

DrivkraftDanmark

Branchestatistik 2025



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

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



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

Sekretariat

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

Bestyrelse

Formand: Peter Rasmussen, adm. direktør, Circle K Danmark A/S
Næstformand: Helle Dahlgren Skov, Director Retail & Association, Q8 Danmark A/S
Allan Kaagaard Krestensen, Head of Communications, Kalundborg Refinery
Anders Knudsen, markedsdirektør, retail, OK a.m.b.a.
Daniel Andersen, adm. direktør, DCC Energi Danmark A/S
Elo Andersen, CEO, Uno-X Mobility Danmark A/S
Finn Schousboe, adm. direktør, Crossbridge Energy Fredericia
Jannik Brokær Lund, Commercial Manager, Kosan Gas a/s

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

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

Indhold

4 Leder: Vi må ikke bakke på klimamål

10 Energi

- 11 Energiforbrug fordelt på sektorer
- 12 Olieforbrug
- 15 Markedsandele
- 17 Produktion fra danske raffinaderier
- 18 Import og eksport af olieprodukter
- 22 **Tema:** E-fuels

28 Transport

- 29 Udvikling i brændstofforbruget
- 30 Biobrændstoffer
- 32 Vedvarende energi i transport
- 34 CO₂-udledning fra transportsektoren
- 36 Bilparken
- 40 **Tema:** E-mobilitet

46 Stationer

- 47 Fordeling af tankstationer
- 48 Bemandede og ubemandede tankstationer
- 49 Tankstationer i forhold til størrelse
- 50 Butiksomsætning
- 51 Tankstationer i Europa
- 52 Bilvask
- 54 Antal medarbejdere



Vi må ikke bakke på klimamål

Er det stadig realistisk at prioritere både klima, økonomi og forsyningssikkerhed? Drivkraft Danmarks position er, at vi ikke må give køb på vores klimamål.

Krisernes tid

Hvordan skal vi som samfund, forbrugere og virksomheder navigere i en tid, hvor energien til transport både skal være grøn, økonomisk overkommelig og leveres med høj forsyningssikkerhed?

Det spørgsmål er kun blevet mere presserende de seneste fem år, hvor verden har været præget af pandemi, Ruslands invasion af Ukraine og senest et markant amerikansk kursskifte. Disse store globale forandringer har naturligvis stor indvirkning på energipriserne, som det ses i grafen over energiprisernes udvikling.

Det kan derfor føles nærliggende at spørge, om det stadig er realistisk at prioritere både klima, økonomi og forsyningssikkerhed, eller om kompromiser er uundgåelige? Drivkraft Danmarks position er, at vi ikke må give køb på vores klimamål. Vi skal fortsætte med at finde løsninger på klimakrisen samtidig med, at vi opretholder mobiliteten for borgere og erhverv, og gør det på den mest omkostningseffektive måde for samfundet.

Det er en balance, som vores branche er vant til at navigere i uanset omstændighederne. Vores medlemmer leverer alt fra smøreolie til vindmøllens vinger, LPG til industrier og virksomheder uden for fjernvarme- og naturgasnettet, brændstofferne til fly og skibe og til opladning af biler og lastbiler. Velfungerende raffinaderier, lagre og lade- og tankstationer er afgørende for, at samfundet kan fungere. Derfor skal vi fastholde en høj energisikkerhed samtidig med, at vi omstiller energiforsyningen i mere bæredygtig retning.

Drivkraft Danmark arbejder ufortrødent for elektrificeringen af biler og lastbiler og udviklingen af mere bæredygtige brændstoffer til skibe og fly.

”

2024 var et skelsættende år for omstillingen af den tunge transport. Fra én offentlig ladestation i 2023 til 14 i 2024, og nu med hele 18 i drift, har Danmark fået et landsdækkende ladenetværk. Det baner vejen for, at endnu flere lastbiler i fremtiden kan køre på el.

Jacob Stahl Otte,
Direktør i Drivkraft Danmark

Vi får brug for Power-to-X

Som det fremgår af grafen over forbruget af flybrændstoffer, nåede det sit hidtil laveste niveau i 2020 under pandemien. Men vi kan også se, at rejselysten og behovet for at mødes fysisk gør, at vi næsten er tilbage på et niveau som før corona.

Det sætter en tyk streg under, at efterspørgslen efter bæredygtige brændstoffer kun vil vokse i de kommende år. Skibsfarten og luftfarten får brug for e-fuels baseret på vedvarende energi – produceret både i nye PtX-anlæg og i eksisterende raffinaderier, som er i gang med omstillingen.

Danmark har siden 1970'erne været en pioner inden for vindenergi og de senere år er solceller også blevet en stor leverandør af vedvarende energi. Samtidig har Danmark en meget stærk PtX-værdikæde lige fra forskning, til elektrolysefabrikanten og brint og brændstofproducenter, der kombinerer den grønne brint med kulstof fra biogent CO₂ og laver brinholdige kulstofkæder til erstatning af de fossile brændstoffer.

Danmark har allerede teknologierne, erfaringen og de politiske intentioner til at blive en førende producent af PtX-brændstoffer. Hvis vi handler nu, kan Danmark blive foregangslandet for fremtidens grønne PtX-brændstoffer. Det er en enestående mulighed for at gøre forskel for klimaet både herhjemme og globalt.

Prisudviklingen på el, naturgas og fyringsolie i Danmark fra 2019 til marts 2025

Kr./MJ



● El ● Naturgas ● Fyringsolie

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

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

Elektrificeringen af transporten er i fuld gang

Danskerne har i den grad taget elbilerne til sig. 80 % af de private, der i de første måneder af 2025 købte ny bil, valgte en elbil. For leasing er andelen 86 %.

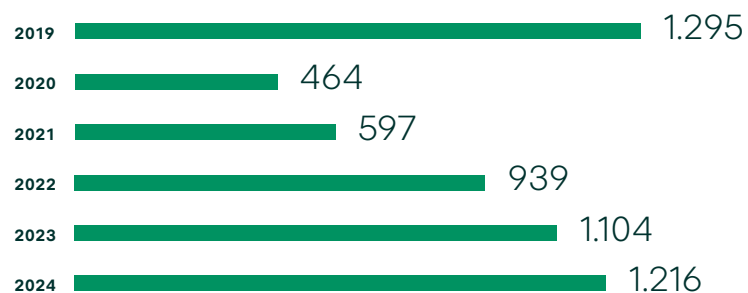
Drivkraft Danmarks medlemmer har i samme takt etableret et fintmasket net af lynladestationer over hele landet til elbiler på farten. Det gør de ud fra målet om, at det skal være nemt at være elbilist, så danskerne kan lade lige der, hvor de har behov for det. Både i byerne og på landet. På tankstationer, ladestationer, ved supermarkeder, boligforeninger, hjemme og på arbejdspladserne.

I omstillingen af den tunge transport er 2024 og 2025 skelsættende år. Med en stigning fra én offentlig ladestation fra Drivkraft Danmarks medlemmer i 2023 til 14 i 2024 og nu hele 18 i drift her i foråret 2025, har Danmark fået et landsdækkende ladenetværk for den tunge transport. Det baner vejen for, at endnu flere lastbiler kommer til at køre på el.

Selvom der kommer flere og flere ellastbiler på vejene, er der dog stadig mange vognmænd, der har svært ved at overskue at skulle skifte til el. Det vil Drivkraft Danmark gerne være med til at ændre på med lanceringen af hjemmesiden eltiltrucks.dk, der samler gode råd og konkret viden om ellastbiler og opladning, og som gør det lettere at overskue, om den næste lastbil skal køre på el.

Forbrug af flybrændstoffer

'000 m³



Et stærkt europæisk samarbejde

På trods af de globale forandringer står Danmark fast på sine klimamål. Vi er på vej mod CO₂-neutralitet i 2045. Der er bred enighed om, at elbiler er fremtiden for vejtransport, mens e-fuels bliver afgørende for skibsfart og luftfart.

Et stærkt og handlekraftigt europæisk samarbejde har aldrig været vigtigere. De seneste år har vist os, hvor hurtigt verden forandrer sig – og hvor afgørende det er, at Europa står samlet. De strukturer og værdier, der har formet vores verden siden Anden Verdenskrig, er under hastig forandring. Det betyder, at vi som europæere må tage et endnu større ansvar for at løse de udfordringer, vi står overfor.

Drivkraft Danmark er med i de to væsentlige europæiske foreninger på e-mobilitet E-mobility Europe og Charge Up Europe. Disse foreninger samler de nationale organisationer for ladeoperatører.

Drivkraft Danmark har desuden et nært skandinavisk samarbejde med vores søsterorganisationer Drivkraft Sverige og Drivkraft Norge, ligesom vi i mange år har bidraget til det europæisk samarbejde via FuelsEurope. Her var vi i foråret 2025, som led i FuelsEuropes forberedelse til det danske EU-formandskab, vært for et møde i København med fokus på, hvordan vi sikrer en europæisk energipolitik, der både styrker Europas konkurrenceevne, leverer på klimamålene og fastholder en stabil og sikker energiforsyning i en verden præget af usikkerhed og uforudsigelighed.

God fornøjelse med læsningen!



Et stærkt og handlekraftigt europæisk samarbejde har aldrig været vigtigere. De seneste år har vist os, hvor hurtigt verden forandrer sig – og hvor afgørende det er, at Europa står samlet.

Jacob Stahl Otte,
Direktør i Drivkraft Danmark

Energi



Energiforbrug fordelt på sektorer

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

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

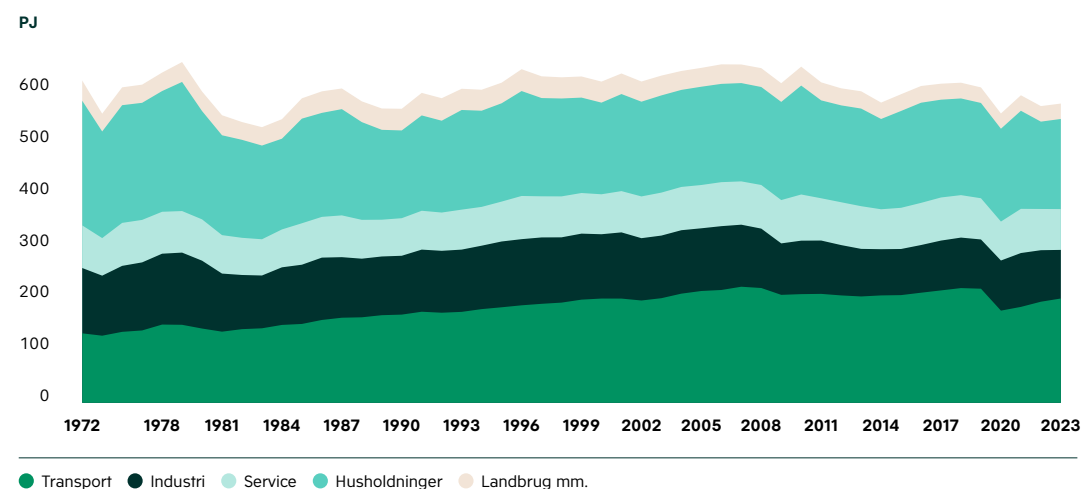
Ruslands invasion af Ukraine i februar 2022 medførte voldsomt stigende energipriser, særligt på el og gas. Det førte til et fald i det samlede energiforbrug i 2022, hvilket især skyldes lavere energiforbrug i husholdningerne.

Siden 1972 har forbruget flyttet sig fra specielt husholdninger og industri til transport. Skiftet afspejler den stigende velstand og dermed den øgede mobilitet. Reduktionen i husholdningernes energiforbrug skyldes især energibesparelser og bedre isolering af bygninger. Siden 1972 er transportens andel af det samlede energiforbrug steget med mere end 50 %, men i samme periode er antallet af kørte kilometer på vejene vokset endnu mere.

En foreløbig opgørelse for 2024 viser, at energiforbruget fortsætter den stigende tendens fra 2023.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Energiforbrug fordelt på sektorer



Olieforbrug

Olieforbruget faldt drastisk 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.

I takt med den gradvise åbning af Danmark i løbet af 2021 begyndte olieforbruget igen at stige, men er de sidste to år igen faldet, så det nu nærmer sig niveauet fra under Covid-19.

Stigningen frem til 2022 var primært båret af et øget forbrug af flybrændstoffer. I takt med at rejserestriktionerne i verden blev lempet, steg forbruget af flybrændstoffer og ligger nu på niveauet før pandemien.

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

Samtidig med at prisen på naturgas er faldet til et mere normalt niveau gennem 2023 og 2024 er forbruget af fyringsolie og LPG i industrien igen gået tilbage.

I perioden fra 1990 og frem til midten af 2000'erne var olieforbruget nogenlunde konstant. Siden 2008 er olieforbruget faldet med mere end 20 %. Det er især til opvarmning i husholdningerne, landbruget, serviceerhvervene og industrien, at olieforbruget er reduceret og erstattet med fjernvarme, naturgas, pillefyr og varmepumper.

