Perspektiv, Udvikling og Data

Branchen 2026

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

Sekretariat
Direktør: Jacob Stahl Otte
Teknik- og miljøchef: Michael Mücke Jensen
Politisk chef: Søren Rosenkilde Clausen
Kommunikationschef: Anette Lykke Rasmussen
Chef for e-mobilitet: Gent Grinvalds
Chefkonsulent, energi og teknik: Alexander Plougmann
Konsulent, e-mobilitet: Kristian Sander Madsen
Energikonsulent: Tobias Gaml
Projektchef, Miljøpuljen: Morten Christensen
Chefjurist: Jeanette Werner
Advokat: Per Alm
Chefkonsulent: 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, Udviklings- og medlemsservicechef, 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: eTypes
Typografi: Academy Sans og Berlingske Serif

4 Brancheperspektiv

Brancheperspektiv på den grønne omstilling og forsyningssikkerhed, der går hånd i hånd, og er højeste prioriteter i en verden præget af geopolitisk uro. Drivkraft Danmarks medlemmer er centrale for at levere på begge områder til gavn for Danmark og resten af verden.

10 **Forsyningssikkerhed**

Forsyningssikkerhed bygger på samspillet mellem eksisterende og nye energibærere. Tal, data og perspektiv på den kritiske infrastruktur i Danmark med de danske raffinaderier, PtX-anlæg, elektrificering og kapacitet.

24 **E-mobilitet**

Udvikling og data på elektrificeringen af den lette og tunge transport i Danmark og Skandinavien.

38 **Stationer**

Branchetal for tankstationsmarkedet, der løbende udvikler og tilpasser sig ændrede teknologier, forbrugsmønstre og mobilitetsbehov med nye drivmidler, services og convenience.

46 **Medarbejdere**

Tal og perspektiver fra branchens medarbejdere, der er grundlaget for en øget dansk forsyningssikkerhed og grøn omstilling, der kræver robuste, kompetente og omstillingsparate virksomheder.

