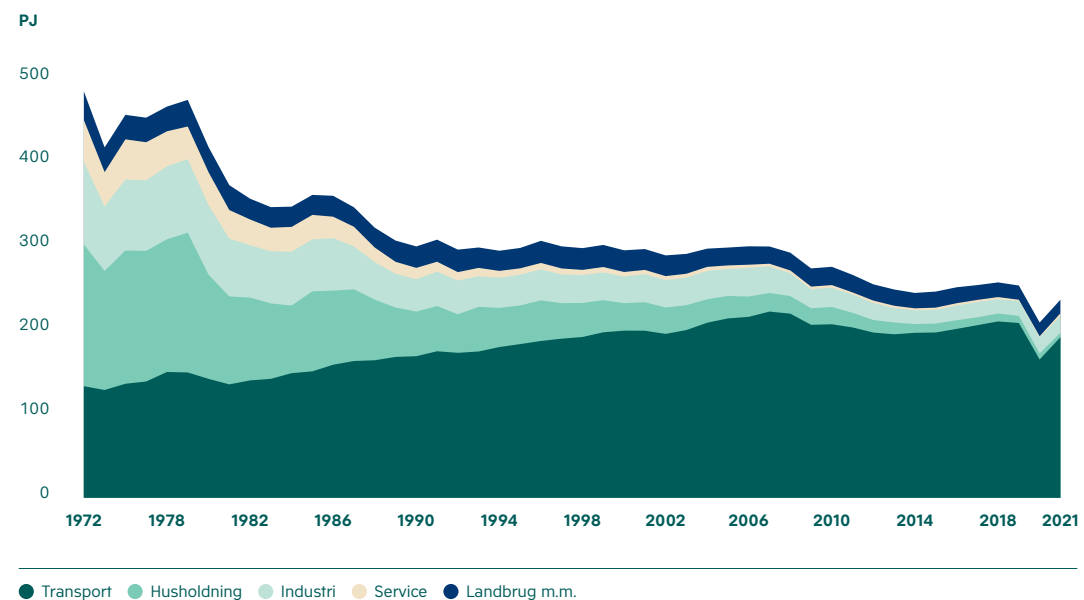
Transportens andel af olieforbruget er i perioden steget fra 28% i 1972 til i dag at udgøre mere end 80%. I faktiske tal er olieforbruget til transport steget med næsten 50% siden 1972. Siden 2007 er forbruget af olie til transport dog faldet med mere end 10%, på trods af at transporten i samme periode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

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

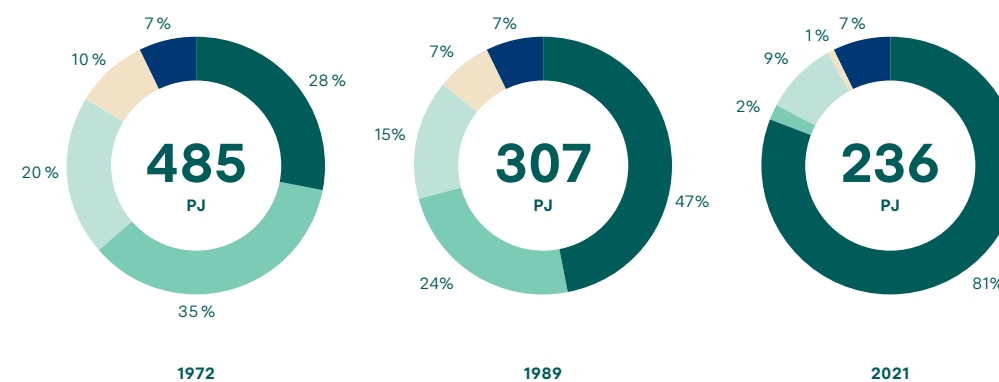
”

Olieforbrug til opvarmning falder stadig. Det skyldes fortsat fokus på energibesparelser og en målrettet indsats for at udskifte olieforbrændere med fjernvarme, varmepumper og pillefyr.

Danmarks olieforbrug



Olieforbrug fordelt på sektorer



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

Danmarks olieforbrug, '000 m³

	2019	2020	2021
Indenlandsk forbrug			
Flydende gas (LPG)	110	110	121
Benzin	1.793	1.683	1.728
heraf: - blyfri 92 oktan	82	24	16
- blyfri 95 oktan	1.711	1.521	1.574
- blyfri 98 oktan		138	138
Petroleum	1	1	1
Gas/diesellole	4.692	4.207	4.520
heraf: - fyringsolie	272	249	267
- diesel	3.276	3.085	3.184
- anden diesellole	796	578	590
- anden gasolie	348	294	479
Fuelolie	62	74	67
Smørelie	53	54	50
Bioethanol*	84	157	170
Biodiesel*	209	217	219
I alt indenlandsk forbrug	6.711	6.130	6.487
Flybrændstoffer**			
Benzin	1	2	1
Jetbrændstof	1.295	464	597
I alt flybrændstoffer	1.296	466	597
International bunkerolie			
Gas/diesellole	405	402	427
Fuelolie	379	219	111
I alt bunker	784	621	538
I alt forbrug	8.791	7.217	7.622

Forbruget i 2021 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

3 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.

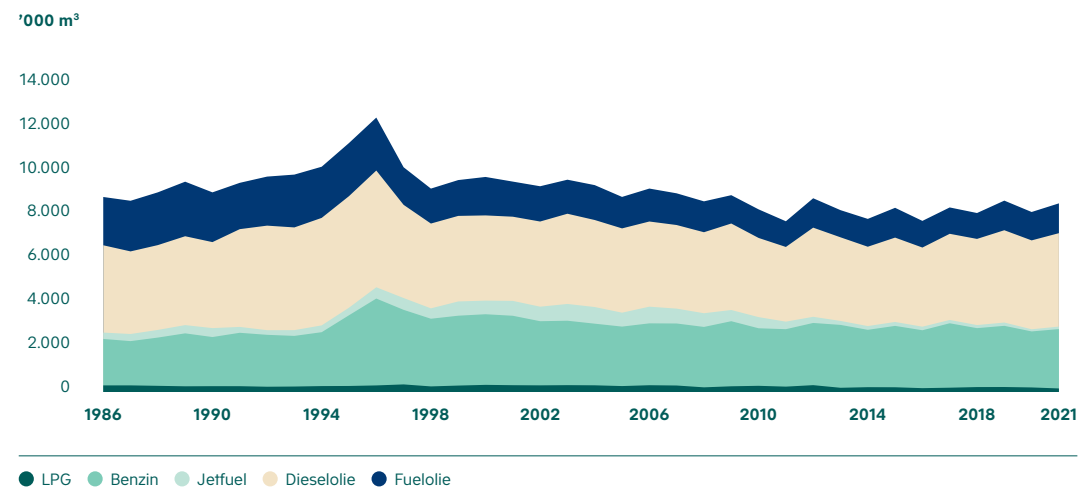
Produktionen af diesel og ikke mindst jet-fuel er dog mindre end forbruget, og modsat er produktionen af benzin og fuelolie større end forbruget. Dertil kommer, at en række selskaber importerer de olieprodukter, de sælger i Danmark.

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 gradvist at omstille raffinaderierne frem mod 2030 og 2050. Det kan være ved at integrere brint baseret på sol og vind og kombinere med andre kulstofholdige produkter end fossil olie som for eksempel CO₂ fra atmosfæren. Raffinaderierne vil blive en vigtig del af omstillingen af den del af samfundet, der ikke kan elektrificeres direkte.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Produktion fra raffinaderierne



4 Import og eksport af olieprodukter

Selv om 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, og en række selskaber importerer de produkter, de sælger i Danmark.

Som følge af Covid-19 situationen og nedlukningen af Danmark med begrænsninger i særligt flytrafikken ind og ud af Danmark i store dele af 2020 og 2021 har forbruget og derfor også importen af Jetfuel været kraftigt påvirket. Nettoimporten af Jetfuel lå i 2021 på mindre end 20% af det normale.

I takt med den faldende produktion af råolie fra de danske felter i Nordsøen er importen af råolie til Danmark steget tilsvarende. De danske olieletter i Nordsøen var i 2021 fortsat den største enkelte kilde til forbruget af råolie i Danmark. Herefter kommer USA og de norske felter i Nordsøen.