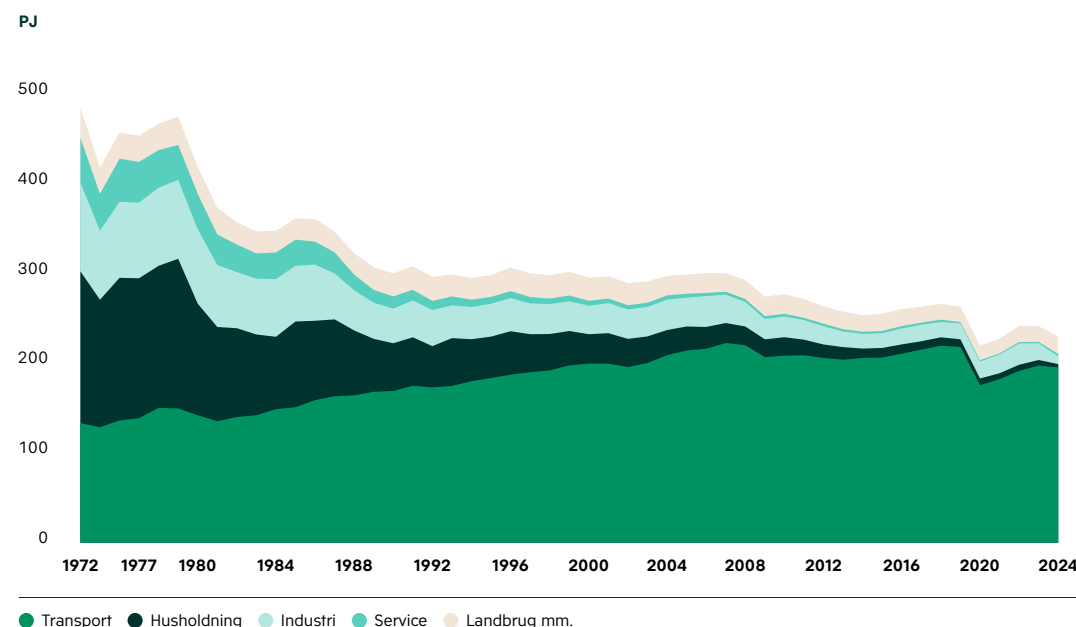
Transportens andel af olieforbruget er i perioden steget fra lige under 28 % i 1972 til i dag at udgøre mere end 80 %. I faktiske tal er olieforbruget til transport steget med næsten 50 % siden 1972. Siden 2007 er forbruget af olie til transport dog faldet med mere end 10 %, selv om transporten i samme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

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

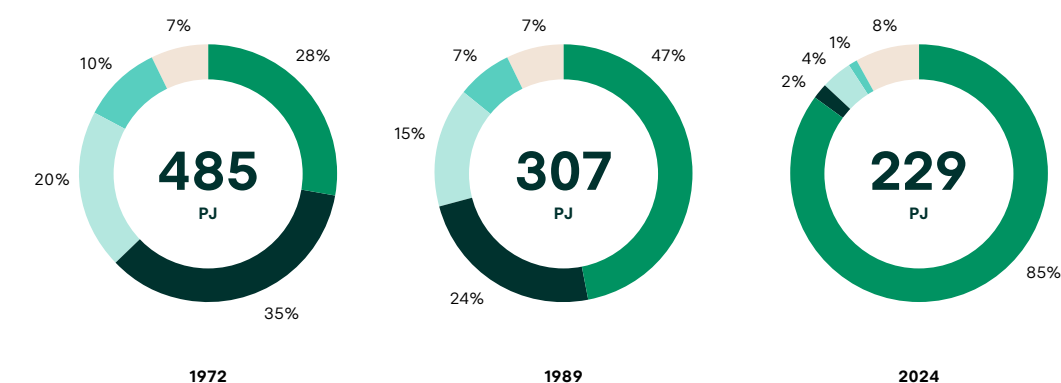
”

I takt med, at prisen på naturgas er faldet til et mere normalt niveau gennem 2023 og 2024, er forbruget af fyringsolie og LPG i industrien igen gået tilbage.

Danmarks olieforbrug



Olieforbrug fordelt på sektorer



Danmarks olieforbrug, ’000 m³

		2022	2023	2024
Indenlandsk forbrug				
Flydende gas (LPG)		144	160	137
Benzin		1.712	1.731	1.675
	heraf: – blyfri 92 oktan	2	0	0
	– blyfri 95 oktan	1.612	1.629	1.573
	– blyfri 98 oktan	98	102	102
Petroleum		1	1	1
Gas/dieselolie		4.528	4.226	3.999
	heraf: – fyringsolie	330	212	186
	– diesel	3.111	2.940	2.733
	– anden dieselolie	687	616	737
	– anden gasolie	400	458	334
Fuelolie		77	153	13
Smøreolie		52	52	52
Bioethanol*		164	161	158
Biodiesel*		195	165	172
I alt indenlandsk forbrug		6.513	6.323	5.877

Flybrændstoffer**				
Benzin		1	1	1
Jetbrændstof		939	1.104	1.216
I alt flybrændstoffer		940	1.105	1.216

International bunkerolie				
Gas/dieselolie		391	335	727
Fuelolie		201	265	445
I alt bunker		591	600	1.172
I alt forbrug		8.044	8.028	8.265

Forbruget i 2024 er baseret på en foreløbig opgørelse.
* Indgår som en del af benzin (bioethanol) og diesel (biodiesel). Forbruget er omtrentligt.
** Inklusiv Forsvarets forbrug.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Markedsandele

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

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

”Øvrige” dækker modsvarende primært over selskaber, der fokuserer på salg af brændstoffer til skibe og fly.

2024 er baseret på en foreløbig opgørelse. De opgjorte markedsandele dækker selskabets samlede salg under samtlige brands, det markedsfører sig under i Danmark og via såkaldte Resellers.

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

Kilde: Drivkraft Danmark
Note: De markante ændringer i ”Total” i perioden skyldes primært de markante ændringer af salget af jetfuel i de danske lufthavne før, under og efter Covid-19. Jetfuel sælges typisk af en bredere kreds af selskaber end de i tabellen viste.

Markedsandele, procent

	2022			2023			2024		
	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total
Circle K	24,9	31,3	21,1	24,9	30,5	20,5	25,1	30,4	20,0
DCC	12,2	10,7	18,1	12,5	10,9	20,0	10,1	9,8	18,9
Oil! tank & go	2,6	1,1	1,0	2,7	1,1	1,0	2,7	1,1	1,1
OK	32,8	27,1	21,4	32,9	27,4	21,3	33,3	27,7	20,9
Q8	12,0	14,4	11,1	11,7	14,6	9,6	11,9	15,1	10,4
Uno-X	12,0	13,1	9,8	11,3	12,8	9,5	13,2	13,7	10,0
Øvrige	3,5	2,3	17,5	4,0	2,7	18,1	3,7	2,2	18,7



Produktion fra danske raffinaderier

Op gennem 1980'erne blev kapaciteten på de danske raffinaderier 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.

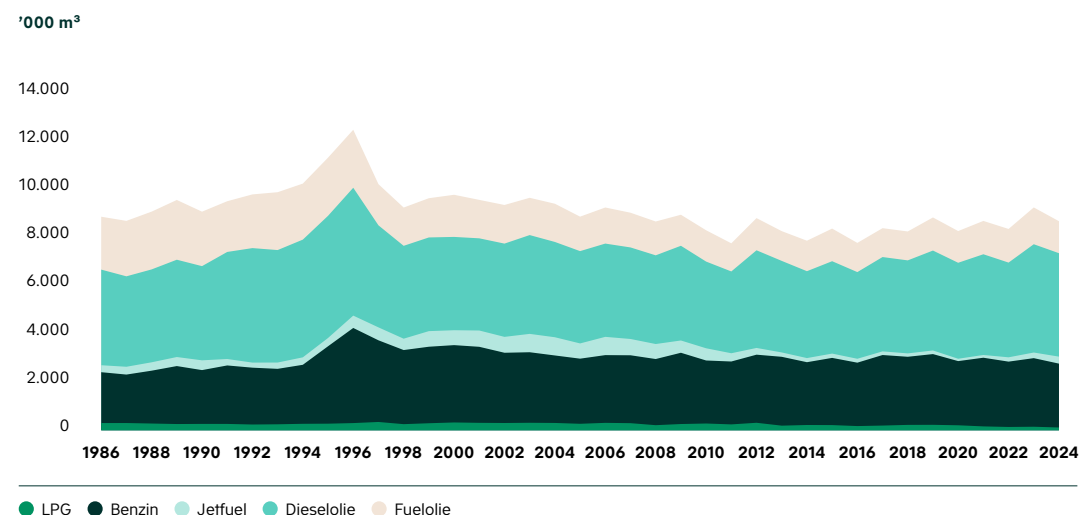
Produktionen af diesel og ikke mindst jetfuel er dog mindre end forbruget. Modsat er produktionen af benzin og fuelolie større end forbruget. Dertil kommer, at en række selskaber importerer de olieprodukter, de sælger i Danmark.

Raffinaderierne er afgørende for omstillingen af den del af samfundet, der ikke kan elektrificeres direkte. De danske og europæiske raffinaderier er derfor langt i overvejelserne om, hvordan de kan spille en aktiv rolle i et 2050-scenarie, hvor fossil energi erstattes af vedvarende alternativer som PtX.

Der findes rigtig mange muligheder for at omstille raffinaderierne frem mod 2030 og 2050. Et oplagt eksempel er at integrere brint baseret på sol og vind og kombinere med andre kulstofholdige produkter end fossil olie som for eksempel bioaffald, CO₂ fra atmosfæren og lignende.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Produktion fra raffinaderierne



Import og eksport af olieprodukter

Selvom de to danske raffinaderiers samlede produktion i princippet 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 de enkelte olieprodukter, dels at en række selskaber importerer de produkter, de sælger i Danmark.

Flytrafikken ind og ud af Danmark fortsætter med at stige og er nu tilbage på niveauet før Covid-19 pandemien. Det betyder også, at importen af jetfuel til Danmark fortsatte stigningen i 2024, så den også ligger på niveauet fra før pandemien.

I takt med den faldende produktion af råolie fra de danske felter i Nordsøen er importen af råolie til Danmark steget tilsvarende. Næsten halvdelen af raffinaderiernes forbrug af råolie kom i 2024 fra USA efterfulgt af de danske og norske oliefelter i Nordsøen.

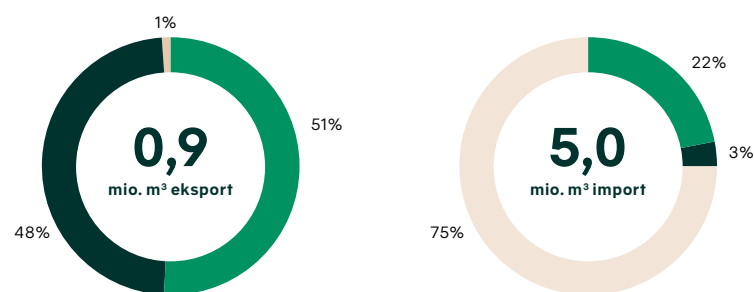
Ruslands invasion i Ukraine i 2022 betød, at al import af olieprodukter til Danmark fra Rusland ophørte. Det er primært diesel, der har været importeret fra Rusland, og det har historisk udgjort omkring 20 % af den samlede import til Danmark, men faldt i 2022 til under en promille. Modsat steg importen fra andre dele af Europa.

Omkring en fjerdedel af den danske import af olieprodukter (benzin, diesel, fuelolie med mere) kom også i 2024 fra Sverige og Norge. Importen fra lande uden for Europa består primært af jetfuel og en mindre del diesel.

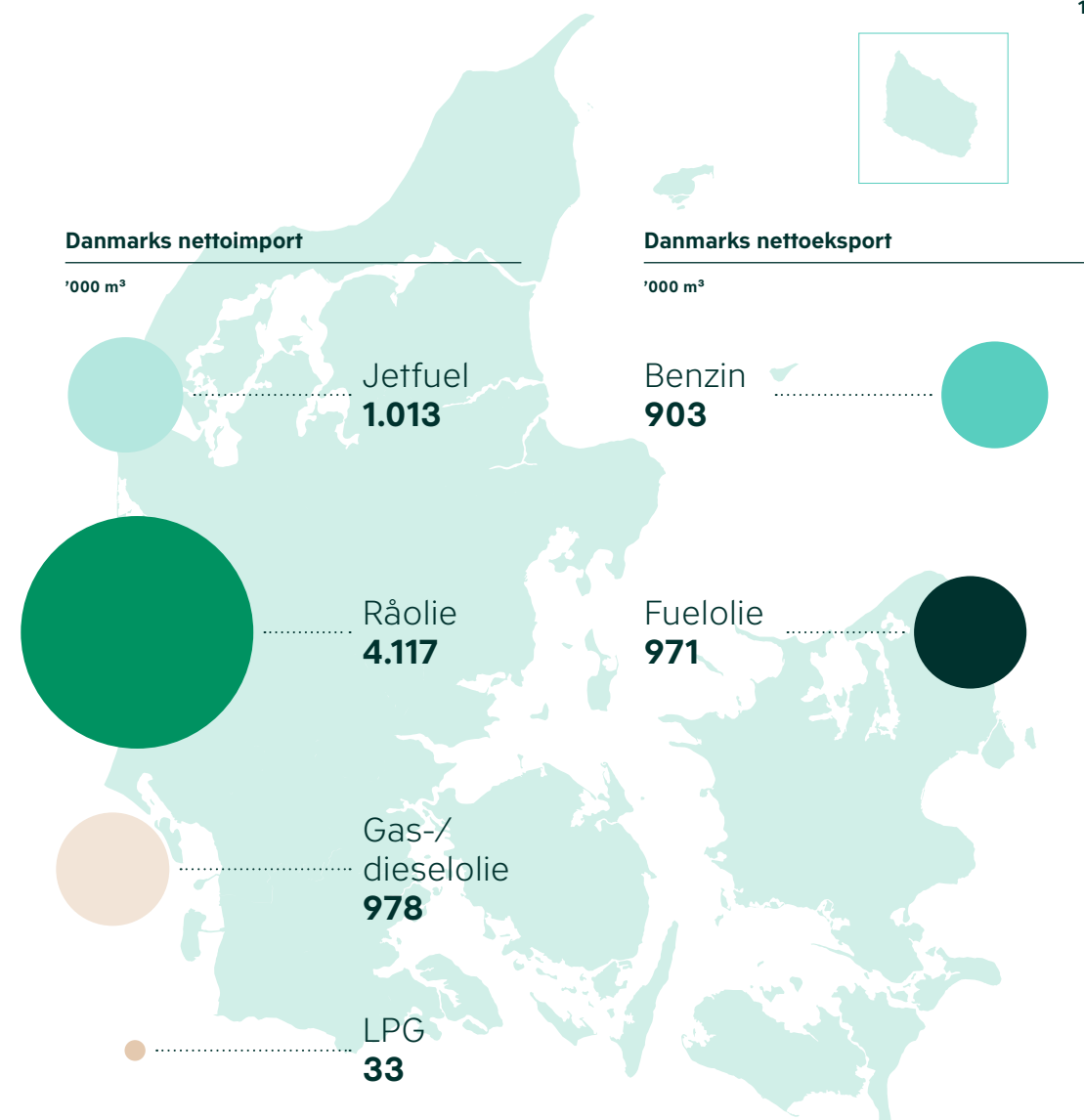
Mere end en trediedel af den danske eksport af olieprodukter (eksklusiv råolie) er til det øvrige Norden. Sverige er sammen med Holland den største importør af danske olieprodukter. Eksporten til Sverige udgør næsten 2 millioner m³. Stort set hele eksporten til lande uden for Europa består af fuelolie.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

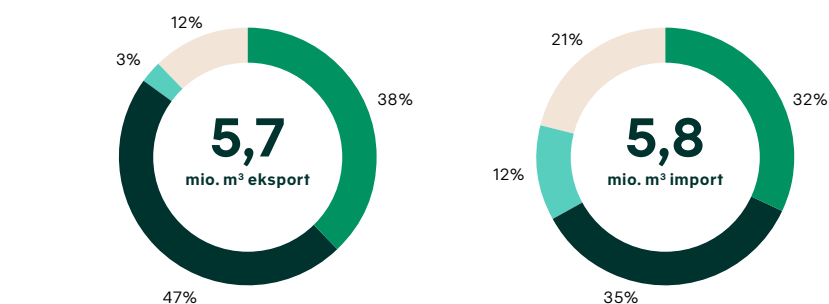
Eksport og import af råolie 2024



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



Eksport og import af olieprodukter 2024



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



Kasø e-metanol anlæg har produceret sit første rå-metanol. Det betyder at de første dråber e-metanol snart bliver destilleret og kan anvendes til brændstof til skibe og som erstatning for fossile produkter i plastikproduktionen. E-metanol og Power-to-X er et afgørende skridt på vejen mod at gøre sektorer, der ikke kan elektrificeres direkte, CO₂-neutrale. Foto: European Energy A/S.