Danmark skal fungere – også når verden ikke gør

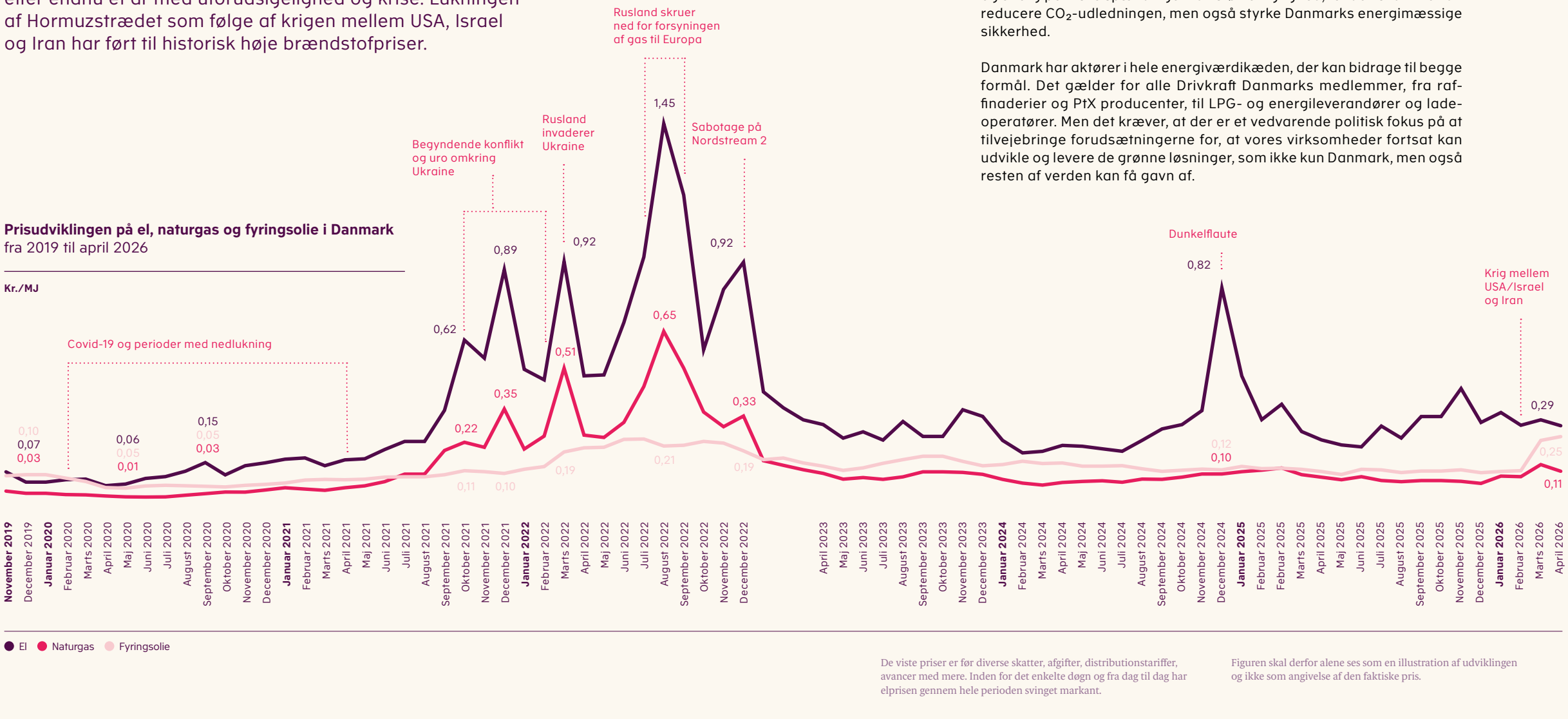
Forsyningssikkerhed er kommet øverst op på dagsordenen efter endnu et år med uforudsigelighed og krise. Lukningen af Hormuzstrædet som følge af krigen mellem USA, Israel og Iran har ført til historisk høje brændstofpriser.

> Skal Danmark fortsat gå forrest i den grønne omstilling, kræver det lige konkurrencevilkår i Europa. Nationale særafgifter og fragmenterede regler risikerer at gøre omstillingen dyrere i Danmark og sende både investeringer og arbejdspladser ud af landet.
>
> **Jacob Stahl Otte,**
> Direktør i Drivkraft Danmark

Den grønne omstilling får i en verden præget af geopolitisk usikkerhed og energipolitiske spændinger kun større vigtighed, for den skal ikke kun reducere CO_2-udledningen, men også styrke Danmarks energimæssige sikkerhed.

Danmark har aktører i hele energiværdikæden, der kan bidrage til begge formål. Det gælder for alle Drivkraft Danmarks medlemmer, fra raffinaderier og PtX producenter, til LPG- og energileverandører og ladeoperatører. Men det kræver, at der er et vedvarende politisk fokus på at tilvejebringe forudsætningerne for, at vores virksomheder fortsat kan udvikle og levere de grønne løsninger, som ikke kun Danmark, men også resten af verden kan få gavn af.

Prisudviklingen på el, naturgas og fyringsolie i Danmark
fra 2019 til april 2026



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.

Lige konkurrencevilkår i Europa
Skal Danmark fortsat gå forrest i den grønne omstilling, kræver det lige konkurrencevilkår i Europa. Nationale særafgifter og regler risikerer at gøre omstillingen dyrere herhjemme og sende investeringer og arbejdspladser ud af landet. Som det fremgår af branchestatistikken i år, forventes de danske raffinaderier i 2030 at skulle aflevere over halvdelen af deres overskud til nationale CO_2-afgifter. Hvis ikke vi får gjort op med de nationale særafgifter, er der en overhængende risiko for, at vores forsyningssikkerhed i langt højere grad end i dag er lagt i hænderne på leverandører fra andre dele af verden. Det gør Danmark mindre robust, ligesom vi ikke kan bevare den førertrøje, som danske virksomheder har i at udvikle nye bæredygtige løsninger.