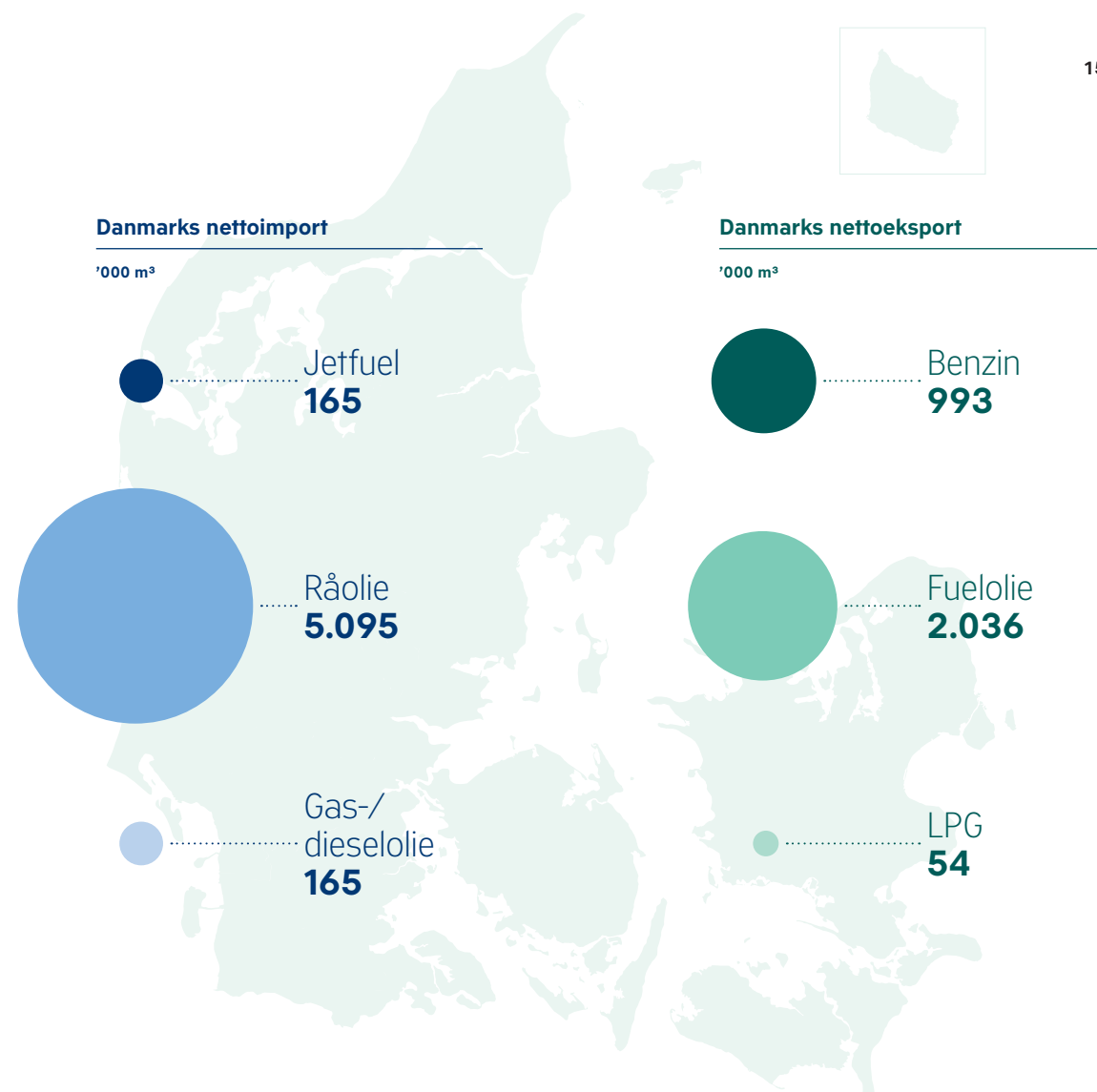
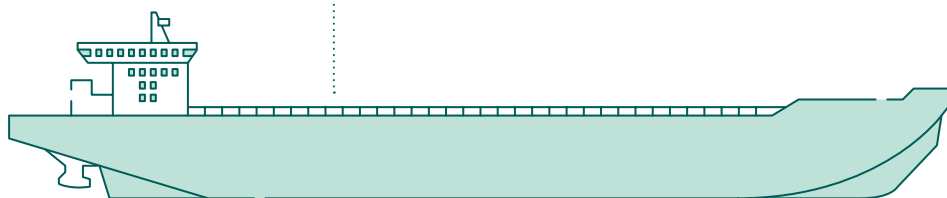
Mere end to tredjedele af den danske import af olieprodukter (benzin, diesel, fuelolie med mere) kom i 2021 fra Sverige, Norge og Rusland. Sverige stod alene for en tredjedel af de olieprodukter, der blev importeret til Danmark. Importen fra lande uden for Europa består primært af flybrændstof.

Mere end en tredjedel af den danske eksport af olieprodukter (eksklusive råolie) er til det øvrige Norden. 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.

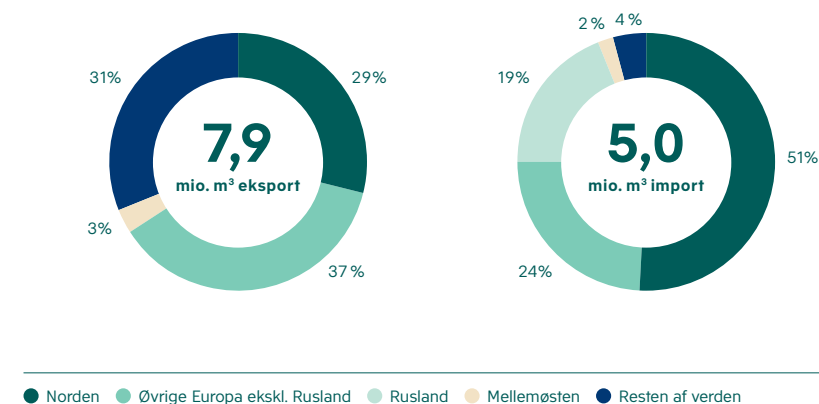
Den store forskel i eksporten og importen af olieprodukter i 2021 skyldes, at der i perioder importeres olieprodukter, der alene oplagres midlertidigt i Danmark for senere at blive eksporteret.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

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

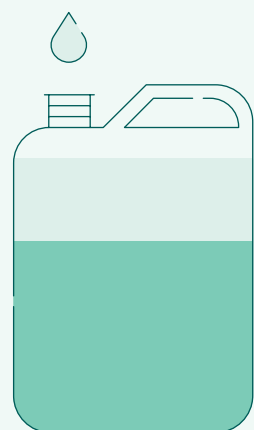


Eksport og import af olieprodukter 2021



↓30%

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



Brændstofforbrug



5 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 Corona-pandemien. Samlet set faldt forbruget af benzin og diesel med lidt over 5% i forhold til året før eller næsten 300.000 m³. Særligt de to perioder med nærmest total nedlukning af Danmark i foråret 2020 og henover årsskiftet 2020/2021 afspejlede sig direkte i brændstofforbruget.

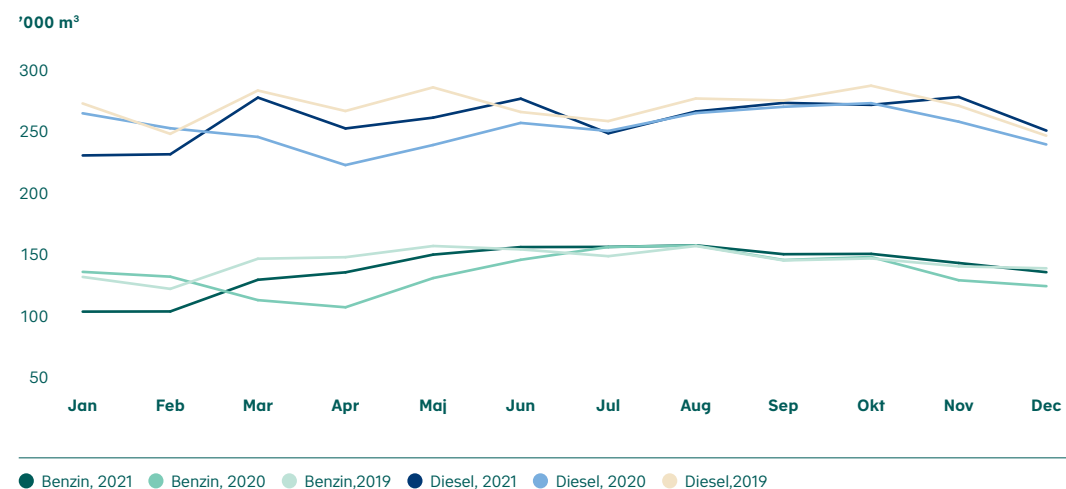
Henover 2021 steg forbruget af benzin og diesel igen i takt med, at Danmark lukkede op og fik bedre kontrol over Corona-pandemien.

Samlet set ligger forbruget af benzin og diesel i 2021 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 dieselforbruget i dag er næsten dobbelt så stort som forbruget af benzin. Det skyldes ikke mindst, at en stigende andel af personbilerne er dieslbiler og fortsat stigende godstranport på vejene. Fra at udgøre omkring 5% af personbilerne i 2000 udgør dieslbiler i dag cirka en tredjedel af personbilerne. Salget af nye dieslbiler har de seneste år været kraftigt faldende.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Note: Forbruget i 2021 er baseret på en foreløbig opgørelse.

Forbrug af benzin og diesel per måned fra 2019 til 2021



6 Biobrændstoffer

I 2021 blev der anvendt næsten 400.000 m³ biobrændstoffer fordelt på næsten 220.000 m³ biodiesel, næsten 170.000 m³ bioethanol og biogas svarende til 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, 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 anvendt 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.

Den fortsatte stigning i andelen af korn og sukker som råvare i 2021 skyldes en kombination af flere faktorer. Dels det øgede forbrug af benzin i 2021 i forhold til 2020, hvor Danmark i store perioder var lukket ned, og særligt den private bilkørsel var reduceret. Dels 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.

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 oprindelse til råvarerne til produktion af biobrændstofferne. Cirka 15% af råvarerne har sin oprindelse i Danmark og består af rapsolie, slagteriaffald og andre affaldsprodukter.