Muligheder og udfordringer for udvikling af e-fuels

Produktion af grøn strøm er fundamentet for PtX-brændstoffer. Skal Danmark levere vedvarende brændstoffer til skibe og fly, samt komponenter til petrokemi, kræver det en massiv udbygning af vedvarende energi fra sol og vind.

Det er selvfølgelig ikke nok med grøn strøm alene. Uden adgang til ressourcer som fx kulstof og vand – og rammevilkår der fungerer i den virkelige verden – vil produktionen aldrig kunne skales til det niveau, vi får brug for.

Fire primære indsatsområder

1

En massiv og målrettet udbygning af VE

2

Mekanismer for effektiv anvendelse af CO₂

3

Udnyttelse af eksisterende infrastruktur og produktionsanlæg

4

Risikodeling for at få flere projekter realiseret

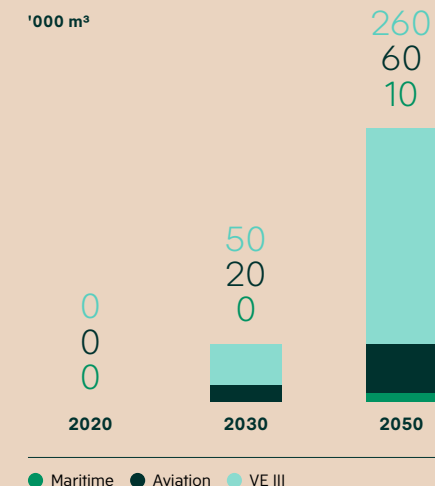
Hvad skal der til?

Produktion af kulstofholdige PtX-brændstoffer kræver store mængder af elektricitet og kulstof. Det kulstof, der skal anvendes, skal helst være af biogen oprindelse for at kunne anvendes til produktion af PtX-brændstoffer, jf. europæisk regulering.

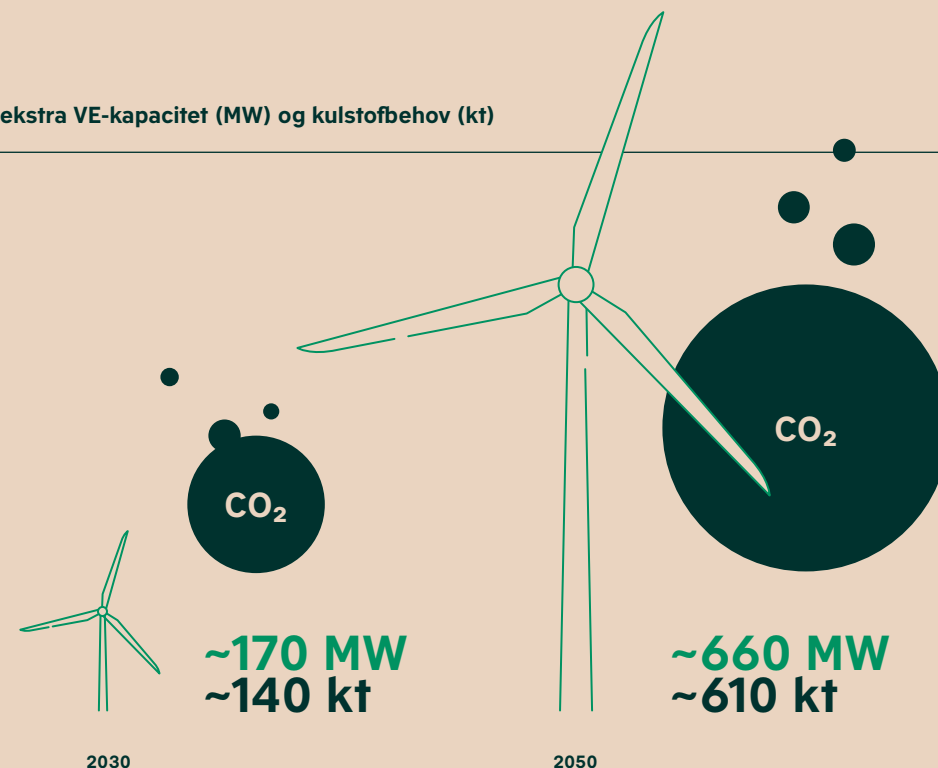
Det betyder, at der er behov for at indfange og anvende biogent kulstof svarende til næsten 1,5 gange affaldsforbrændingsanlægget Vestforbrændingens årlige CO₂-udledning.

Og der er brug for en produktion af elektricitet på størrelse med den samlede kapacitet fra Hornsrev Havvindmøllepark for at dække Danmarks behov for PtX-brændstoffer til at nå EU-kravene.

Forventet efterspørgsel på e-fuels i Danmark



Forventet ekstra VE-kapacitet (MW) og kulstofbehov (kt)



Kondensstriber

Kondensstriber, også kendt som contrails, kan stå for op mod 2/3 af den samlede klimapåvirkning fra de flyvninger, hvor de opstår. Det skyldes, at striberne bidrager til opvarmning af atmosfæren ved at ændre jordens strålingsbalance.

Kondensstriber dannes, når partikler og sod fra flymotorernes forbrænding fungerer som kerner for små vanddråber, der krystalliserer til is. Det er særligt flyvninger i bestemte højder og under bestemte vejrforhold, der skaber striberne. Derfor kan én tilgang til at reducere deres klimapåvirkning være justeret ruteplanlægning i realtid baseret på vejrprognoser.

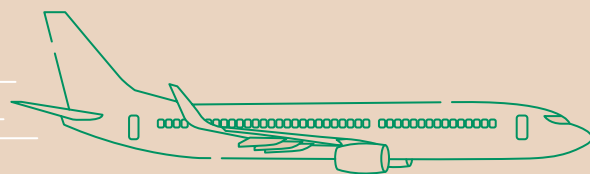
Men også selve brændstoffet spiller en afgørende rolle. Flybrændstoffer med lavt aromatindhold udleder færre partikler og mindsker dermed risikoen for kondensstriber.

Det kan opnås ved at raffinere konventionelle brændstoffer med brint – en proces, der reducerer aromatindholdet og kan øge andelen af vedvarende energi i brændstoffet.

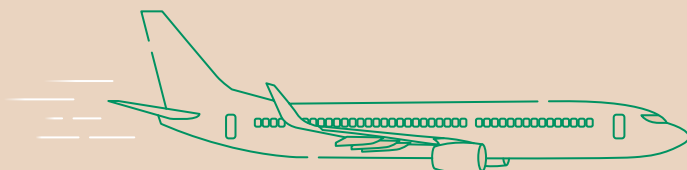
SAF og e-SAF (Sustainable Aviation Fuels) kan også bidrage, da de typisk indeholder langt færre aromater end fossile alternativer. Dermed kan disse få en dobbelt rolle. De reducerer både CO₂-udledningen og klimabelastning fra non-CO₂-effekter som kondensstriber.

Særligt de danske raffinaderier er i gode positioner til at kunne udvikle og producere lav-aromatiske jetfuels og SAF/e-SAF, der kan mindske flytrafikkens klimapåvirkning allerede i dag – uden at det kræver tekniske ændringer på flyene.

Konventionel jetfuel Kondensstriber



SAF/e-SAF og lav-aromatiske jetfuels Reducerede kondensstriber



Balanceret risikodeling sikrer udvikling

Til trods for, at alle byggeklodser er til stede, vind, vand, viden, kulstof og krav, så står producenter og aftagere i et dilemma.

Producenter af SAF/e-SAF og lav-aromatisk jetfuels har i sagens natur behov for en vis sikkerhed for deres investering, før de træffer beslutning om at sætte produktionen i gang.

Producenterne ønsker derfor typisk lange aftagekontrakter på for eksempel 10 år for at sikre deres investering.

Aftagerne, som for eksempel flyselskaberne, opererer typisk med kontrakter for et år ad gangen. Dette bliver yderligere udfordret af, at markedet, og dermed aftagerne, forventer faldende priser på PtX i takt med at produktionen stiger.

Der er derfor behov for mekanismer, der kan reducere denne 'markedsfejl' fx ved, at staten påtager sig en del af risikoen for indkøb af SAF/e-SAF eller lav-aromatisk jetfuel på lange kontrakter.

Forslag til løsning

Producenter Raffinaderier og PtX-anlæg

Ønsker lange kontrakter for at foretage nødvendige investeringer, som sikrer afkast i projektets levetid.

Staten Tredjepart og økonomisk garant

I denne løsning tager staten en del af risikoen, og skaber en win-win for både producenter og aftagere af e-fuels.

Aftagere Fly og skibe

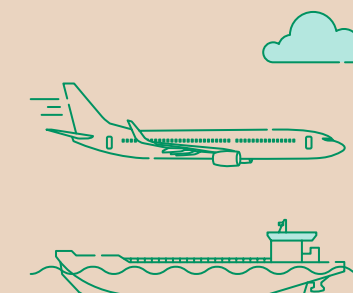
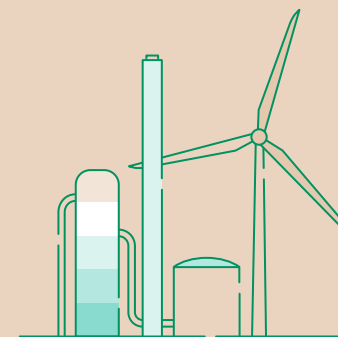
Ønsker korte kontrakter på grund af usikkerhed om fremtidige priser på de produkter, som der er sat krav om, at de skal anvende.

Fordel for producenter

Sikrer aftag af produkter ved at indgå langsigtet kontrakt med staten.

Fordel for aftagere

Har mulighed for korte kontrakter, hvor der årligt kan bydes på produktmængde, der følger markedspriser.



Kulstofswapping

Kulstof er afgørende for produktion af de fleste PtX-brændstoffer, og kilden til kulstoffet er afgørende for, om kulstoffet vil blive efterspurgt til selvsamme produktion.

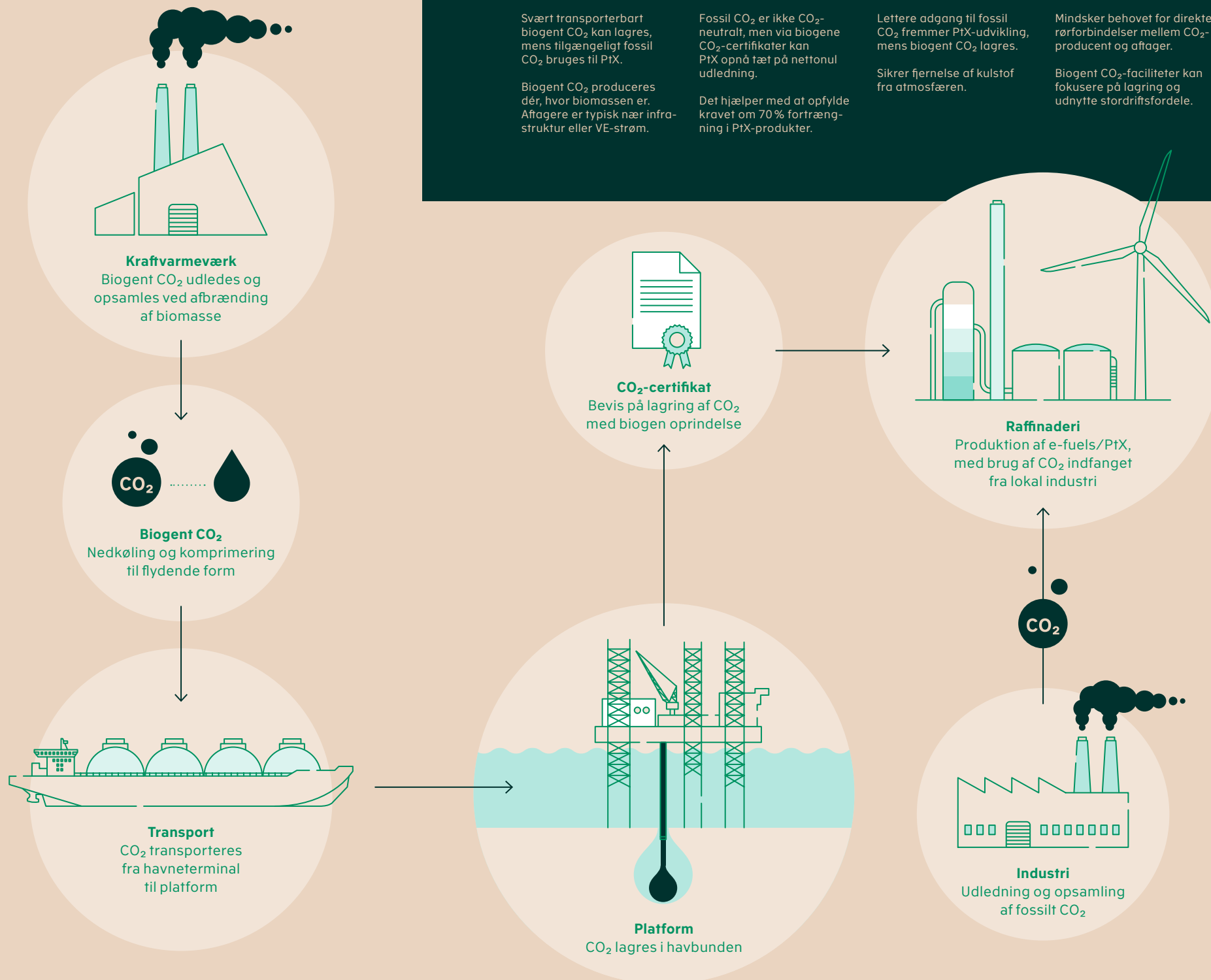
Kulstoffet skal allerhelst komme fra biogene eller naturligt forekomne kilder eller direkte fangst af kulstof fra atmosfæren (DAC, direct air capture). DAC har lange udsigter, og vi har i Danmark allerede en markant mængde biogene CO₂-kilder tilgængelige i form af fx kraftvarmeværker.