Samtidig skal vi styrke energiinfrastrukturen og udnytte den eksisterende kapacitet langt bedre. Elbiler kan blive et vigtigt aktiv i energisystemet ved både at lagre strøm og levere den tilbage til et elnet under pres.

Men det kræver et marked, der indrettes rigtigt. Når elbilister fx bindes til all-inclusive-ladeprodukter, der fjerner incitament til at lade i forhold til prisen og belastningen, risikerer vi både at lægge et unødigt pres på elnettet og gøre omstillingen dyrere for elbilisterne.

Danmark har stærke forudsætninger for at fremme den grønne omstilling og styrke forsyningssikkerheden. Men det kræver en plan for, hvordan vi bliver selvforsynende med grøn energi. Det bør være en af det nye folketings vigtigste opgaver.

Alle skal med på rejsen
Vi befinder os i en verden præget af skel og polarisering. Derfor må vi også tænke sammenhængskraft ind i vores forsynings- og klimadagsorden. Kun på den måde får vi alle med i den grønne omstilling.

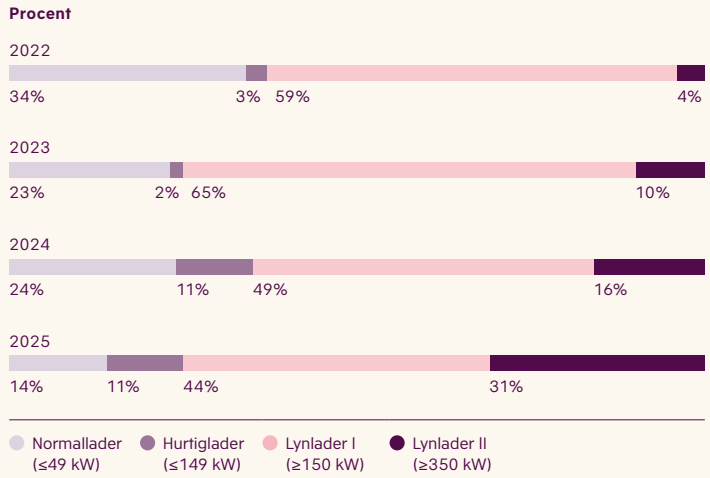
Klimahandling motiveres ikke ved at gøre hverdagen vanskeligere, hvis alternativerne ikke samtidig er på plads. Omstilling har størst gennemslagskraft, når den forbedrer hverdagen for de fleste og ikke kun for de få.

Det er i vores branches DNA, at det skal være nemt for forbrugeren, uanset hvilken type energi, vi leverer. Vores medlemmer er ude i alle dele af landet i daglig kontakt med forbrugerne uanset, om de skal oplade på en af de mange lynladestationer over hele landet, skal tanke eller have en kaffe med videre på rejsen.

Af statistikken fremgår det med hvilken hastighed, vores medlemmer i disse år udvikler et åbent landsdækkende lynladernetværk. Det gælder både til den professionelle og den private transport. Det samlede antal lynladepladser (150 kW+) fra vores medlemmer er seksdoblet mellem 2022 og 2025, samtidig med, at de særligt hurtige ladere også er i kraftig vækst. Antallet af lynladepladser (350 kW+) er således tolvdoblet fra 2022 til 2025. Udbygningen går hurtigst i oplandskommuner, hvor de udgør 16% af de etablerede ladepladser, mens de udgør 9% i hovedstadskommunerne.

På vores ladestationer kan du altid betale nemt med kort og uden krav om at binde sig til et dyrt abonnement. Vi insisterer nemlig på, at den grønne omstilling skal være det lette valg for forbrugeren!

Fordeling af ladepunkter på type



Net-problemer skal løses
Vores medlemmer oplever desværre i stigende grad, at forsinkelser og manglende forudsigelighed fra netselskaberne bremser investeringer – ikke kun på grund af begrænsninger i transmissionsnettet, men også i mødet med de lokale netselskaber.