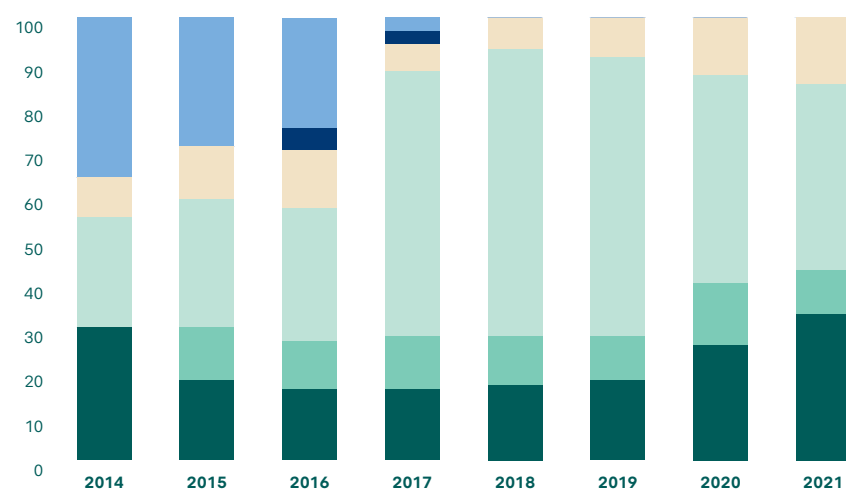
Iblandingskrav

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 gradvist vil blive udfaset og erstattet af mere bæredygtige VE-brændstoffer som avancerede biobrændstoffer, brint og elektrofuels baseret på strøm fra vedvarende energikilder.

Kilde: Drivkraft Danmark

Biobrændstoffer, råvare

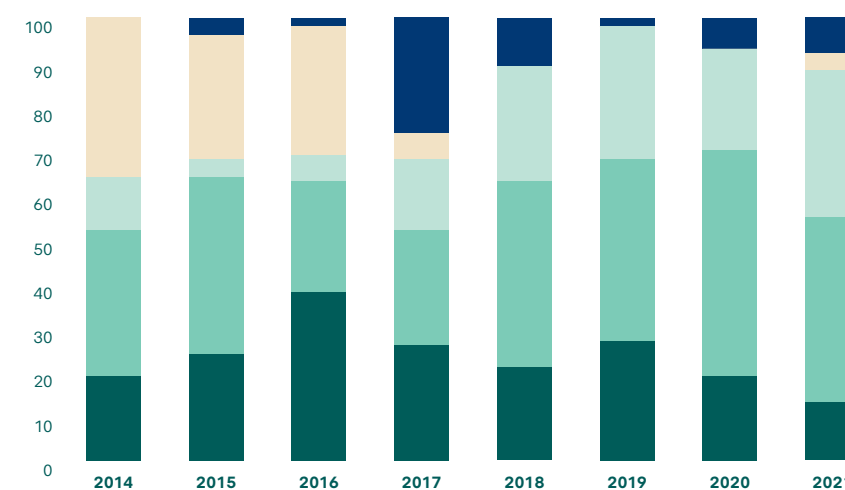
Procent



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

Biobrændstoffer, oprindelse

Procent



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

7 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 det nuværende E5 til E10 som ny standardbenzin. Samlet reducerer det udledningen af CO₂ med cirka 200.000 ton om året at gå fra de nuværende E5 til E10.

Der blandes fortsat som standard 7% biodiesel i alt diesel i Danmark, den såkaldte B7. Forbruget af bioethanol steg yderligere i 2021 som følge af det stigende forbrug af benzin i takt med at Danmark gradvist lukkede op i 2021 ovenpå nedlukningen i 2020 som følge af Covid-19.

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 steg også i 2021 og skyldes den stigende mængde af el-biler. Således blev det samlede antal af el-biler og plug-in hybridbiler mere end fordoblet i 2021 i forhold til 2020. Og i december 2021 udgjorde el-biler og plug-in hybridbiler mere end halvdelen af det samlede antal nyregistrerede biler.

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 og 2021 har været et specifikt krav til iblanding af avancerede biobrændstoffer, som biogas medvirker til at opfylde.

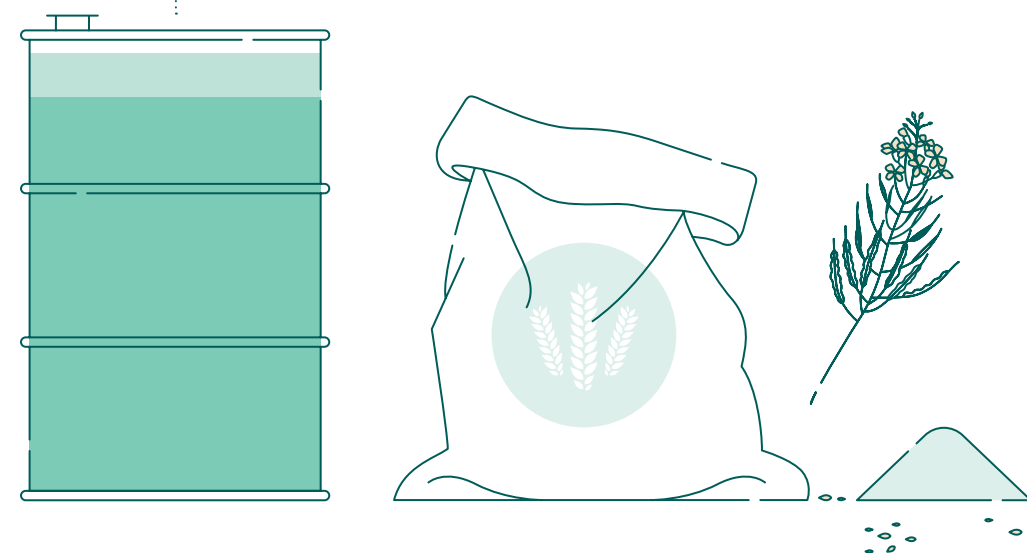
Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Note: 2021 baserer sig på en foreløbig opgørelse.

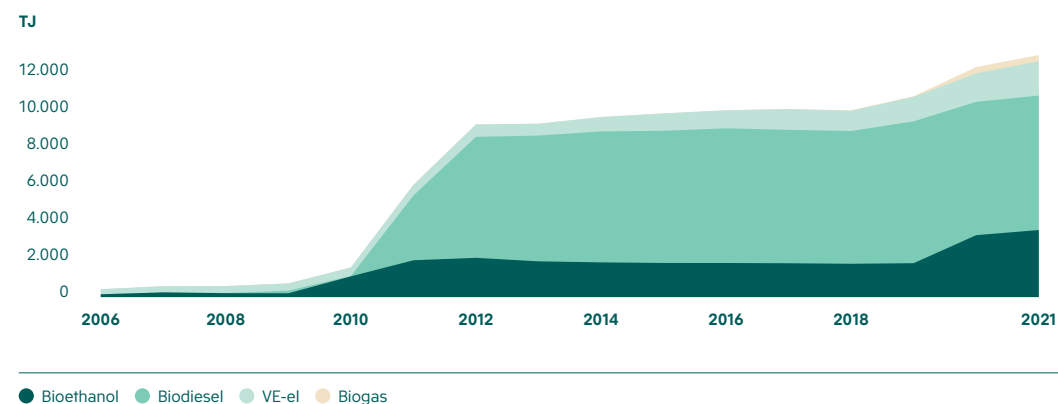
Bioethanol i benzin og biodiesel i diesel udgør næsten

90%

af den samlede andel af vedvarende energi i transporten



Vedvarende energi til transport



”

I 2020 begyndte benzinselskaberne at iblande 10% bioethanol i benzinen i stedet for som tidligere 5%.

8 CO₂-udledning fra transportsektoren

I 2020 skete der ikke så overraskende et markant fald i antallet af kørte kilometer på den danske vej og CO₂-udledningen fra transporten som følge af perioderne med større eller mindre nedlukninger af Danmark på grund af Corona-pandemien. 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 er brændstofforbruget og dermed også CO₂-udledningen begyndt at stige igen, men ligger stadig under niveauet i 2019.

Corona-pandemien udgør i sagens natur den væsentligste årsag til det markante fald. 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.

Genåbningen af Danmark i løbet af 2021 kunne også ses på antallet af kørte kilometer på de danske veje, selvom det ikke er kommet tilbage til 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 15 procent, samtidig med at antallet af kørte kilometer på de danske veje indtil 2020 fortsatte med at stige.

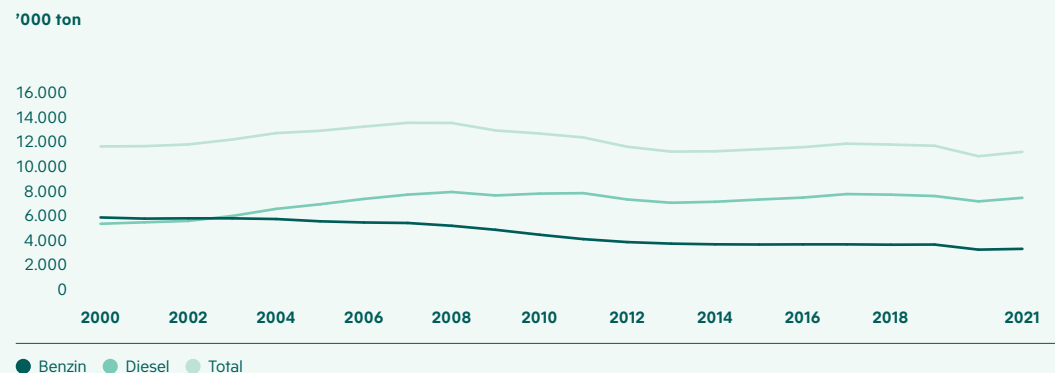
Det skyldes at benzinbilernes effektivitet er steget med mere end 60% og dieslbilernes med mere end 50% siden 1997, og at der siden 2010 er blevet blandet 5 procent bioethanol i benzin og 7 procent biodiesel i diesel. Fra 1. januar 2020 er der 10% bioethanol i benzinen, som yderligere har reduceret CO₂-udledningen. 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 2021 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



Efter faldet i CO₂-udledningen og kørslen på de danske veje i 2020 som følge af Covid-19 steg trafikken og brændstofforbruget igen i 2021. Introduktionen af E10 i 2020 har reduceret CO₂-udledningen fra benzin med næsten 200.000 tons.