Kulstoftransport og -håndtering er imidlertid en central udfordring i denne sammenhæng. Biogent CO₂ er ikke nødvendigvis til stede dér, hvor der med fordel kan produceres PtX.

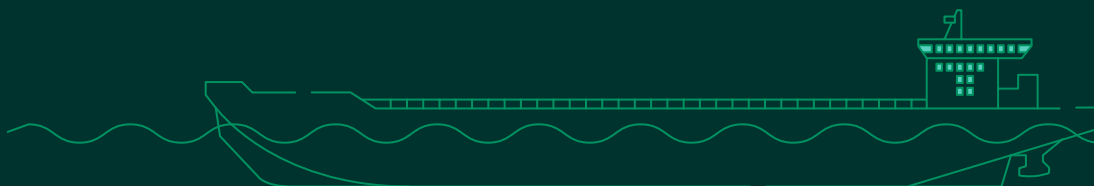
Der kan til gengæld være adgang til store mængder CO₂ fra fossile kilder fra kraft-varme-produktion, raffinaderier eller anden industri. Men hvis den fossile CO₂ skal transporteres til lagre via ét sæt rør, og den biogene CO₂ skal transporteres til PtX-anlæg via andre rør, risikerer transport af CO₂ at blive ekstremt dyrt og bremse en dansk produktion af PtX-brændstoffer.

Derfor er kulstof-swapping en effektiv metode til at udnytte den begrænsede biogene CO₂.

Certifikat fra lagring af CO₂ skaber nye muligheder for produktion af e-fuels



Transport



Udvikling i brændstofforbruget

Markante fald i brændstofforbruget

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

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

Ruslands invasion af Ukraine førte til stigende priser på særlig diesel hen over foråret og sommeren 2022. Da Tyskland samtidig satte afgiften på benzin og diesel kraftigt ned hen over sommeren 2022, påvirkede det salget af benzin og diesel i Danmark i den periode. På stationerne tæt på den tyske grænse faldt salget med op til 50 % og samlet faldt forbruget af benzin og diesel med omkring 10 % i perioden. For hele 2022 faldt forbruget af benzin og diesel med cirka 100.000 m³ i forhold til 2021.

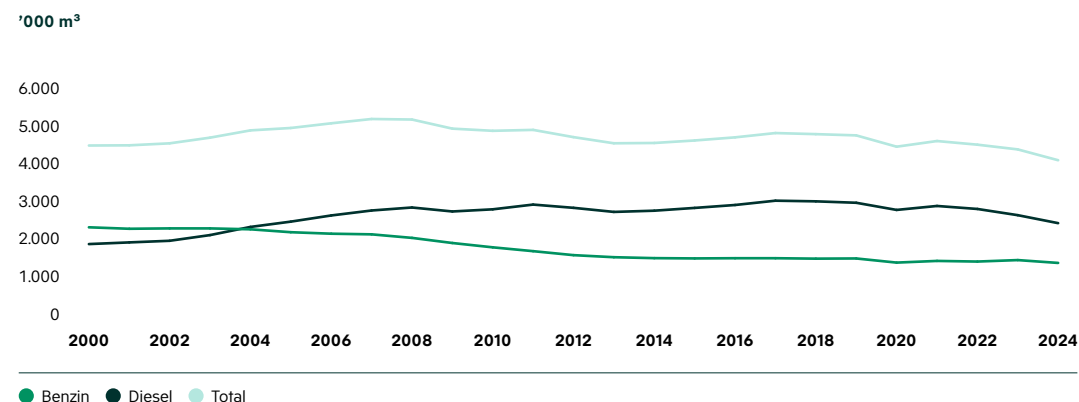
Brændstofforbruget er fortsat med at falde, i takt med, at der kommer flere og flere elbiler på vejene, og antallet af dieselmotorer de seneste år er faldet markant.

I 2024 reducerede den svenske regering afgifterne på benzin og diesel kraftigt, samtidig med at det nationale CO₂-reduktionskrav på diesel blev fjernet. Det betød markante prisfald på særligt diesel i Sverige. Internationale og danske vognmænd har derfor, i det omfang det har været muligt, flyttet deres tankning af diesel fra Danmark til Sverige, hvilket yderligere har reduceret mængden af diesel solgt i Danmark, med omkring 200.000 m³. Isoleret set har det reduceret den danske CO₂-udledning med omkring 500.000 tons. Men den svenske CO₂-udledning er steget tilsvarende, så den samlede klimaeffekt er nul.

Kilde: Energistyrelsen og Drivkraft Danmark

Note: Forbruget i 2024 er baseret på en foreløbig opgørelse.

Brændstofforbrug



Biobrændstoffer

I 2024 blev der anvendt næsten 340.000 m³ biobrændstoffer fordelt på mere end 170.000 m³ biodiesel, næsten 160.000 m³ bioethanol og biogas svarende til cirka 7.000 m³ biodiesel.

Biodiesel blandes i al diesel til vejtransport og bioethanol i al benzin. Fire råvaregrupper udgør grundlaget for produktionen af biobrændstofferne: rapsolie, korn, sukker og slagteriaffald og andre affaldsprodukter fra landbruget. Rapsolie er den væsentligste råvare og udgør næsten 45 %. Herefter kommer korn (primært majs og hvede) og sukker, der samlet også udgør mere end 45 %.

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. Det samme gælder for affaldsprodukter (PFAD) fra palmeolieproduktionen.

CO₂-fortrængningskrav

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 skulle indregnes senest fra 2025 og frem. Denne beslutning er dog aldrig blevet ført ud i livet. 1. generations biobrændstofferne forventes i 2025 fortsat være dominerende. Og de mere bæredygtige VE-brændstoffer som avancerede biobrændstoffer, brint og elektrofuels baseret på strøm fra vedvarende energikilder, vil fortsat spille en mindre rolle i opfyldelsen af CO₂-fortrængningskravet.

Forbruget af biobrændstoffer fortsætter med at falde som følge af det faldende forbrug af benzin og diesel i takt med, at der kommer flere og flere elbiler på vejene, og at antallet af dieslbiler de seneste år er faldet markant. Faldet i forbruget af benzin og særligt diesel skyldes også, at Sverige i 2024 reducerede benzin og dieselaftgifterne kraftigt, samtidig med at det svenske CO₂-fortrængningskrav på diesel helt blev fjernet. Det har betydet, at vognmænd med kørsel i Sverige i det omfang, det har været muligt, har flyttet deres tankning af diesel fra Danmark til Sverige. Isoleret set har det reduceret den danske CO₂-udledning med omkring 500.000 tons. Men det modsvares af en tilsvarende stigning af den svenske CO₂-udledning, så den samlede klimaeffekt er nul.

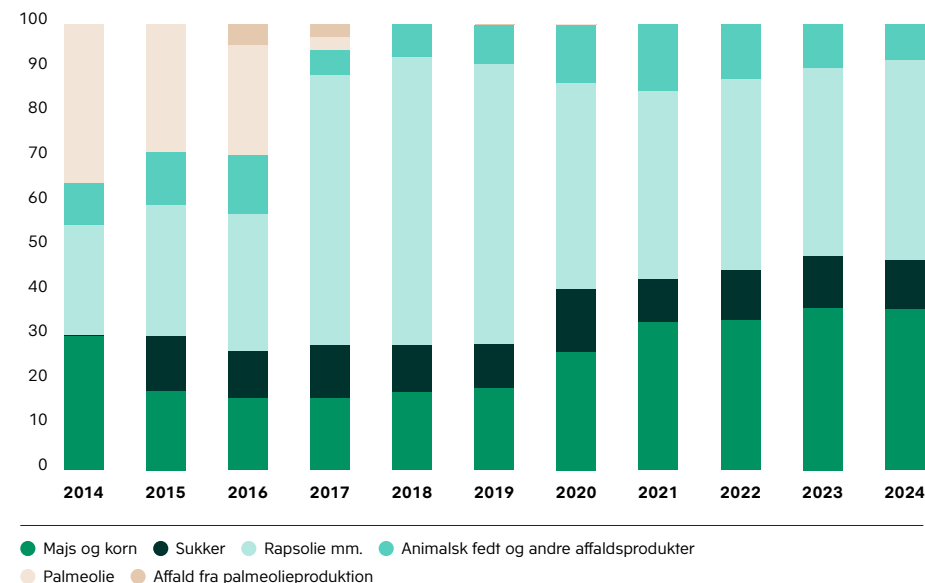
I 2020 introducerede benzinselskaberne benzin med 10 % bioethanol (E10) som standardbenzin på det danske marked. Indtil da var benzin med 5 % bioethanol (E5) standardbenzin. Det har næsten fordoblet forbruget af bioethanol i 2020 i forhold til tidligere år. Korn og sukker er den primære råvare til produktion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

Råvarerne til biobrændstofferne har sin oprindelse over stort set hele verden. Men med udfasningen af palmeolie som råvare, har Europa fået en mere og mere dominerende rolle som oprindelse til råvarerne til produktion af biobrændstofferne. Biobrændstoffer baseret på råvarer med oprindelse i Rusland er næsten udfaset siden Ruslands invasion af Ukraine. Fra at udgøre næsten 50.000 m³ i 2021, faldt det til under 20.000 m³ i 2022 og er nu reduceret til nul. Lidt mere end 10 % af råvarerne har sin oprindelse i Danmark og består af rapsolie og slagteriaffald og andre affaldsprodukter.

Kilde: Drivkraft Danmark

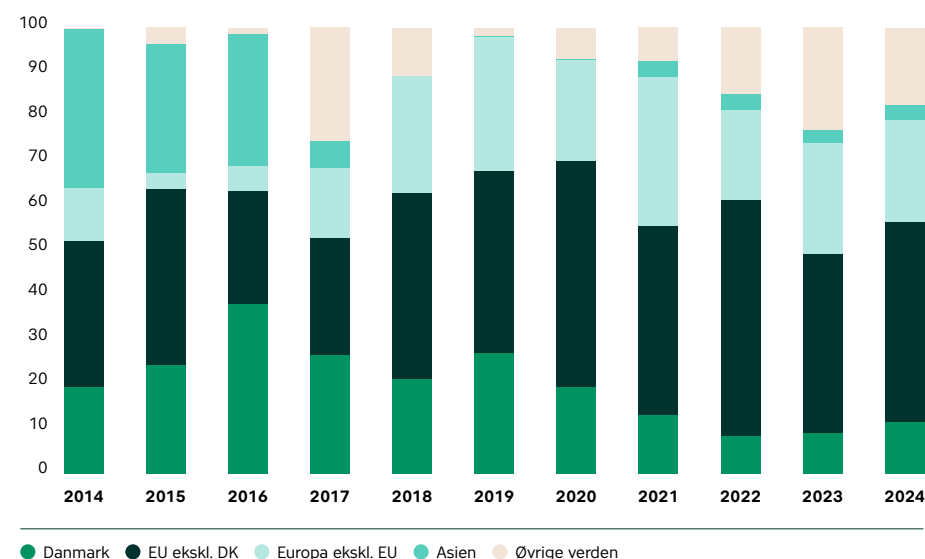
Biobrændstoffer, råvarer

Procent



Biobrændstoffer, oprindelse

Procent



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 blandes biobrændstoffer svarende til 5,75 % (energi) i al benzin og diesel.

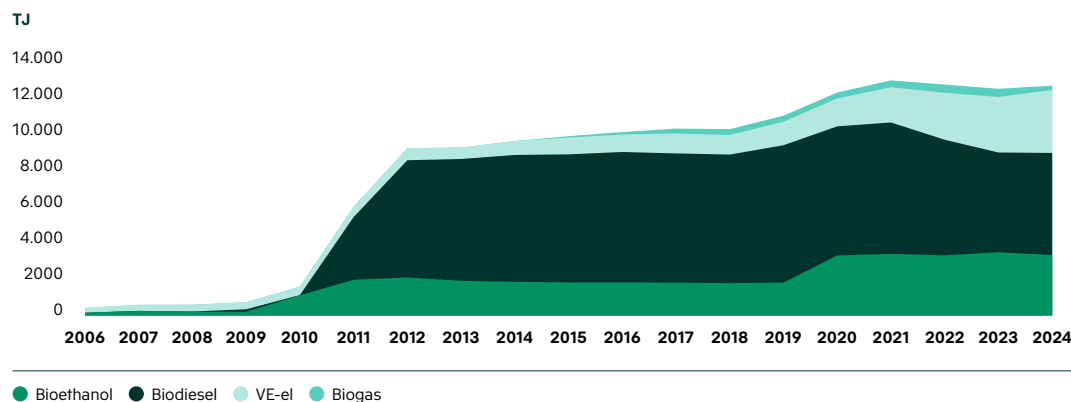
I 2020 blev forbruget af bioethanol næsten fordoblet i forhold til tidligere år, da benzinselskaberne begyndte at iblande 10 % bioethanol i benzinen. Det har sin baggrund i EU's VE-direktiv, hvor der er et krav om minimum 10 % vedvarende energi i transporten i 2020. Det opfyldes i Danmark via Biobrændstofloven, hvor der frem til 2021 var et krav om iblanding af 7,2 % biobrændstoffer. Derfor blev E10 introduceret som ny standardbenzin 1. januar 2020. Samlet reducerer det udledningen af CO₂ med cirka 200.000 ton om året.