Det dokumenterede vi i begyndelsen af 2026 i en omfattende rundspørge blandt vores lademedlemmer. Undersøgelsen omfattede 2.150 konkrete tilslutningssager fordelt på 30 netselskaber i hele landet. Resultatet var tydeligt: Kun i 53 procent af sagerne blev netselskabernes kundeservice vurderet som tilfredsstillende.

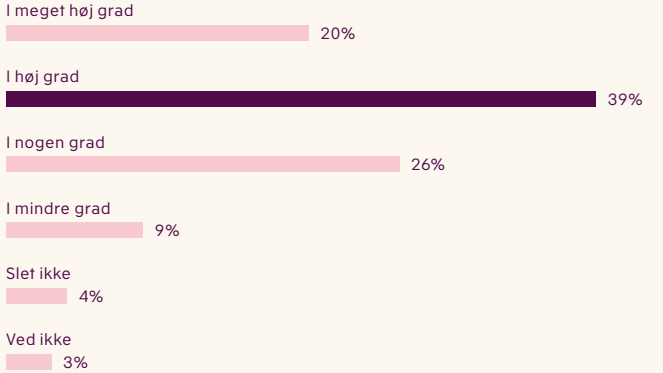
Energinet har i år meldt ud, at "ledig kapacitet" i transmissionsnettet bliver stadigt mere begrænset, og det skaber naturligvis usikkerhed hele vejen gennem værdikæden. Men Energinet har også helt rigtigt peget på, at elbiler, lynladestationer, stationære batterier og V2G-løsninger kan blive aktive systemressourcer, der både kan udjævne belastningen lokalt og bidrage til balancering af elsystemet. Lad os samle branchen for at finde de rigtige løsninger på tværs af producenter og aftagere. Vores medlemmer står klar til at investere og levere fleksibilitet, kapacitet og systemydelser – forudsat at regulering og markedsrammer er på plads.

Faglig stolthed og mening driver branchens medarbejdere
Øget fokus på forsyningssikkerhed og accelereret grøn omstilling stiller højere krav til virksomhedernes robusthed, omstillingsevne og kompetencegrundlag. Hverken en sikker energiforsyning eller den grønne omstilling kan ske uden dygtige medarbejdere. Men konkurrencen om specialiserede kompetencer er skarp, og mangel på arbejdskraft udgør en reel risiko for både tempoet i den grønne omstilling og for opretholdelsen af en stabil og sikker energiforsyning.

Med "Brancheanalysen 2026" har Drivkraft Danmark for første gang etableret et samlet, databaseret billede af medarbejdere og ledere på tværs af branchen. Analysen giver et unikt indblik i motivation, tilknytning, ledelse, arbejdsmiljø og værdier og skaber et fælles vidensgrundlag for at styrke rekruttering, fastholdelse og employer branding.

I hvilken grad føler du dig stolt over at være ansat i den branche, du arbejder i nu?

N=691



Analysen viser, at en markant faglig stolthed og bevidsthed om at løse afgørende samfundsopgaver som forsyning og grøn omstilling er en primær drivkraft for medarbejderne i branchen. Så der er trods udfordringerne grund til stor optimisme.

Medarbejdere i vores medlemsvirksomheder ikke alene sikrer stabil forsyning af energi til Danmark i dag, men er også klar til at tage ansvar for fremtiden.

God fornøjelse med læsningen!