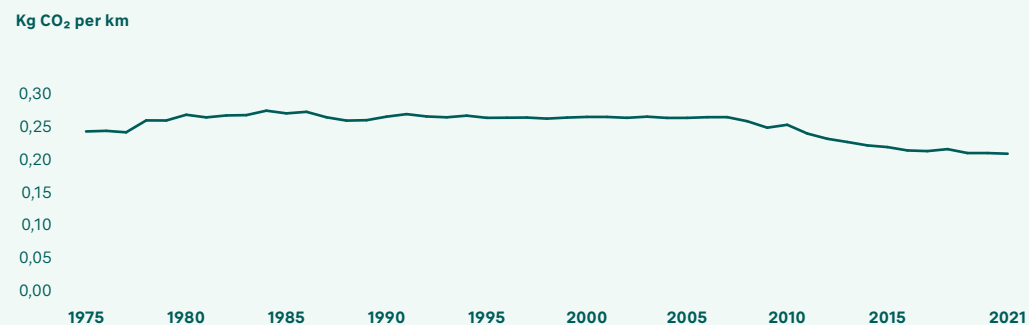
CO₂ fra transport



CO₂-udledning fra vejtransport og kørsel på de danske veje



CO₂-intensitet



9 Benzin fordelt på oktantal

Benzinforbruget af har de seneste år ligget nogenlunde stabilt omkring 1.800.000 m³. Efter det kraftige fald på mere end 5% i forbruget af benzin i 2020 som en følge af Covid-19 og nedlukningen af Danmark, steg forbruget i 2021 igen til lige under 1.800.000 m³.

I starten af 2000'erne blev 98 oktan udfaset for at fjerne risikoen for forurening af grundvandet med MTBE. Frem til år 2020 har to selskaber markedsført 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,

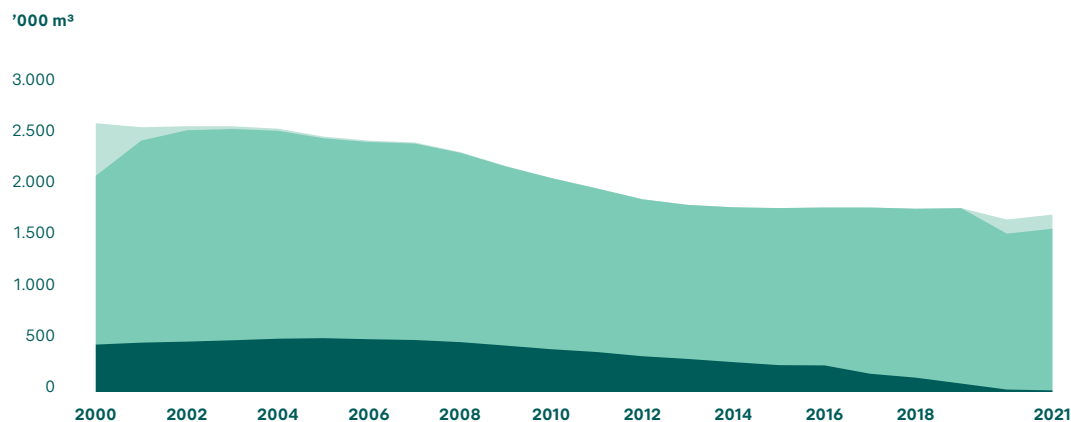
introducerede de fleste selskaber samtidig en højoktan benzin (98 oktan eller højere), som indeholder maksimalt 5% bioethanol (E5). Da salget af højoktan benzin dækker flere selskaber, er det muligt igen at vise dette forbrug særskilt. Forbruget udgør lidt under 10% af det samlede forbrug af benzin.

Indtil for få år siden udgjorde 92 oktan mere end 20% af benzinforbruget. I dag udgør 92 oktan dog 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 højoktanbenzin (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 el og diesel.

Kilde: Drivkraft Danmark

Benzin fordelt på oktantal



● 92 oktan ● 95 oktan ● 98 oktan

10 Bilparken

Antallet af biler fortsætter med at stige, så vi samlet nærmer os 2,8 millioner personbiler. Og for første gang så vi i 2021 et fald i det samlede antal af traditionelle biler, som følge af et fald i den samlede bestand af dieselbiler på cirka 25.000. Det opvejes af mere end en fordobling i antallet af el- og plugin hybridbiler fra 2020 til 2021. Frem til 2015 var benzin- og dieselbilen altdominerende i bilparken.

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.

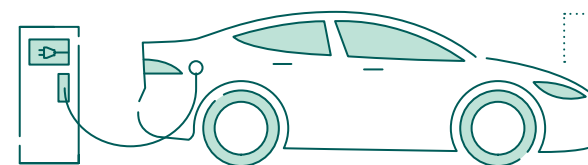
Isamspil med den lave registreringsafgift på el- og hybridbiler frem mod 2030, vil vi i de kommende år se en fortsat stigende andel af bilparken være el- og hybridbiler.

Af samme årsag udbyder flere og flere tankstationer 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

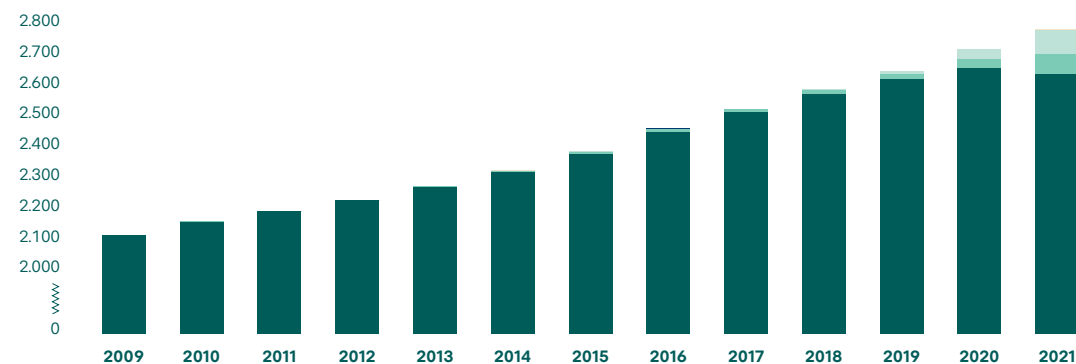
Note: Opgørelsen baserer sig på antallet af personbiler ved årets udgang.



I december 2021 stod el- og plug-in hybridbiler for **mere end halvdelen af nybilsalget**

Bilparken, 1. januar

Personbiler, antal '000



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

Omstilling af raffinaderier



Fra olie til grøn energi

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) betyder at omdanne elektricitet (power) til noget andet (x). Det kan fx være til flydende vedvarende brændstoffer til fly, skibe og lastbiler. Her er de danske raffinaderier afgørende for at få volumen på omstillingen.

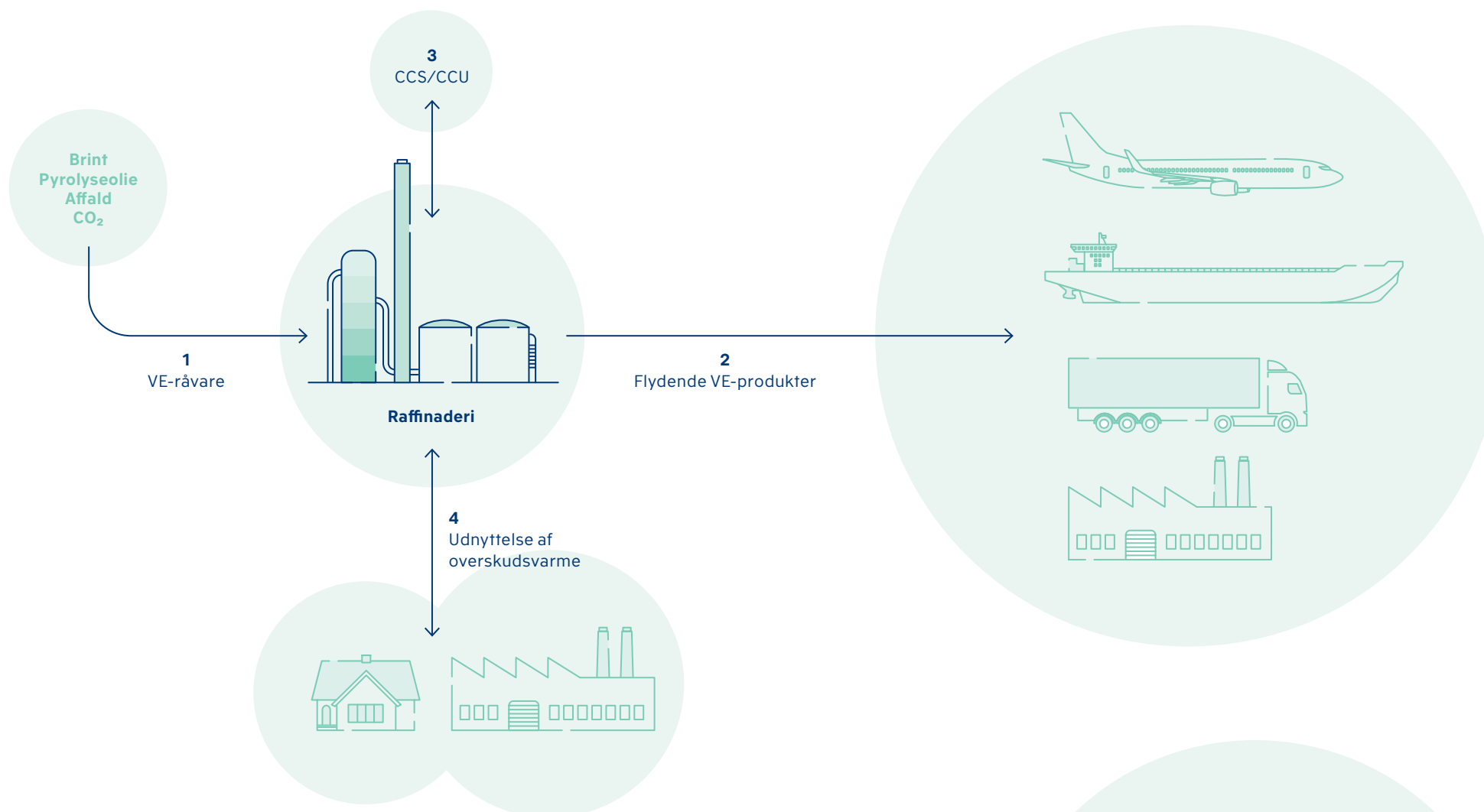
De to danske raffinaderier i Kalundborg og Fredericia producerer i dag olieprodukter i en størrelsesorden, der svarer til det samlede danske olieforbrug. Raffinaderierne ser ligesom resten af samfundet ind i en fremtid, hvor fossile brændstoffer skal erstattes af vedvarende alternativer. Det sker allerede nu, og det vil ske endnu mere i fremtiden, hvor raffinaderierne kan omdannes til store PtX-fabrikker. I takt med at efterspørgslen ændrer sig, og teknologien udvikler sig, vil raffinaderierne tilpasse produktionen både i forhold til de råvarer, der anvendes, og de