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

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

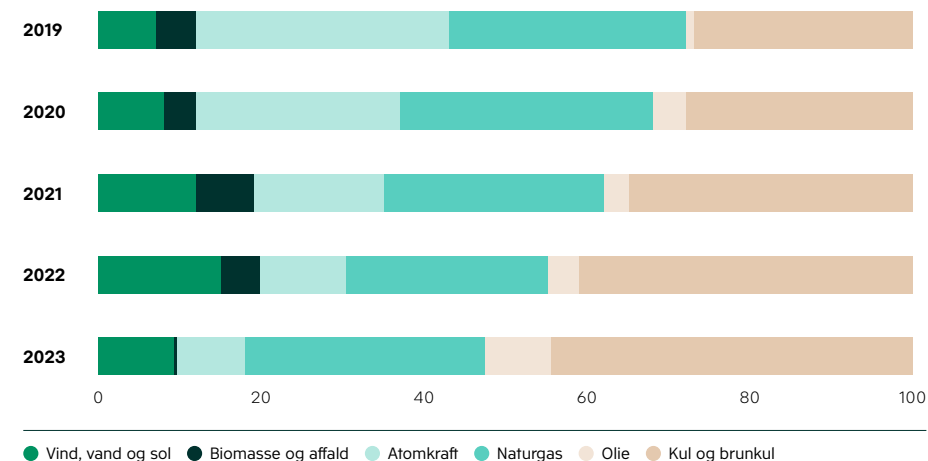
Umiddelbart kan det lyde paradoksalt, men tanken bag CO₂-fortrængningskravet er, at det skal øge udviklingen og efterspørgslen efter affaldsbaserede biobrændstoffer og PtX og udfase brugen af 1. generations biobrændstofferne. Men det forudsætter, at de såkaldte ILUC-effekter indregnes i opgørelsen af CO₂-fortrængningskravet. Desværre har man fra politisk side valgt ikke at indregne ILUC-effekterne. Derfor vil 1. generations biobrændstofferne fortsat dominere i opfyldelsen af CO₂-fortrængningskravet.

Vedvarende energi til transport



Elforbrug, råvarer

Procent



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 fortsat mere end 70 % af den samlede andel af vedvarende energi til transport.

Andelen af VE-el i transporten stiger fortsat som følge af det stigende antal elbiler. Således blev antallet af elbiler fordoblet fra 2023 til 2024, og elbilerne udgjorde mere end halvdelen af de indregistrerede biler i de fleste måneder i 2024.

Ligesom biobrændstoffer produceres af forskellige råvarer, kommer den strøm, som kommer ud af stikkontakterne i Danmark også fra forskellige kilder. På grund af den store udveksling af strøm med vores nabolande, produceres den gennemsnitlige strøm i det danske elnet også på fossile kilder og atomkraft.

Note: 2024 baserer sig på en foreløbig opgørelse.

Kilde: Energistyrelsen, Energinet og Drivkraft Danmark

”

El udgør en stigende andel af den vedvarende energi i transporten.

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 i 2020 i forhold til året før. I takt med den gradvise genåbning af Danmark i 2021 steg brændstofforbruget og dermed også CO₂-udledningen, men det lå stadig under niveauet i 2019.

Ruslands invasion af Ukraine førte til markant stigende brændstofpriser i 2022. Tyskland reducerede i de tre sommer måneder afgifterne på benzin og diesel markant. Det førte umiddelbart til et fald i salget af benzin og diesel på op til 50 % på de stationer, der ligger tættest på grænsen til Tyskland. Samlet faldt salget i de tre sommer måneder med omkring 10 % eller cirka 100.000 m³ i forhold til 2021.

Brændstofforbruget er fortsat med at falde i 2024, primært som følge af et lavere forbrug af diesel, på grund af flere elbiler og færre dieselmotorer på de danske veje.

I 2024 blev afgifterne på benzin og diesel sat kraftigt ned i Sverige, og det nationale CO₂-reduktionskrav på diesel blev fjernet. Det betød markante prisfald på diesel i Sverige i forhold til Danmark. Internationale og danske vognmænd med kørsel i Sverige har derfor flyttet deres tankning af diesel fra Danmark til Sverige. Isoleret set har det reduceret CO₂-udledning i Danmark med omkring 500.000 tons. Men den svenske CO₂-udledning er steget tilsvarende, så den samlede klimaeffekt er nul.

Samlet er CO₂-udledningen fra transporten faldet med mere end 3 millioner tons, siden den toppede i 2007.

Genåbningen af Danmark i løbet af 2021 kunne også ses på antallet af kørte kilometer på de danske veje gennem 2021, og vi har siden år for år fortsat med at køre mere, så det samlede antal kørte kilometer på de danske veje er oppe over niveauet før pandemien.

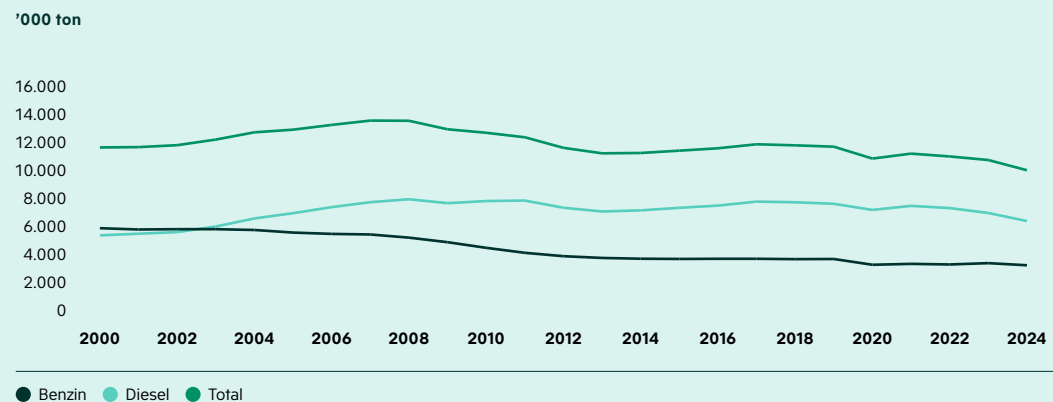
Frem til 2007 steg CO₂-udledningen fra transporten i takt med, at trafikken på vejene steg. Mens siden 2007 er CO₂-udledningen faldet med mere end 20 %, samtidig med at trafikken på vejene er steget med 15 % i perioden.

Det skyldes en kombination af flere elbiler på de danske veje, at benzinbilernes effektivitet er steget med mere end 60 % og dieselmotorernes med mere end 50 % siden 1997, og at der siden 2010 er blevet blandet bioethanol i benzin og biodiesel i diesel. Den øgede anvendelse af bio-brændstoffer 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 2024 fortsætter intensiteten med at falde. Hvis det ikke var for elbilerne, bio-brændstoffer og energieffektiviseringer, ville udledningen fra transporten være mere end en million ton, eller mere end 10 %, højere end den faktisk er.

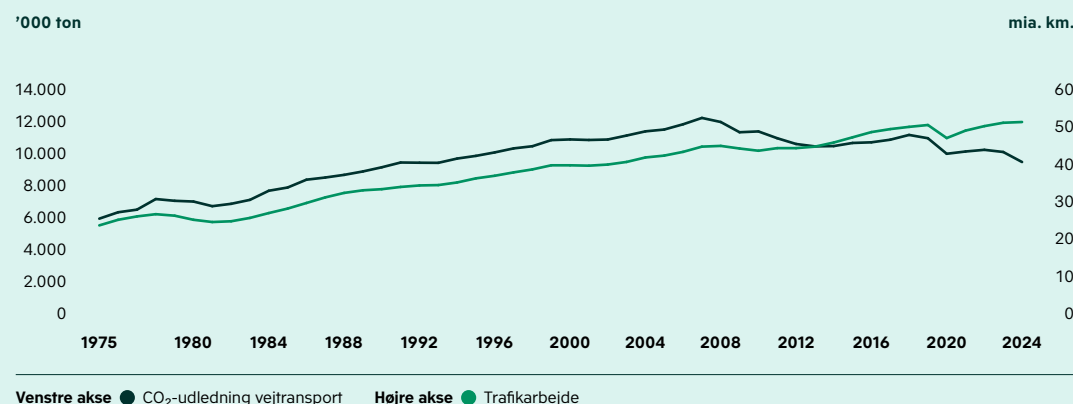
I takt med at en større del af bilparken elektrificeres, og der frem mod 2030 kommer stigende krav til CO₂-fortrængningen og øget brug af VE-brændstoffer, vil udledningen fra vejtransporten fortsat falde, selvom der forventes en fortsat stigende kørsel på de danske veje.

Kilde: Energistyrelsen, Vejdirektoratet og Drivkraft Danmark

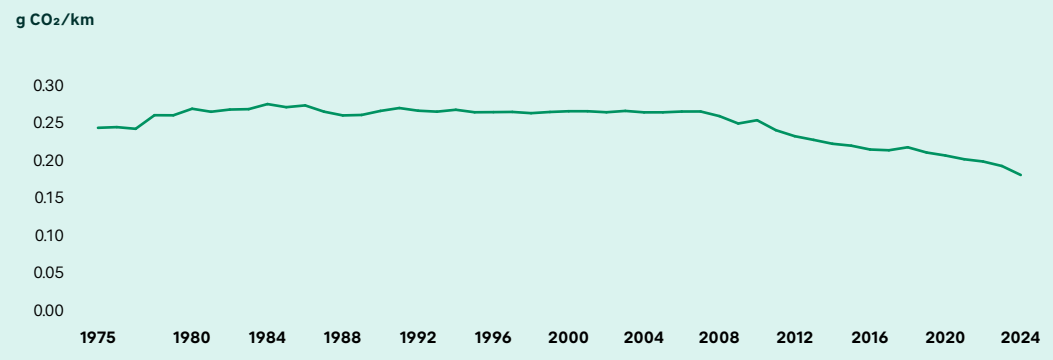
CO₂ fra transport



CO₂-udledning fra vejtransport og kørsel på de danske veje



CO₂-intensitet



Bilparken

Antallet af biler fortsætter med at stige, så der ved udgangen af 2024 var registreret næsten 2,9 millioner personbiler. I 2024 fortsatte faldet i antallet af traditionelle biler. Samlet faldt antallet af benzin- og dieslbiler med mere end 100.000 i forhold til 2023. Antallet af benzin- og dieslbiler toppede i 2020. Siden er antallet faldet med næsten 300.000 primært som følge af et fald i antallet af dieslbiler. Modsat steg antallet af elbiler med mere end 150.000 i 2024, så der nu er mere end 300.000 elbiler på de danske veje, mens antallet af hybridbiler lå på samme niveau som i 2023. Samlet udgjorde elbiler mere end 50 % af bilsalget i 2024. Frem til 2015 var benzin- og dieselbilen altdominerende i bilparken.

Selvom EU-Kommissionen i starten af 2025 udskød skærpelsen af kravene til bilernes CO₂-udledning fra 2025 til 2027, så fastholdes målet om CO₂-fri biler i 2035.

I samspil med den lave registreringsafgift på elbiler frem mod 2030, vil der i de kommende år se en fortsat stigende andel af bilparken være elbiler. Flere prognoser peger på, at der i 2030 vil være mere end 1,5 millioner elbiler på de danske veje.

Af samme årsag udbyder flere og flere tankstationer opladning på farten som en naturlig del af deres services overfor bilisterne. Og ved supermarkeder, restauranter, virksomheder, motorveje og andre steder, hvor elbiler har behov for hurtig opladning, sættes der flere og flere lynladere op.

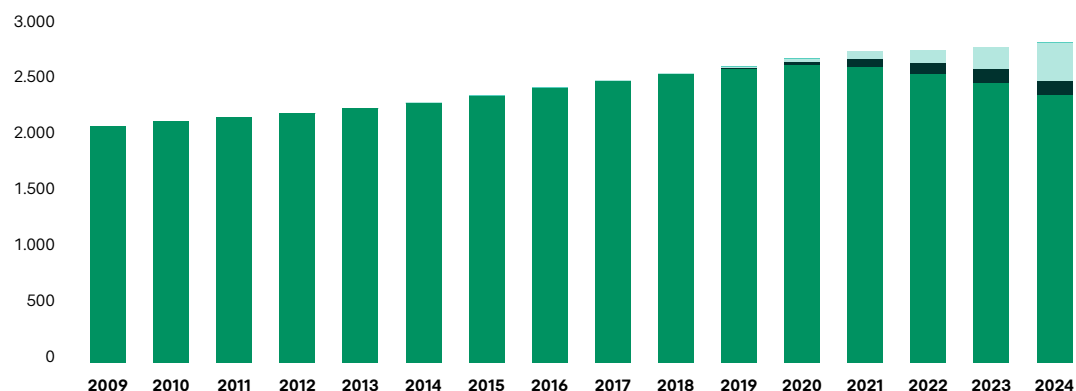
Gas- og brintbiler udgør stadig en forsvindende lille andel af den samlede bilpark.