Forsynings-sikkerhed

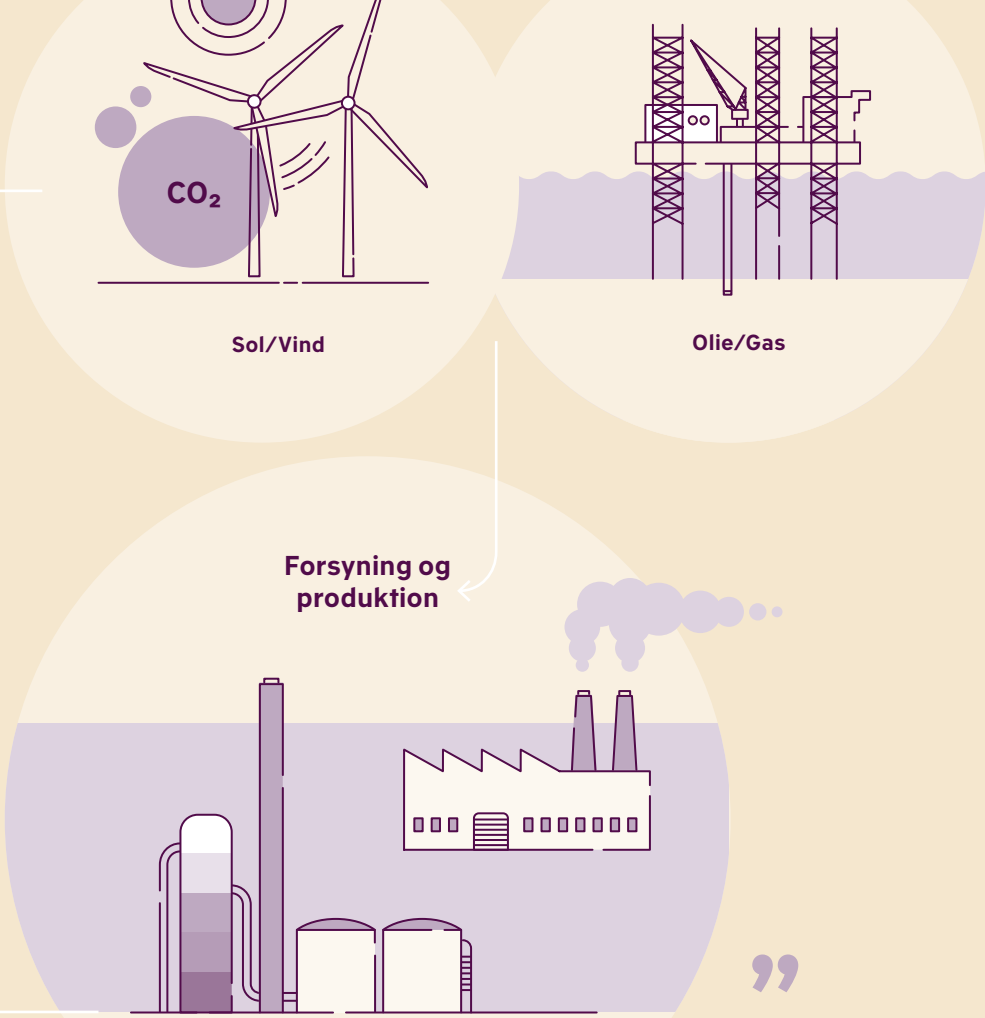
Grøn omstilling og forsyningssikkerhed går hånd i hånd

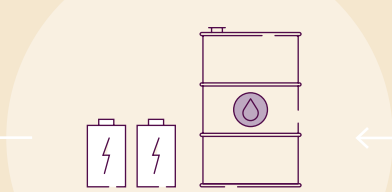
Den grønne omstilling får i en verden præget af geopolitisk usikkerhed og energipolitiske spændinger kun større betydning, for den skal ikke kun reducere CO_2-udledningen, men også styrke Danmarks energimæssige sikkerhed. Ved at videreudvikle den eksisterende energiinfrastruktur og skabe stabile rammevilkår for investeringer i bl.a. produktion af grønne brændstoffer, kan vi i Danmark udvikle en stærk energiforsyning, der gør os mindre afhængige af udenlandsk energi.

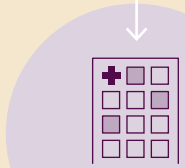
Drivkraft Danmarks medlemmer holder transporten igang

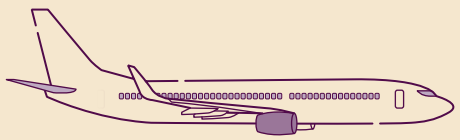
Danmarks energiforsyning bliver mere robust, når vi reducerer vores sårbarhed ved at kombinere grøn omstilling med stærk national energiproduktion til transportsektoren. Brændstoffer, elektricitet og nye grønne brændstoffer skal ikke ses som alternativer, men som et samlet system, hvor dansk produktion spiller en central rolle for både stabilitet og uafhængighed.