produkter, der produceres. Raffinaderierne vil dermed kunne sikre, at PtX gøres anvendelig i praksis, og at produktionen kommer op i en størrelsesorden, hvor det batter ift. Danmarks samlede CO₂-reduktionsmål. Raffinaderierne spiller med andre ord en central rolle for den grønne omstilling af samfundet frem mod 2030 og 2050.

I en fremtid, hvor en stor del af transporten elektrificeres, vil efterspørgslen efter benzin og diesel falde. Samtidig vil der komme en øget efterspørgsel efter grønne brændstoffer til den tunge landtransport, skibe og fly ligesom industrier, som plastik- og kemikalieindustrien, der i dag bruger olie-baserede produkter, i stigende omfang vil efterspørge grønne/bæredygtige alternativer. Med de rigtige rammebetingelser kan raffinaderierne omkostningseffektivt bidrage massivt til den omstilling og dermed både blive en stor bidragsyder til det danske 70%-mål i 2030 og opfyldelsen af Parisaftalen, samtidig med at de bidrager til den danske forsyningsikkerhed.

”

Raffinaderierne kan omdannes til store PtX-fabrikker. I takt med at efterspørgslen ændrer sig, og teknologien udvikler sig, vil raffinaderierne tilpasse produktionen både i forhold til de råvarer, der anvendes, og de produkter, der produceres.



1 VE-råvare

I de kommende år vil de råvarer, der kommer ind på raffinaderierne gradvist blive udskiftet fra råolie til vedvarende alternativer som grøn brint, pyrolyseolie fra landbruget, affaldsprodukter og CO₂ fra fx biogas, industri og på sigt direkte fra atmosfæren. Dermed gøres de produkter, der produceres på raffinaderierne, gradvist grønnere.

2 Flydende VE-produkter

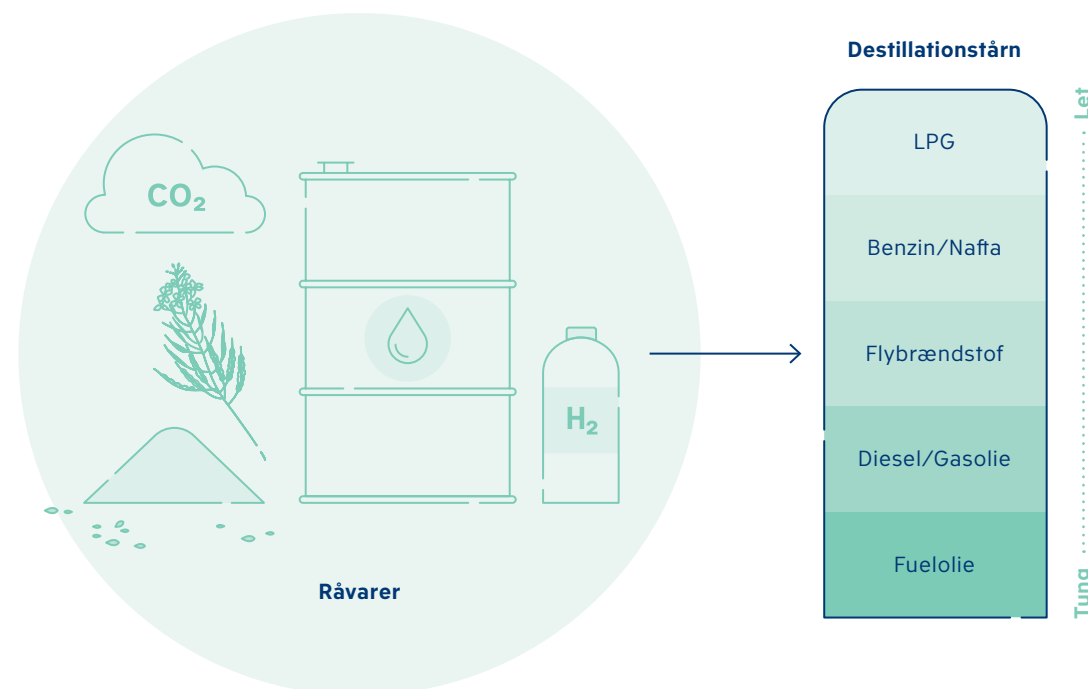
I takt med at vejtransporten elektrificeres, vil efterspørgslen efter flydende brændstoffer ændre sig. Der vil fortsat være behov for grønne brændstoffer til fly, skibe og den del af den tunge transport, som ikke elektrificeres. Samtidig vil dele af industrien have behov for flydende alternativer til oliebaseerede produkter enten som procesvarme eller som råvare til deres produktion som for eksempel plastisk, kemikalier med mere. Raffinaderierne vil derfor over de kommende årtier tilpasse produktionen til den ændrede efterspørgsel.

3 CCS/CCU

Raffinaderierne er store fabrikker og blandt de største CO₂-udledere i Danmark. En stor del af den CO₂, der udledes, kan opsamles og lagres i undergrunden (CCS) eller "genbruges" som råstof i raffinaderiprocessen (CCU). I takt med at raffinaderierne tager flere og flere VE-baseerede råvarer ind i produktionen, vil den udledte CO₂ i kombination med grøn brint fra elektrolyse kunne omdannes til 100% bæredygtige PtX-brændstoffer.

4 Udnyttelse af overskudsvarme

Raffinaderierne producerer allerede i dag en masse overskudsvarme, som anvendes i fjernvarmen. Med fremtidens behov for grøn brint baseret på elektrolyse vil produktionen af overskudsvarme stige yderligere. For at udnytte denne overskudsvarme og sænke CO₂-aftrykket i varme-produktionen, er der behov for en yderligere udvidelse af fjernvarmenettet og forbruget af fjernvarme i Danmark.



Arbejdspladser i Kalundborg og Fredericia

Der er 600 højt specialiserede medarbejdere på raffinaderierne i Kalundborg og Fredericia. De danske raffinaderier er blandt de mest effektive i verden. Der er en lang række samarbejder mellem de to raffinaderier og lokalsamfundet og med de øvrige virksomheder i områderne organiseret i fx "Kalundborg Symbiosen" og "Triangle Energy Alliance", der har store ambitioner for udviklingen af fremtidens grønne brændstoffer.

Den samlede produktion fra de danske raffinaderier svarer stort set til **forbruget i Danmark.**

Branchen

11 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 entreprenormaskiner, 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.

2021 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.