Kilde: Danmarks Statistik og Drivkraft Danmark

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

Udviklingen i bilparkens sammensætning

Personbiler, antal '000

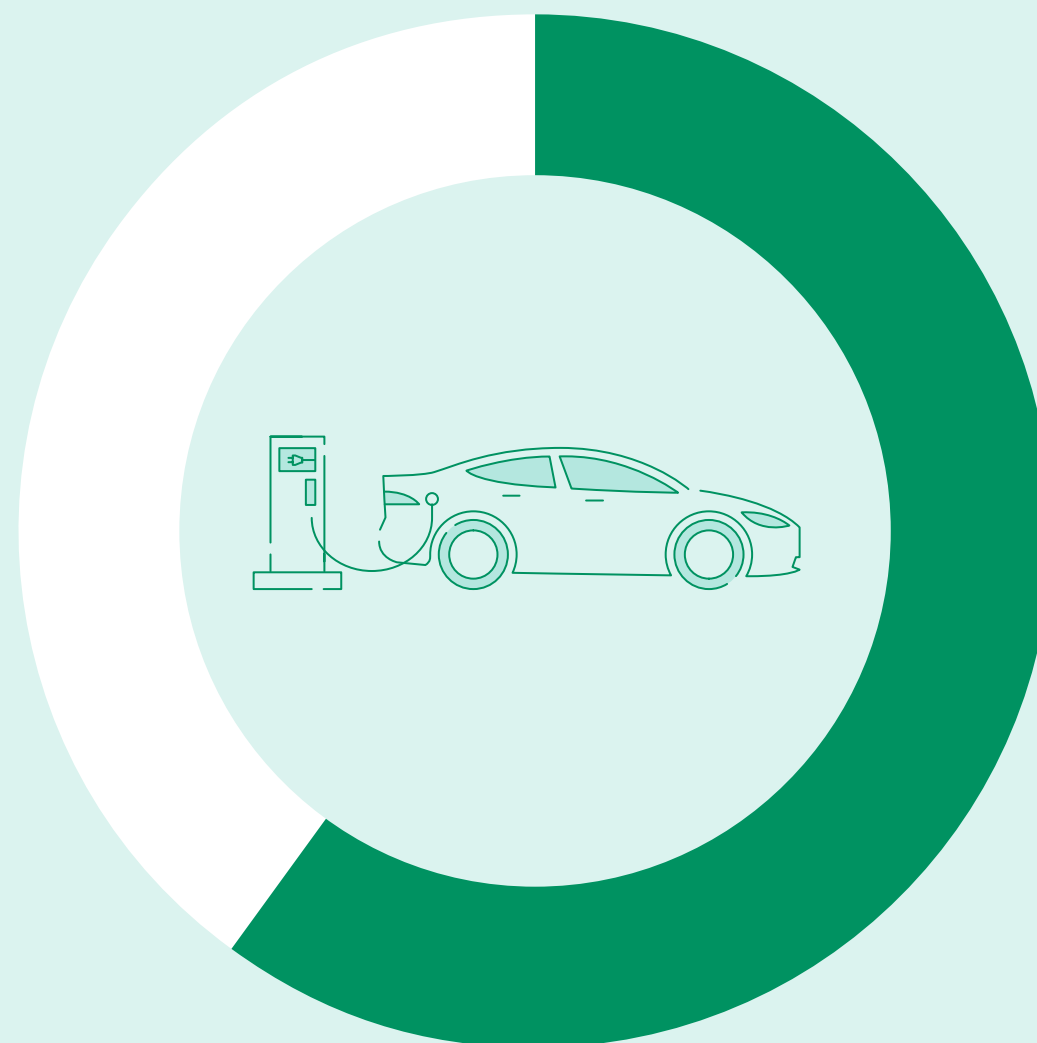


● Benzin og diesel ● Plug-in hybrid ● El ● Brint og andet ● Gas

Elbiler udgjorde mere end

50%

af alle nyregistrerede biler i sidste halvdel af 2024





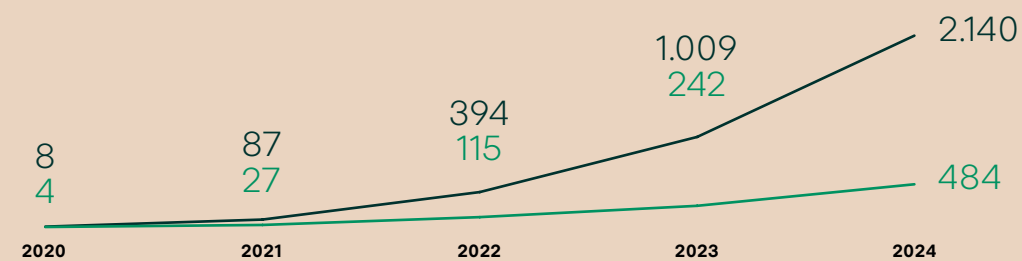
Elektrificering af den tunge transport er afgørende for, at vi kommer i mål med den grønne omstilling. Drivkraft Danmarks medlemmer investerer i disse år milliarder i ladeinfrastruktur til den tunge transport – forud for efterspørgslen – for at sikre, at der er tilstrækkelig opladningskapacitet til de mange ellastbiler, der forventes på vejene i de kommende år.

Landsdækkende netværk af lade-stationer til elbiler og ellastbiler

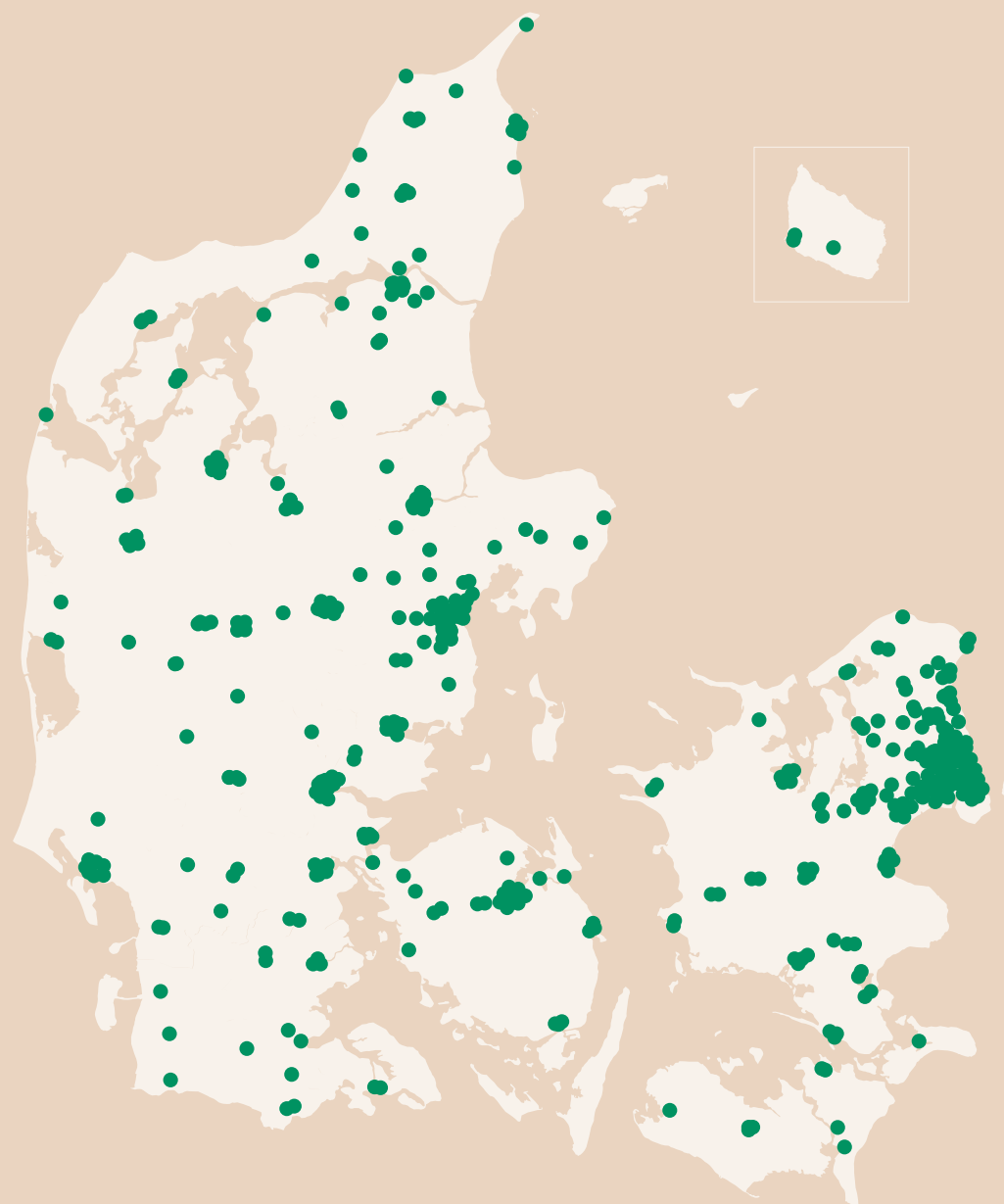
Danskerne har for alvor taget elbilerne til sig. Lynladestationerne spiller derfor en stadig vigtigere rolle for at sikre nem og hurtig opladning på farten. Der sættes fortsat mange nye lynladere op, særligt på tankstationer og ved supermarkeder, men også ved restauranter, virksomheder og andre steder, hvor elbilister har behov for opladning på farten.

Som det fremgår af vioplader.dk er der nu mere end 500 lynladestationer i drift fra Drivkraft Danmarks medlemmer. Antallet af både lokationer og ladepladser, hvor der kan lyncarlades hos Drivkraft Danmarks medlemmer, er mangedoblet de senere år, og vi forventer, at denne udvikling vil fortsætte de kommende år i takt med efterspørgslen på opladning på farten stiger.

Antal lokationer og lynladepladser 2020-2024



● Lokationer ● Lynladepladser



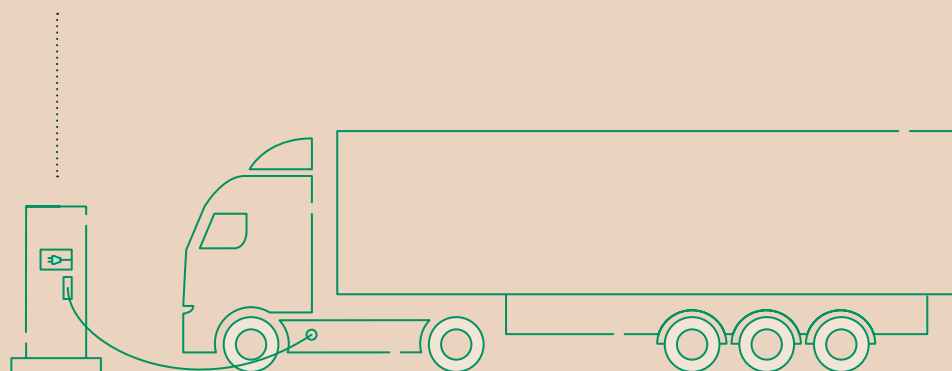
Fuld gang i udrulning af infrastruktur til tung transport

Det er også gået stærkt med ladeinfrastrukturen til lastbiler. Vi er gået fra tre truckladestationer ved udgangen af 2023 til 18 i drift i foråret 2025, og en forventning om mindst 7 yderligere i 2025.

I løbet af 2025 forventes de første Megawatt Charging Systems (MCS) at være klar i Danmark, som vil gøre det muligt for ellastbiler at lade med væsentligt højere effekt end i dag. Det vil markere et vigtigt skridt i elektrificeringen af den tunge transport.

Truckstationerne vil fortsat spille en central rolle med deres placering langs lastbilernes vigtigste kørselsruter i Danmark og i den internationale godstransport. De tilbyder lette tilkørselsforhold, parkering og servicetilbud til chauffører på langfart og bliver det oplagte omdrejningspunkt for fremtidens opladning af tung transport.

Drivkraft Danmarks medlemmer havde tre truckladestationer i drift ved udgangen af 2023 og **18 i foråret 2025.**



Netselskabernes håndtering af tilslutningsprocesser og kundeservice udfordrer fortsat ladeoperatørerne med opsætning af nye lade-punkter til elbiler og ellastbiler. Problemet er kun blevet større i takt med stigende krav til effekt langs hovedvejene og hos den enkelte vognmand.

Ny hjemmeside skal give vognmænd bedre overblik

Drivkraft Danmark har lanceret eltiltrucks.dk med masser af viden, gode råd og kort over truckladestationer i Danmark. Det skal hjælpe især de mindre vognmænd i skiftet fra diesel til el.

Elbilerne dominerer i Skandinavien

I de seneste år har elbilerne udgjort en større og større andel af nybilsalget i Skandinavien. Elbilerne er i dag dominerende blandt de nyregistrerede biler med Norge i front. Men også ellastbilerne udgør en stigende andel i alle de skandinaviske lande.