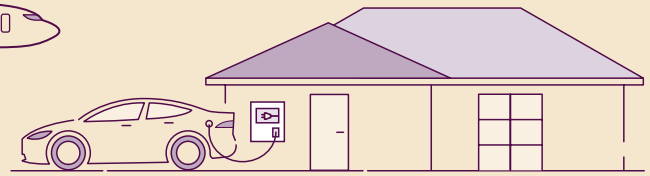
Netop omstillingen til grøn energi giver os mulighed for at øge selvforsyningen. Ved at udbygge produktionen af el fra vedvarende kilder og omsætte den til grønne brændstoffer kan vi i højere grad dække transportsektorens energibehov med hjemlige ressourcer. Det styrker ikke bare klimaindsatsen, men reducerer også afhængigheden af import og gør energisystemet mere modstandsdygtigt – både i hverdagen og når forsyningen er under pres.











Distribution
1 dansk PtX-anlæg
2 danske raffinaderier
8 importterminaler og depoter
800 ladelokationer
2000 energistationer
12.000 ladepunkter
2 fyldestationer for LPG

Ét system, flere energibærere

> Kritisk infrastruktur for både drift og beredskab

76 %

Branchens medarbejdere

Størstedelen af medarbejderne i branchen opfatter deres arbejde som en del af Danmarks kritiske energiinfrastruktur.

76 % vurderer, at branchen er central for forsyningssikkerheden, mens 71 % ser den som en vigtig del af kritisk infrastruktur.

Kilde: Drivkraft Danmarks generationsanalyse

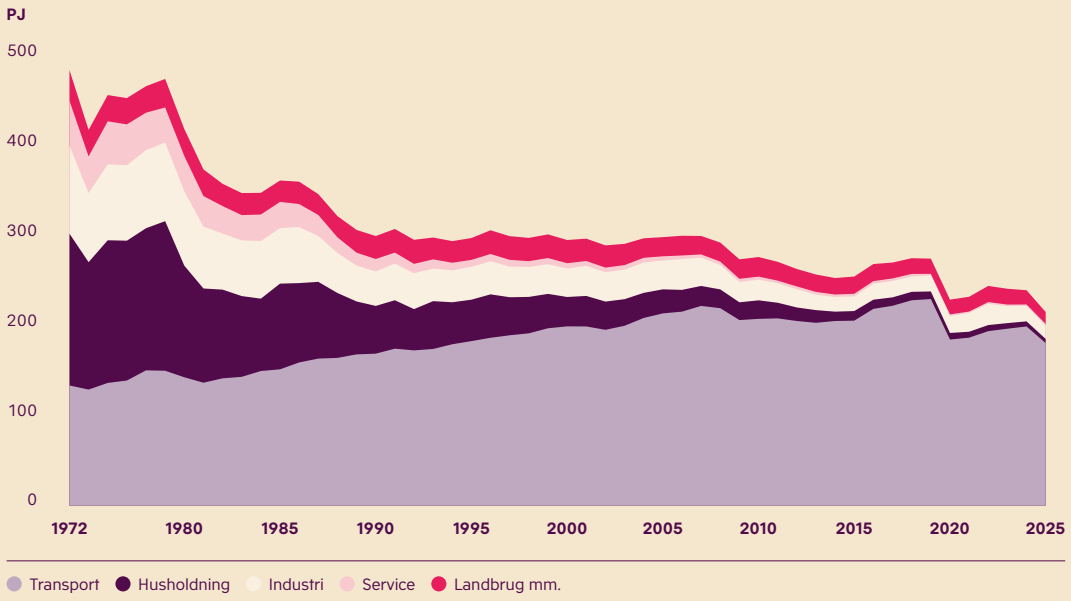
De flydende brændstoffer er stadig fundamentet

De traditionelle brændstoffer er fortsat en bærende del af transportens forsyning

Transporten er fortsat den største driver for olieforbruget i Danmark. Særligt vejtransport, luftfart og søfart er afhængige af energibærere med høj energitæthed og eksisterende lagrings- og distributionskapacitet.