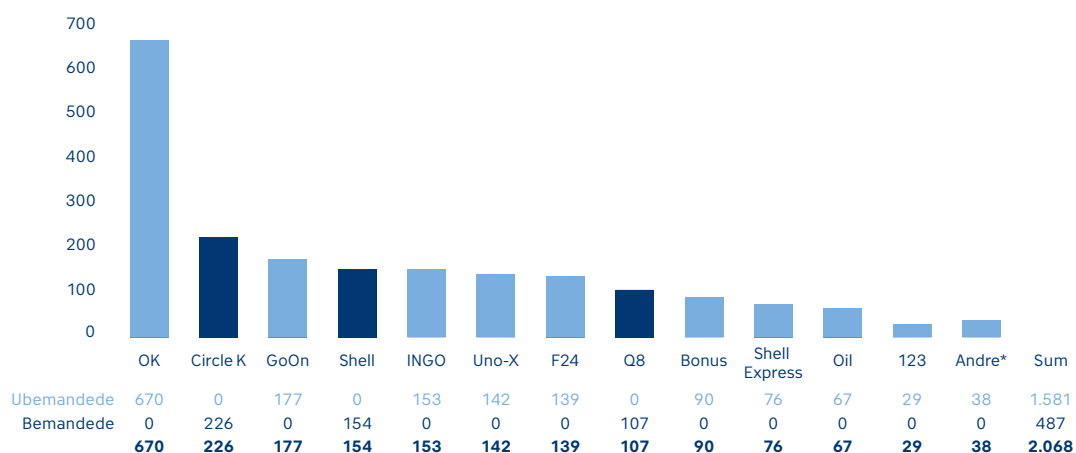
Kilde: Drivkraft Danmark

Markedsandele, procent

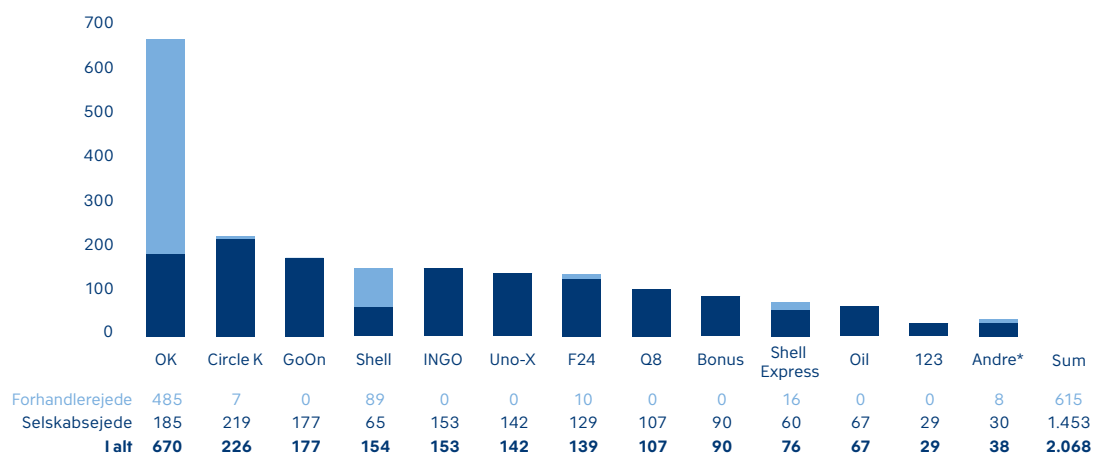
	2019			2020			2021		
	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total
Circle K	27,6	33,8	21,8	25,9	32,8	24,1	24,9	31,8	22,4
OK	27,9	24	17,9	30,4	25,6	21,9	32,3	26,6	22,1
Uno-X/YX	15,1	15,3	11,3	14,3	14,7	12,4	12,5	13,2	10,7
Q8	11,8	13	10,4	11,6	13,1	11,2	12,2	14,1	11,3
DCC	10,9	10,3	14,5	11,4	10,5	15,3	12,1	10,9	16,5
Go'On	3,7	2,3	1,8	3,7	2,2	2,1	3,5	2,3	2,0
Oil! tank & go	3,0	1,3	1,2	2,7	1,1	1,2	2,5	1,1	1,1
Øvrige	0,0	0,0	21,1	0,0	0,0	11,8	0,0	0,0	13,9

12 Fordeling af tankstationer 2021

Antal tankstationer, bemandede og ubemandede



Antal tankstationer, selskabs- og forhandlerejet

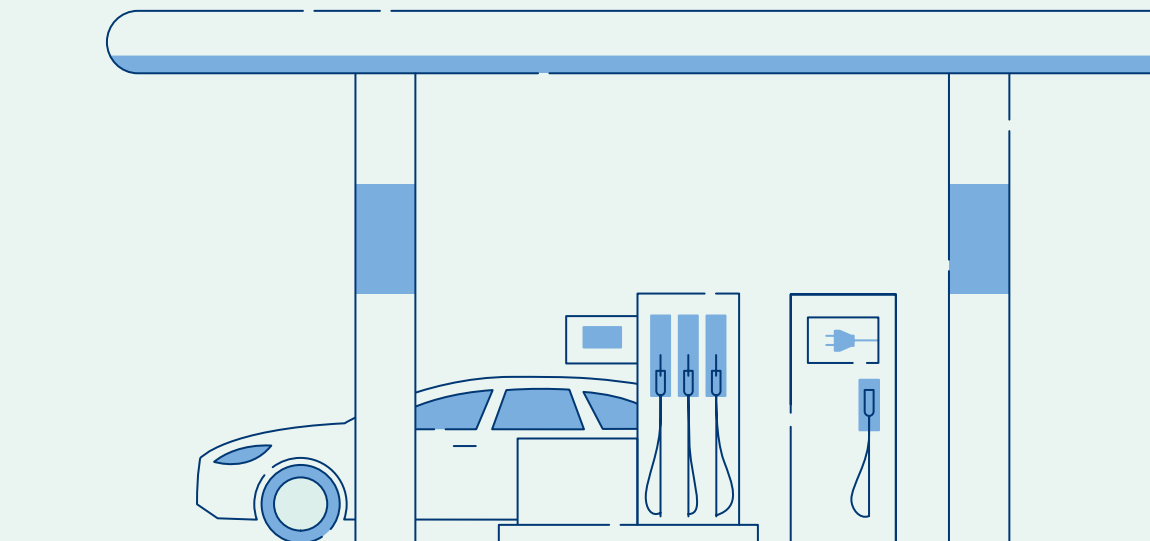


* Blandt andet HK-Benzin og Lavpris Benzin. Tallet er anslået ud fra oplysninger fra selskaberne og øvrige kilder.
 En ubemandet station er defineret som en station, hvor det kun er muligt at betale for brændstoffet ved standen.
 Selvom der er en butik i tilknytning til stationen, er den derfor defineret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

● 2005 ● 2021

Ubemandede tankstationer i Danmark

76%
50%



13 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 også i 2021, så der nu er 2068 stationer at vælge imellem

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

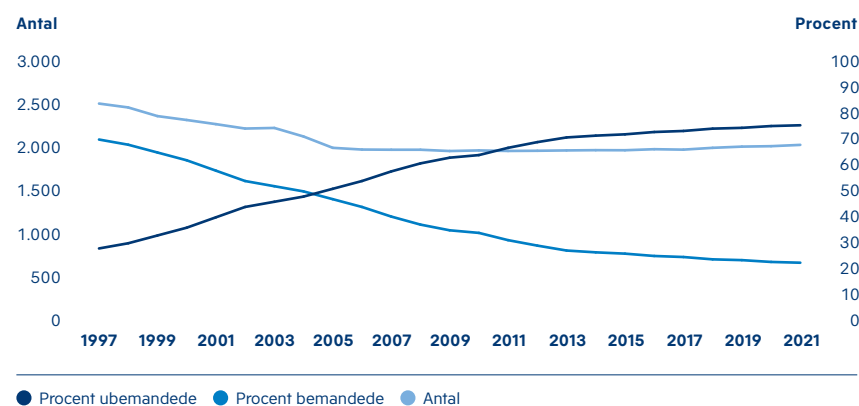
Siden 1997 er de ubemandede stationers relative andel næsten tredoblet, så de i 2021 udgjorde mere end 75% af det samlede antal tankstationer.

Kilde: Drivkraft Danmark



Tankstationerne binder Danmark sammen for bilisterne. Derfor udrulles ladestandere på tankstationer over hele landet, så alle kan tanke og oplade, hvor de plejer, uanset hvilken energi, de kører på.

Antal tankstationer



14 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.

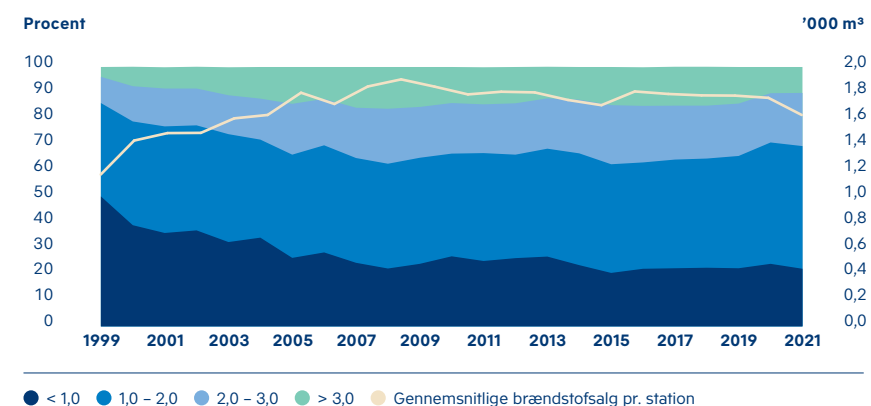
I takt med det faldende forbrug af benzin og diesel siden første halvdel af 2010'erne, og antallet af stationer de sidste år er begyndt at stige, er det gennemsnitlige brændstofsalg per station langsomt begyndt at falde igen.

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

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

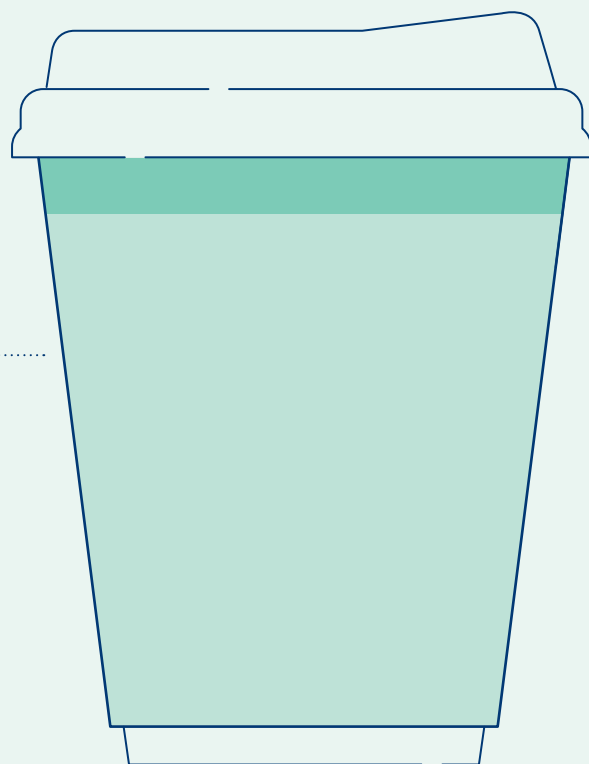
Kilde: Drivkraft Danmark

Tankstationer i forhold til størrelse



Omsætning pr. butik steg i 2021 med

+1 mio. kr.