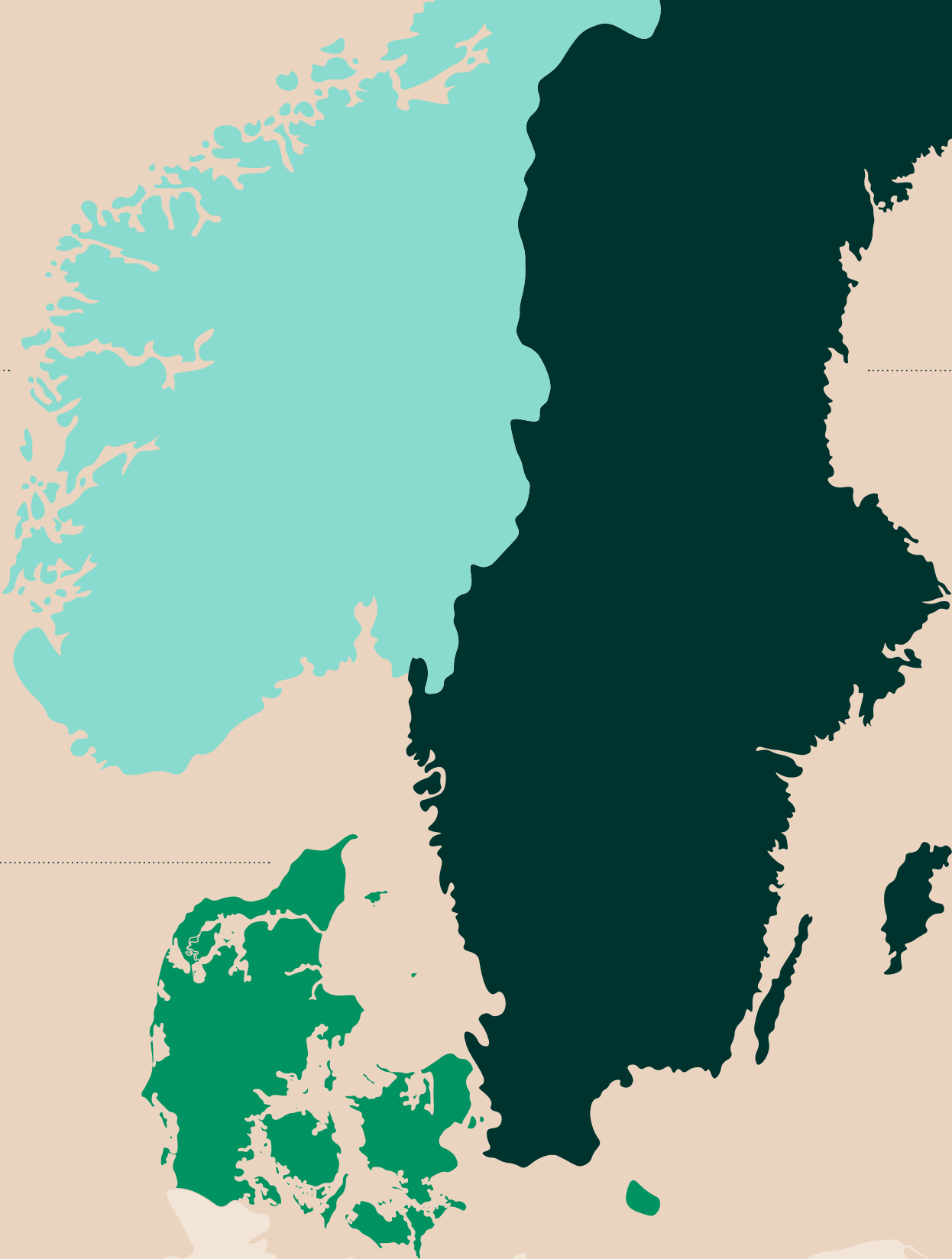
Kilde: Drivkraft Danmark

Lokationer med lynladere til truck

- Truck – i drift 2024
- Truck – planlagt 2025



Elektrificering i Skandinavien



Norge

Elbiler

I alt:
823.389

Andel af bilpark:
29,50 %

Andel af nyregistrerede biler:
87,80 %

Antal lynladepunkter:
8.310

Elbiler per lynlader:
99

Ellastbiler

I alt:
1.789

Andel af lastbiler:
3,40 %

Andel af nyregistrerede lastbiler:
12,40 %

Danmark

Elbiler

I alt:
344.439

Andel af bilpark:
12,02 %

Andel af nyregistrerede biler:
51,34 %

Antal lynladepunkter:
4.607

Elbiler per lynlader:
75

Ellastbiler

I alt:
864

Andel af lastbiler:
2,04 %

Andel af nyregistrerede lastbiler:
9,30 %

Sverige

Elbiler

I alt:
356.124

Andel af bilpark:
7,15 %

Andel af nyregistrerede biler:
35,0 %

Antal lynladepunkter:
7.419

Elbiler per lynlader:
48

Ellastbiler

I alt:
912

Andel af lastbiler:
1,10 %

Andel af nyregistrerede lastbiler:
6,50 %

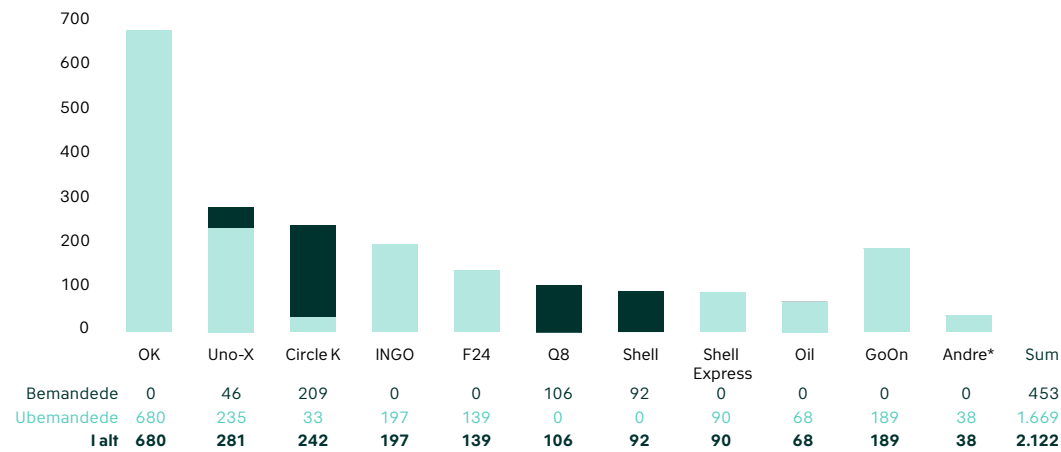
500+
danske lynladestationer
registreret på Vioplader.dk

Stationer

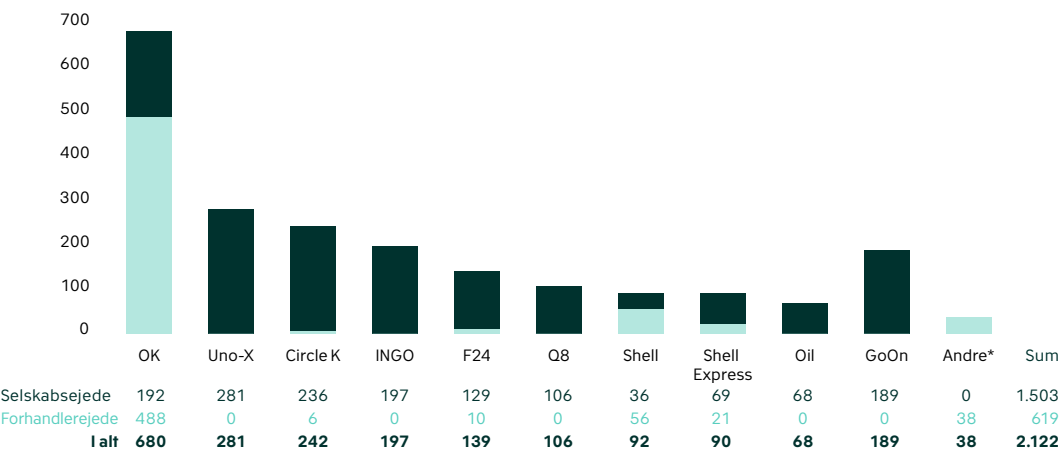


Fordeling af tankstationer

Antal tankstationer, bemandede og ubemandede, 2024



Antal tankstationer, selskabs- og forhandlerejet, 2024



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

Bemandede og ubemandede tankstationer

Tankstationsmarkedet tilpasser sig løbende forbrugernes behov. Det gælder både ift. antallet af stationer, fordelingen af bemandede og ubemandede stationer samt udbuddet af convenience og af nye drivmidler.

De seneste års svage stigning i antallet af stationer i Danmark fortsatte i 2024 efter en kort opbremsning i 2022, så der nu er 2.122 stationer at vælge imellem for bilisterne. Det er en stigning på 47 stationer i forhold til sidste år.

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

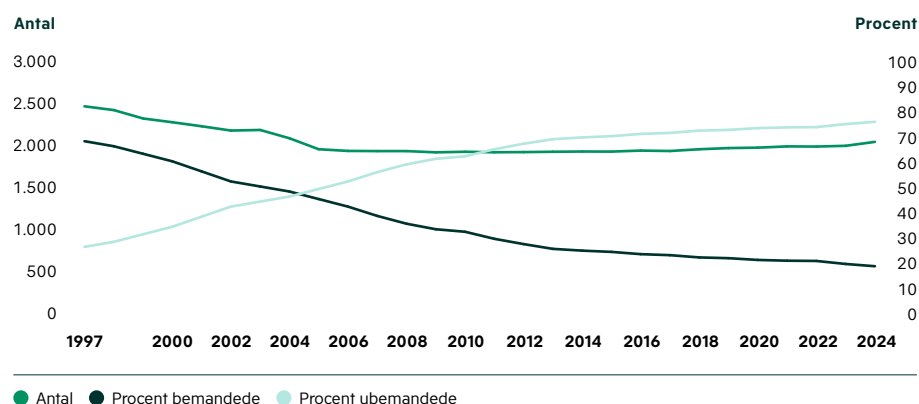
Siden 1997 er de ubemandede stationers relative andel næsten tredoblet, så de i 2024 udgjorde mere end 75 % af det samlede antal tankstationer.

Kilde: Drivkraft Danmark



Drivkraft Danmarks medlemmer opsætter lynopladning på deres tankstationer over hele landet.

Antal tankstationer



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 at antallet af stationer de sidste år er begyndt at stige, er det gennemsnitlige brændstofs salg per station langsomt begyndt at falde igen.

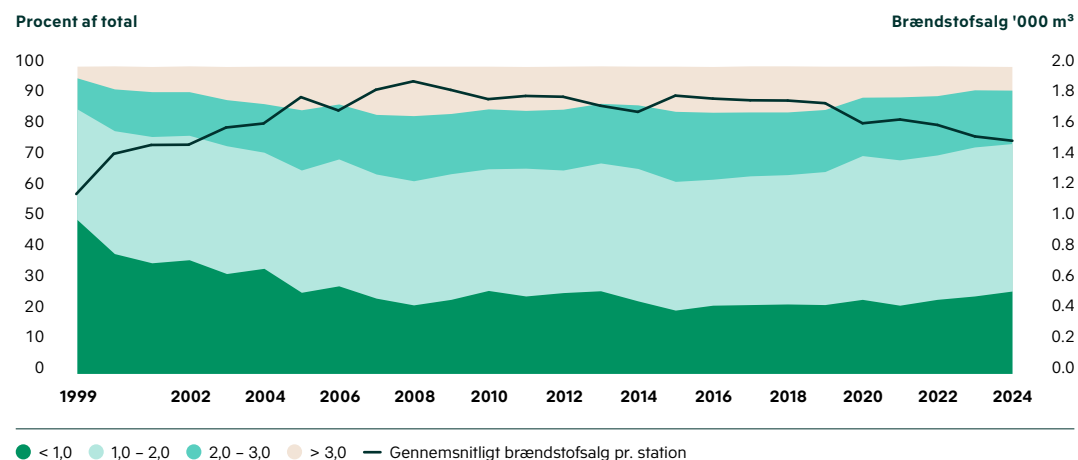
I de seneste år har vi set en tendens i retning af, at de mindre stationer står for en forholdsvis større andel af det samlede salg af brændstoffer. Det kan skyldes ændrede tanknings- og kørselsmønstre som følge af Covid-19.

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

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

Kilde: Drivkraft Danmark

Tankstationer i forhold til størrelse



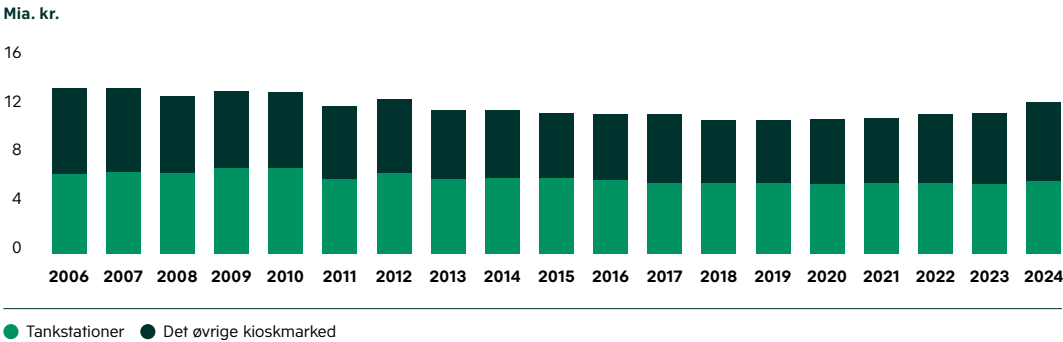
Butiksomsetning

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

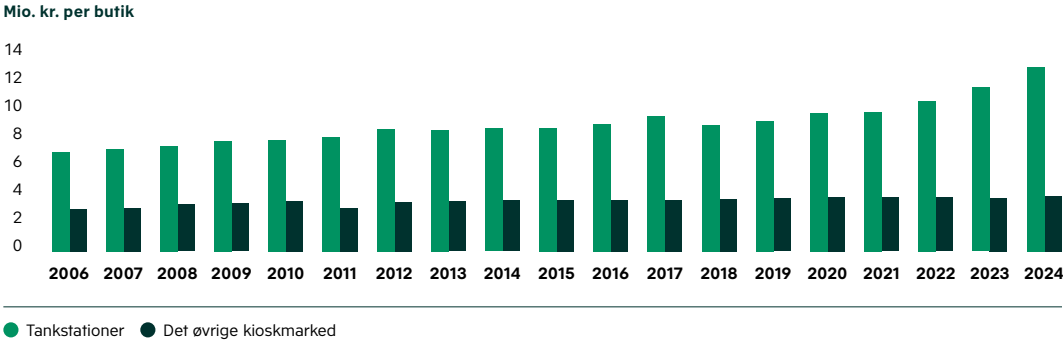
I 2024 fortsatte stigningen i den gennemsnitlige omsætning i butikkerne på tankstationerne. Omsætningen ligger nu over 13 millioner kroner per butik. Den gennemsnitlige omsætning på det øvrige kioskmarked lå med lige under 4 millioner kroner i 2024 på niveau med 2023.