Omstillingen er i gang, men det nuværende system kan ikke erstattes fra den ene dag til den anden. Særligt for fly og skibe, hvor elektrificeringen har længere udsigter, og for råvare til den kemiske industri, er en robust produktion og forsyning af flydende brændstoffer afgørende mange år frem i tiden.

Danmarks olieforbrug



Danmark producerer, importerer og eksporterer

Danmarks nettoimport

'000 m³

Jetfuel **987**

Råolie **4.373**

Danmarks nettoeksport

'000 m³

Gas-/ dieselolie **337**

Benzin **1.062**

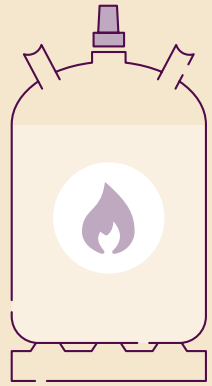
Fuelolie **885**

LPG **38**

Forsyningssikkerheden bygger i Danmark på tæt samspil mellem national kapacitet og internationale markeder.

Danmark er ikke selvforsynende på alle produkter, men har national produktion, import, eksport og lagring, som tilsammen skaber robusthed.

I 2025 producerede danske raffinaderier betydelige mængder benzin og diesel, mens jetfuel i højere grad blev dækket af import. Systemet fungerer, fordi flere led spiller sammen. Jo stærkere den nationale kapacitet er, jo mindre sårbar er Danmark over for udfordringer i det internationale marked.



LPG og forsynings-sikkerhed

- Let at lagre og transportere
- Kan bruges uden adgang til elnettet
- Nem at distribuere dér, hvor behovet er
- Kan supplere andre energikilder
- Bidrager til en stabil energiforsyning

Danmarks olieforbrug, ’000 m³

			2023		2024		2025
Flydende gas (LPG)			160		137		130
Benzin			1.731		1.675		1.585
	heraf: – blyfri 95 oktan	1.629		1.573		1.488	
	– blyfri 98 oktan	102		102		97	
Petroleum			1		1		1
Gas/dieselolie			4.226		3.999		3.720
	heraf: – fyringsolie	212		186		164	
	– diesel	2.940		2.733		2.440	
	– anden dieselolie	616		737		682	
	– anden gasolie	458		334		434	
Fuelolie			153		13		12
Smøreolie			52		52		50
Bioethanol*			161		158		144
Biodiesel*			165		172		186
I alt indenlandsk forbrug			**6.323**		**5.877**		**5.498**
Benzin			1		1		1
Jetbrændstof			1.104		1.216		1.310
I alt flybrændstoffer			**1.105**		**1.216**		**1.311**
Gas/dieselolie			335		727		684
Fuelolie			265		445		340
I alt bunker			**600**		**1.172**		**1.024**
I alt forbrug			**8.028**		**8.265**		**7.834**