15 Butiksomsetning

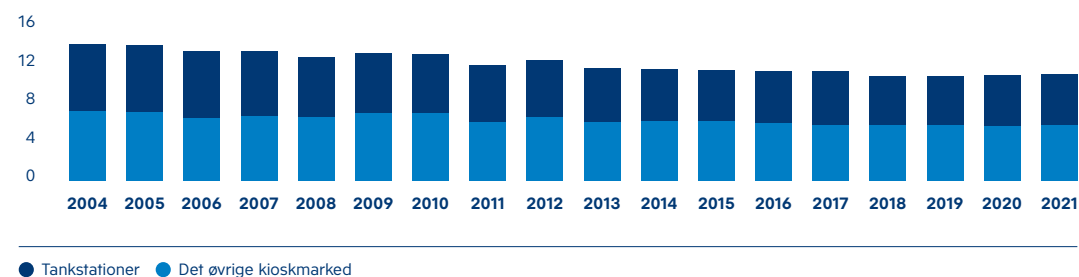
I de seneste år er omsætningen i butikkerne på stationerne stabiliseret omkring 10 milliarder kroner. Samlet set er det derfor lykkedes at øge den gennemsnitlige omsætning per butik. Det er sket efter en målrettet indsats for at udvide sortimentet og øge kvaliteten af mad og kaffe samt udvikling af nye To Go koncepter.

I 2021 fortsatte den gennemsnitlige omsætning i butikkerne på tankstationerne de seneste års stigning og ligger nu tæt på 10 millioner. Den gennemsnitlige omsætning i kioskerne lå med lige under 4 millioner kroner i 2021 på niveau med 2020.

Kilde: Retail Institute Scandinavia og Drivkraft Danmark

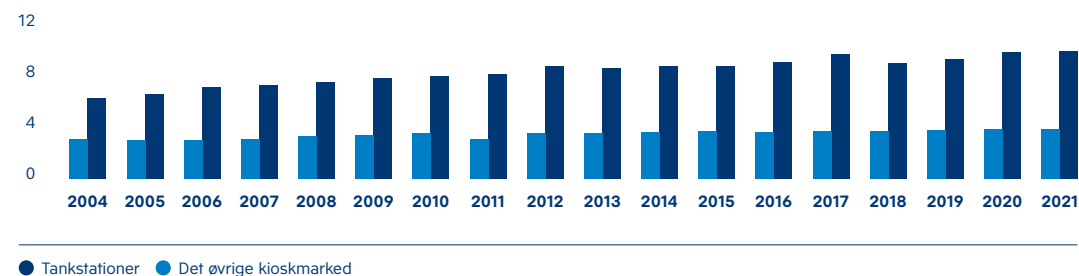
Samlet butiksomsetning

Mia. kr. ekskl. moms



Gennemsnitlig butiksomsetning

Mio. kr. per butik



16 Tankstationer i Europa

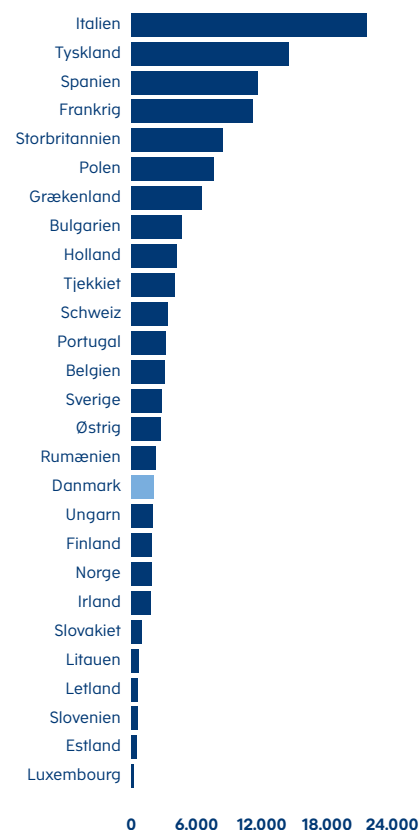
Danmark hører til blandt de lande i Europa med det højeste antal tankstationer i forhold til antal biler. Det er naturligvis dejligt for forbrugeren med meget at vælge imellem, men er naturligvis også en udfordring for den enkelte station, når kundegrundlaget i form af antal biler er så lavt. Af samme

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

Kilde: ACEA, FuelsEurope og Drivkraft Danmark

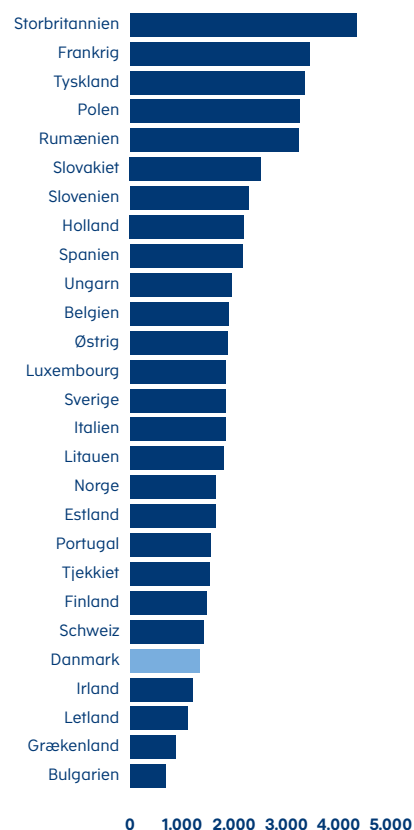
Antal tankstationer i Europa

Antal stationer



Antal biler per tankstation i Europa

Biler per station



17 Truckstationer

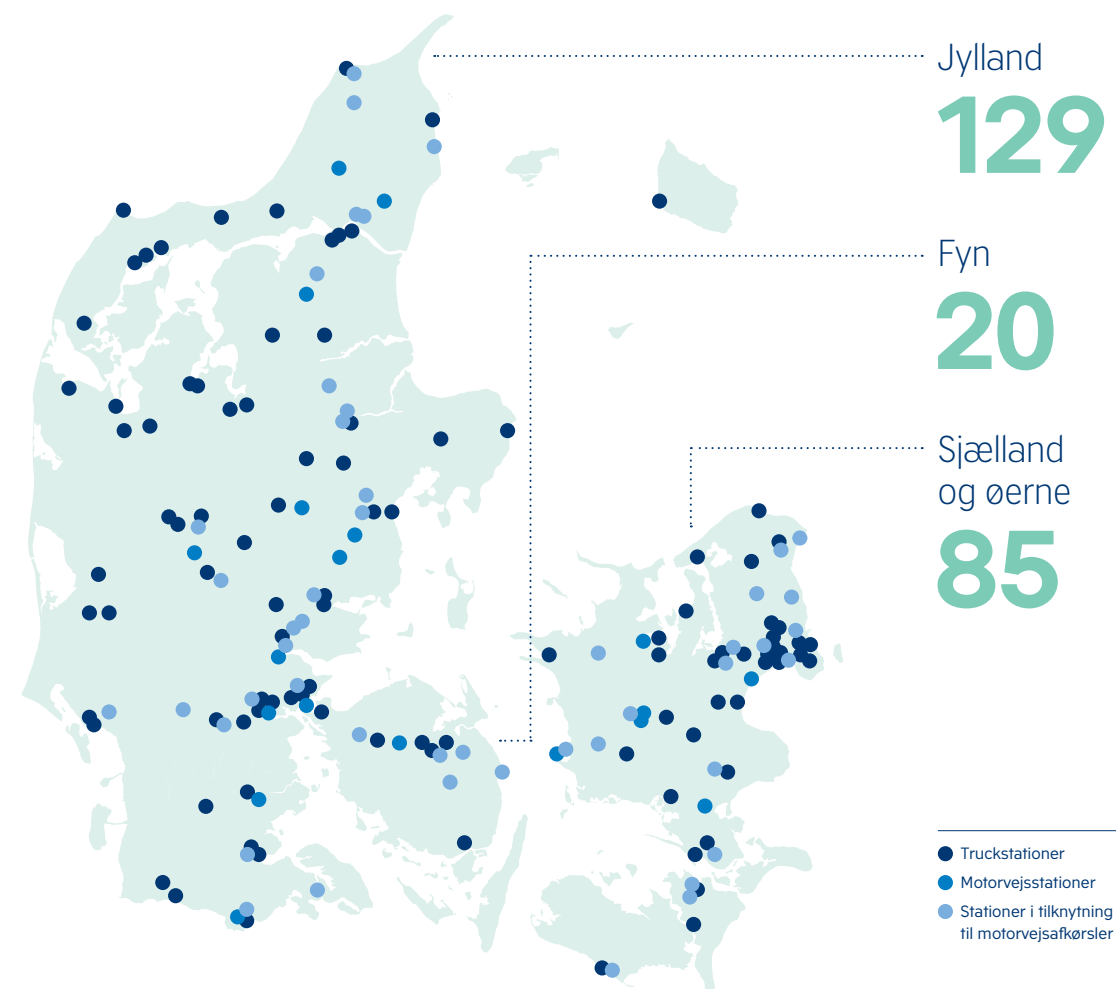
Et vidtforenet net af truckstationer servicerer hver dag de mange lastbiler og andre tunge køretøjer, som transporterer varer og gods rundt i landet.

Truckstationerne ligger centralt 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.