Kilde: Retail Institute Scandinavia og Drivkraft Danmark

Samlet butiksomsetning



Gennemsnitlig butiksomsetning



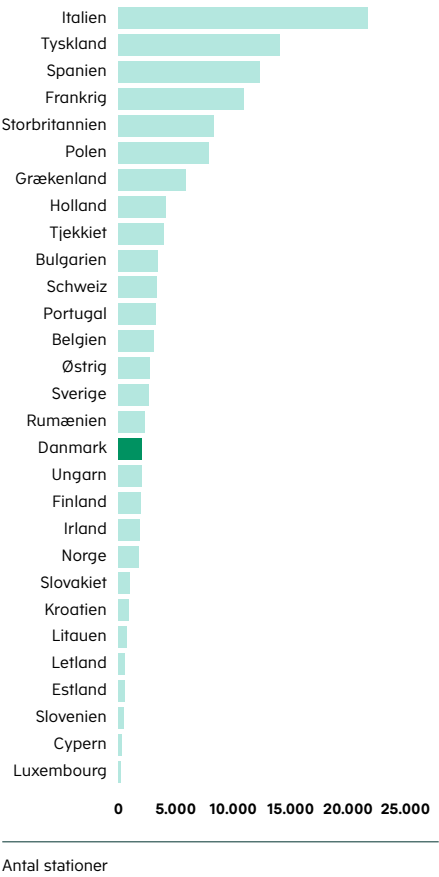
Tankstationer i Europa

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

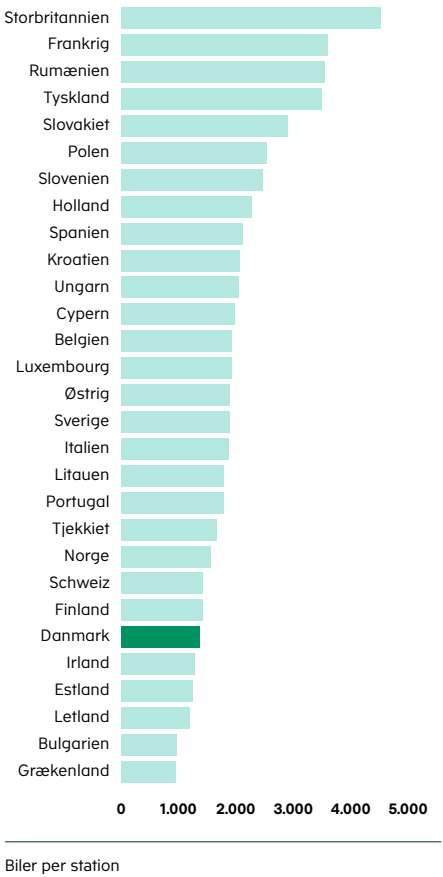
Af samme årsag er et betydeligt antal danske stationer over de seneste år skiftet fra bemandet til ubemandet drift, hvilket reducerer driftsomkostningerne. Nye stationer etableres typisk med ubemandet drift.

Kilde: ACEA, FuelsEurope og Drivkraft Danmark

Antal tankstationer i Europa



Antal biler per tankstation i Europa



Bilvask

Antallet af bilvaske i vaskehaller lå i 2024 på niveau med 2023. Det betyder samtidig, at mængden af spildevand fra manuel vask, der ender urensset i naturen desværre ikke følger den tidligere faldende tendens. Og det samlede vandforbrug fra bilvask, må forventes at være steget i 2024. De mest effektive vaskehaller bruger nemlig mindre end 35 liter rent vand per vask, hvor der ved manuel vask let bruges over 100 liter vand.

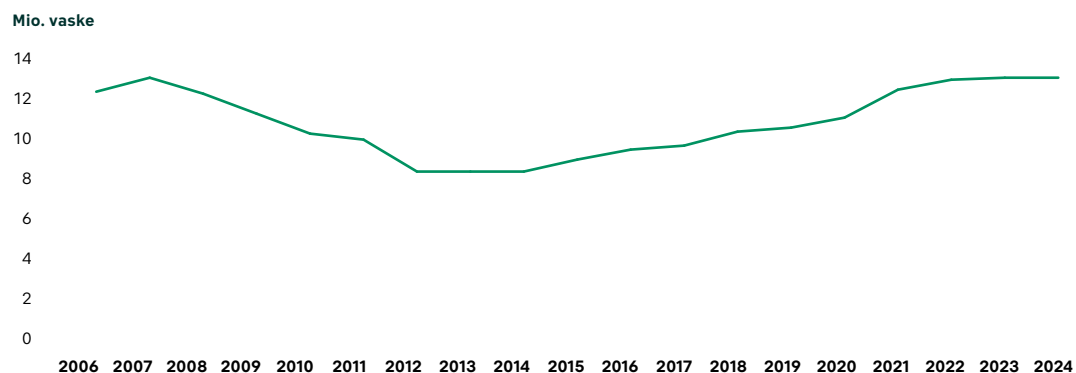
”

De mest effektive vaskehaller bruger mindre end 35 liter rent vand per vask.

Alt vaskevand fra vaskehaller ledes via kloak til det kommunale rensningsanlæg, hvori mod op til to tredjedele af spildevandet fra en manuel vask ender urensset i naturen. På trods af de seneste års fremgang i vaske i vaskehallerne, anslås det, at der sker mere end fem millioner manuelle vaske om året. Det betyder desværre, at der ender næsten to ton vaskemidler, mere end fire ton olieaffald og mere end ét ton metaller direkte i naturen hvert år som følge af manuelle vaske.

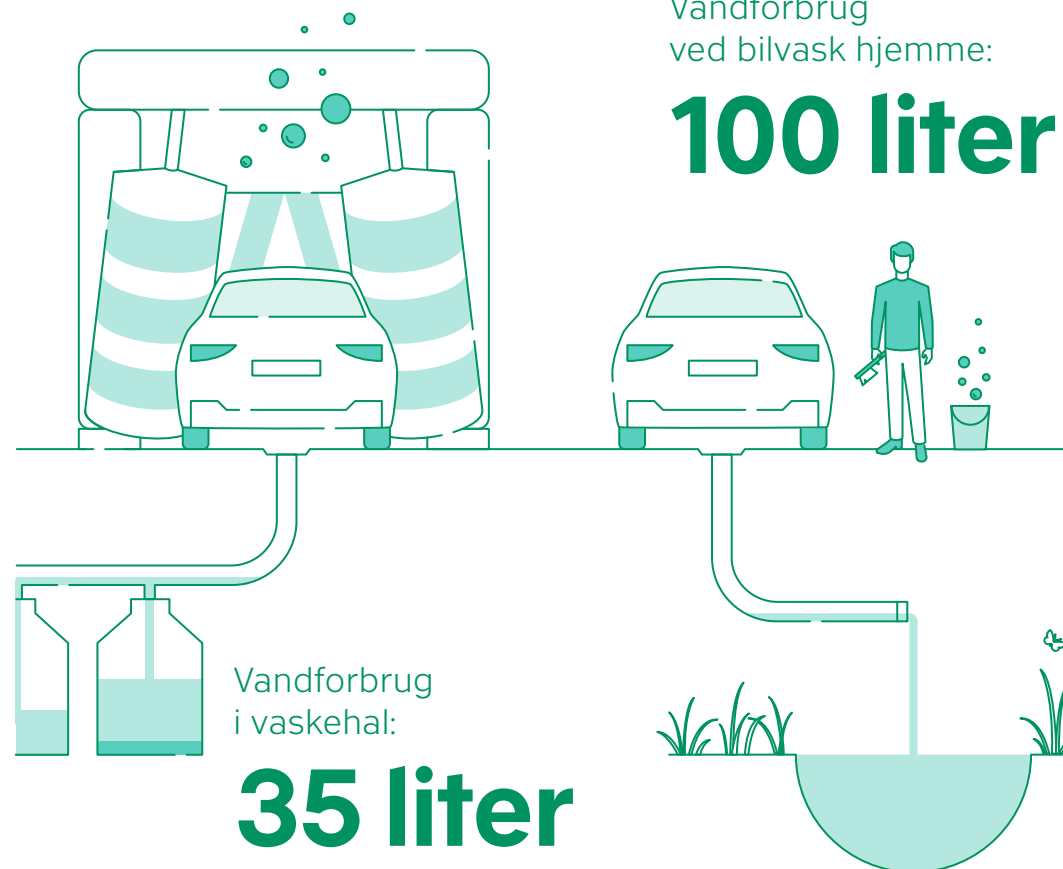
Kilde: Miljøstyrelsen og Drivkraft Danmark

Antal bilvaske i vaskehaller

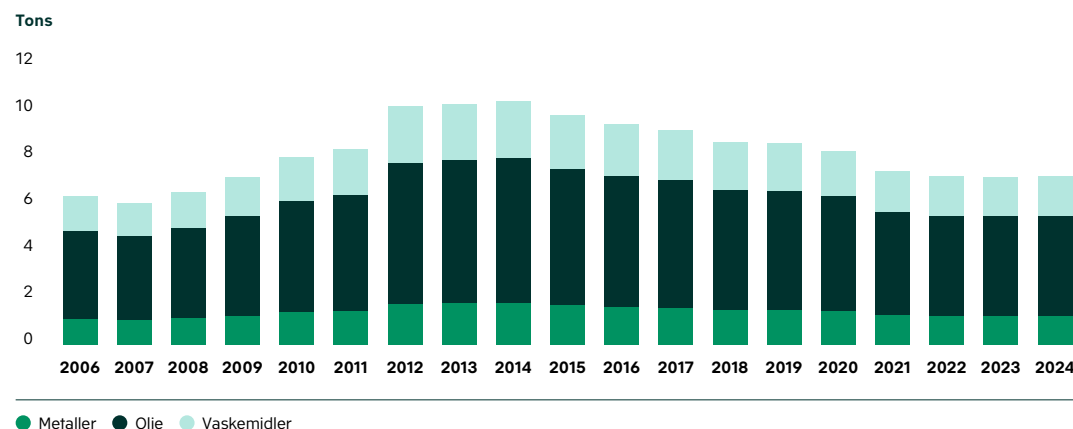


Vandforbrug ved bilvask hjemme:

100 liter

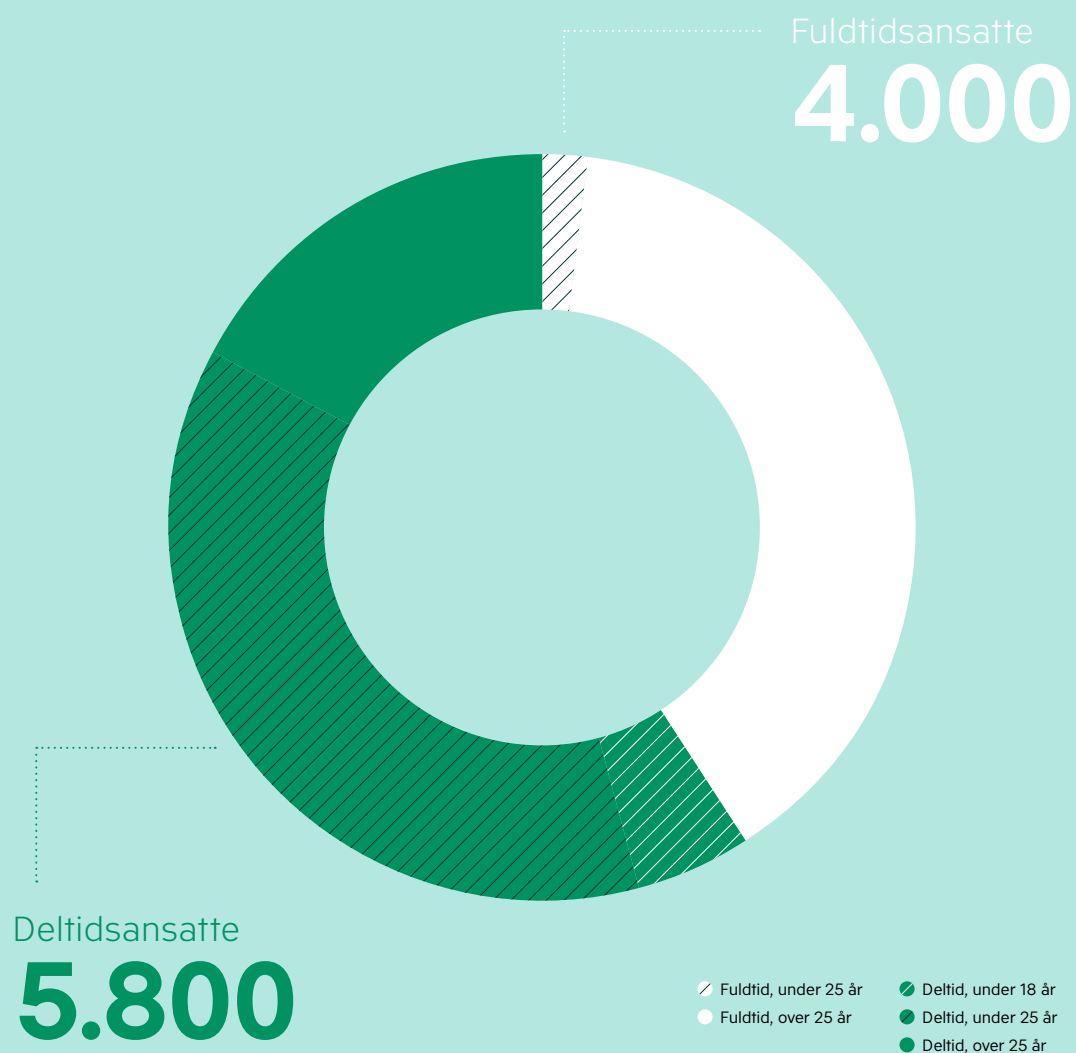


Manuel bilvask, udledning af miljøskadelige stoffer



Antal medarbejdere

Drivkraft Danmarks medlemmer beskæftiger næsten 10.000 medarbejdere indenfor salg, service og administration, på depoter, raffinaderier og i butikker. For mange unge er et job på tankstationen deres første møde med arbejdsmarkedet.



Medlemmer

Allego Denmark ApS
 Billund Refuelling I/S
 BP Aviation A/S
 Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S
 Castrol Denmark A/S
 Circle K Denmark A/S
 Crossbridge Energy A/S
 Danish Refuelling Services I/S
 DCC Energi Danmark A/S
 DCC & Shell Aviation Denmark A/S
 E.ON Drive Infrastructure Denmark ApS
 Eviny (C/O Bilkraft ApS)
 European Energy A/S
 Fuchs Lubricants Denmark ApS
 Intertek Denmark A/S
 Inter Terminals Denmark A/S
 Kalundborg Refinery A/S
 KK Partner A/S
 KNI A/S
 Kosan Gas a/s
 Looad ApS
 Malik Energy A/S
 Monta ApS
 Norbro Energi A/S
 OIL! tank & go ApS
 Oiltanking Copenhagen A/S
 OK a.m.b.a
 Per Nørby ApS
 Q8 Danmark A/S
 Recharge
 Sas Oil Denmark A/S
 Spirii ApS
 SST Fuelling Services I/S
 TCB Retail ApS
 TotalEnergies Marketing Denmark A/S
 Uno-X Mobility Danmark A/S
 Zapp ApS