I takt med at nye motorteknologier som el- og brint samt nye brændstoffer som PtX bliver mere udbredt til den tunge transport, vil vi også se truckstationerne tilpasse sig og tilbyde disse muligheder.

Kilde: Drivkraft Danmark



18 Bilvask

Antallet af bilvaske i vaskehaller fortsatte den stigende tendens i 2021. 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 tredjedele af spildevandet fra en manuel vask ender urensset i naturen. Selvom antallet af vaske i vaskehaller fortsat stiger, så anslås det, at der fortsat sker mere end fem millioner manuelle vaske om året. Det betyder, at næsten to ton vaskemidler, cirka 4,5 ton olie og mere end ét ton metaller desværre ender direkte i naturen hvert år som følge af manuelle vaske.

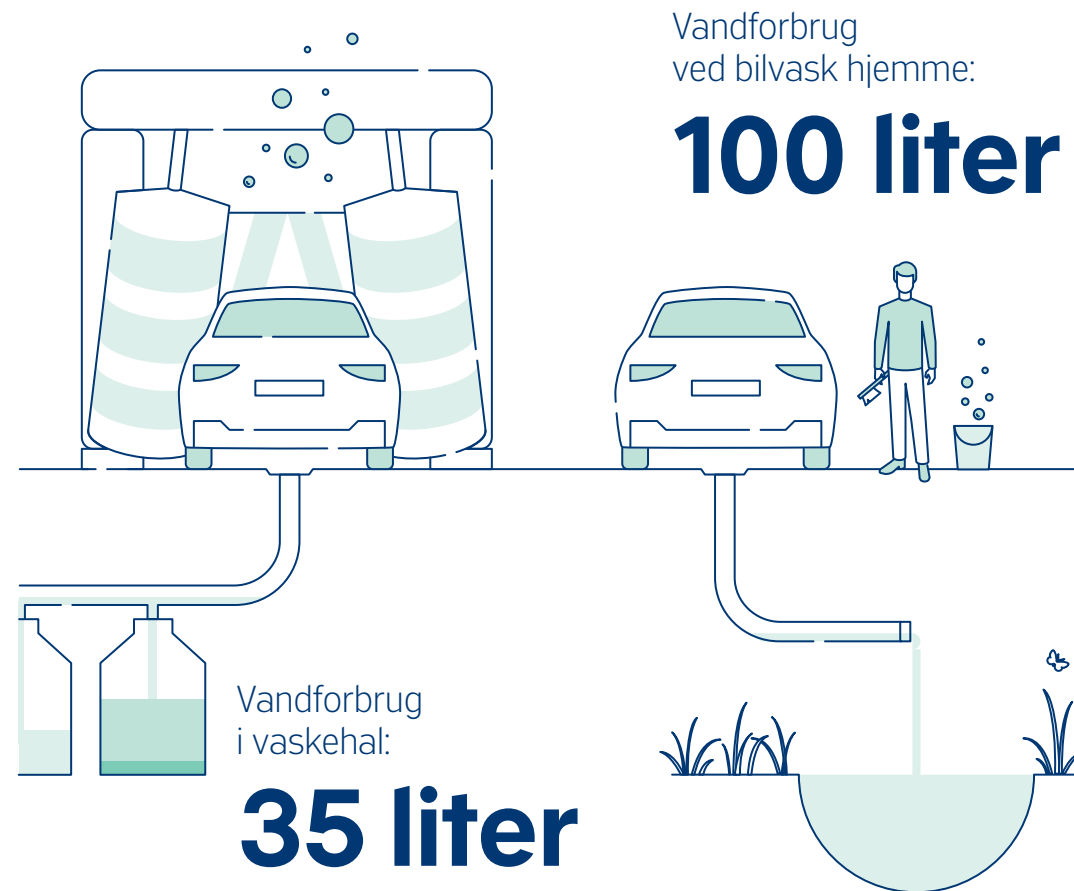
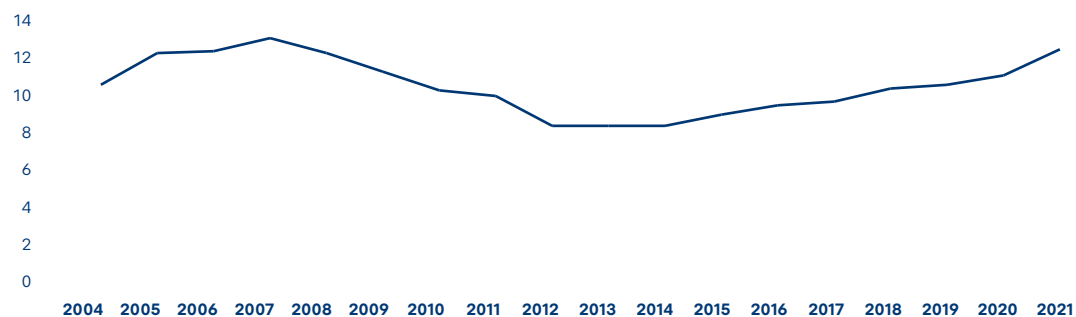
Kilde: Miljøstyrelsen og Drivkraft Danmark

”

Vaskes alle biler i en vaskehal, i stedet for hjemme, sparer det vandmiljøet for 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.

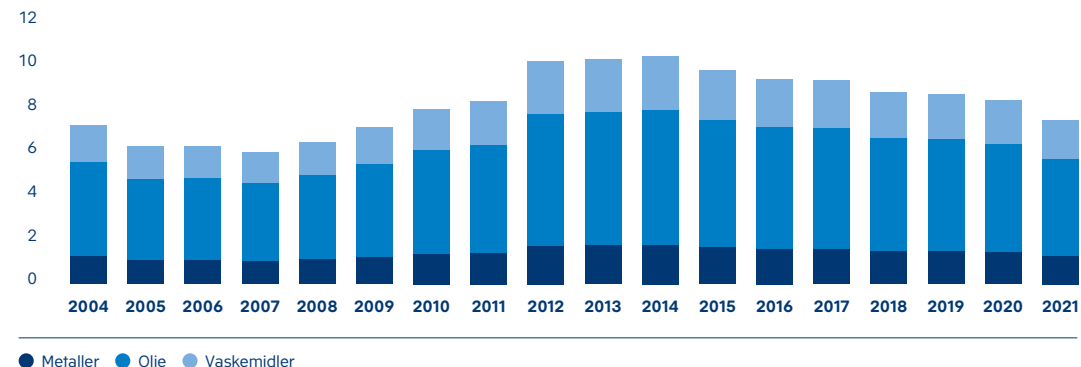
Antal bilvaske i vaskehaller

Mio. vaske



Manuel bilvask, udledning af miljøfremmede stoffer

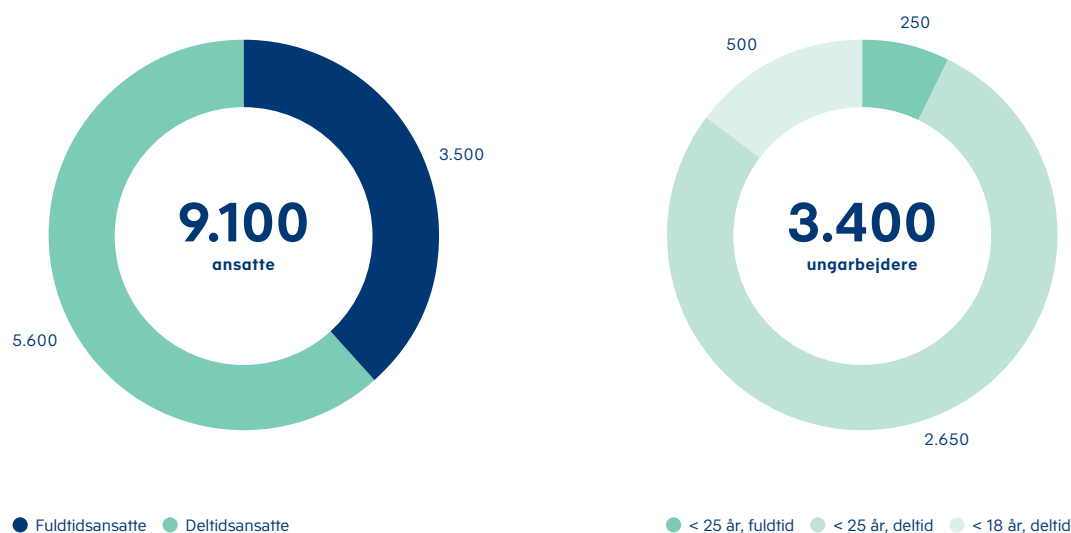
Tons



19 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 2021



Medlemmer

Allego Denmark ApS
 Billund Refuelling I/S
 BP Aviation A/S
 Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S
 Circle K Danmark A/S
 Crossbridge Energy A/S
 Danish Refuelling Services I/S
 DCC Energi A/S
 DCC & Shell Aviation Denmark A/S
 EnergiData A/S
 European Energy A/S
 FUCHS LUBRICANTS DENMARK ApS
 Go'on Gruppen A/S
 Intertek Denmark A/S
 Inter Terminals Denmark A/S
 Kalundborg Refinery A/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
 Payvend ApS
 Per Nørby ApS
 Primagaz Danmark A/S
 Q8 Danmark A/S
 SASOIL Denmark A/S
 Sperto ApS
 Spirii ApS
 SST Fuelling Services I/S
 Stiesdal Fuel Technologies A/S
 TCB Retail ApS
 TotalEnergies Marketing Denmark A/S
 Viking Energi A/S
 UNO-X Danmark A/S
 YX Danmark A/S
 YX Smørelie A/S
 Zapp Mobility ApS



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

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