Forbruget i 2025 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

Dansk produktion er kritisk infrastruktur

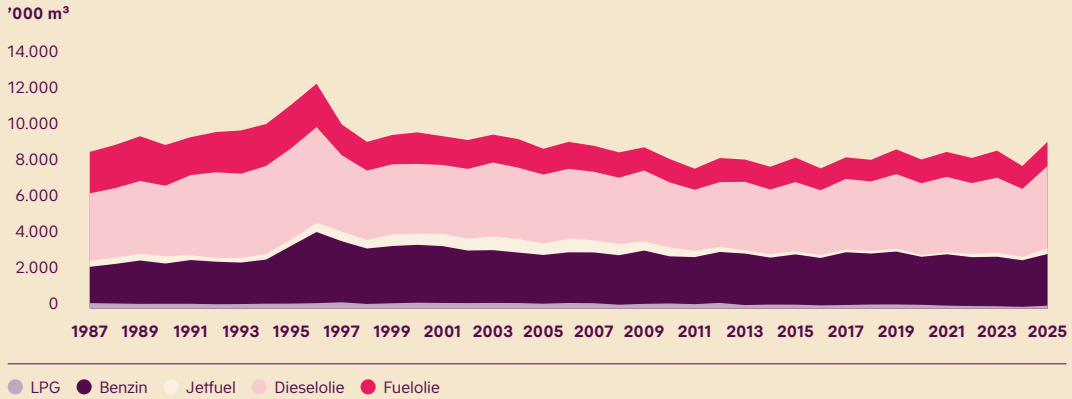
Raffinaderiernes fortsatte eksistens og konkurrenceevne er en forudsætning for energiresiliens.

Danmark har i dag to raffinaderier. De bidrager med produktion, fleksibilitet, lageropbygning og adgang til centrale transportbrændstoffer. Når kapacitet findes tæt på markedet, styrkes beredskabet og handlefriheden i krisesituationer. Raffinaderierne er derfor ikke kun produktionsanlæg, men kritisk energiinfrastruktur med betydning for både transport, beredskab og samfundsøkonomi.

- Raffinaderierne er underlagt skærpede krav til fysisk sikkerhed og cybersikkerhed
- Beredskabsniveauet i energisektoren blev hævet i 2025

> Raffinaderiernes fremtidige rolle afhænger af flere tekniske omstillingsveje, ikke af én enkelt løsning

Produktion fra raffinaderierne



Flere omstillingsveje for raffinaderierne

Raffinaderiernes rolle ændrer sig i takt med den grønne omstilling, men omstillingen sker trinvis og gennem flere tekniske spor.

Raffinaderierne er ikke kun en del af dagens energiforsyning. De er også en del af fremtidens mere klimavenlige brændstofproduktion. Omstillingen sker ikke gennem én løsning, men gennem flere tekniske veje, som afhænger af det enkelte anlægs design, råvaregrundlag og markedsrolle. Skal omstillingen realiseres, kræver det store investeringer og stabile rammevilkår over mange år.

Behov for langsigtede rammevilkår

Raffinaderier kan bidrage til omstillingen gennem øget integration af grøn brint, elektrificering, ændret input og co-processing samt omlægning til mere bæredygtige produkter. Vejen frem er ikke ens for alle anlæg. Den type investeringer rækker over lange tidshorisonter og forudsætter, at virksomhederne kan regne med stabile og forudsigelige regulatoriske rammer.

Hvis vilkårene ændrer sig hyppigt eller bliver mindre konkurrencedygtige end i andre lande, øges risikoen for, at investeringer og fremtidig produktion placeres uden for Danmark.

Siden 2009 er mere end 30 raffinaderier lukket i Europa, svarende til cirka 20 procent af kapaciteten. EU er i dag nettoimportør af både diesel og jetfuel. Hvis rammevilkårene for europæisk og dansk raffinaderi svækkes yderligere, er der stor risiko for yderligere lukning af raffinaderier og stigende afhængighed af tredjelande. Det øger sårbarheden i et marked præget af geopolitiske spændinger og stigende konkurrence om energileverancer.

Det er desværre blevet aktualiseret af den nuværende krise i Mellemøsten, hvor meget af forsyningen af diesel og jetfuel til Europa tidligere kom fra. Danmark kan ikke tage den tilbageværende kapacitet for givet, hvis forsyningssikkerheden også skal være stærk i fremtiden.

De tre omstillingsveje

1

Grøn brint ind i raffinaderiet
Grøn brint kan gradvist integreres i raffinaderiernes eksisterende processer og dermed reducere klimaaftrykket fra produktionen. Det kan samtidig skabe en efterspørgsel efter store mængder vedvarende elektricitet og bidrage til udviklingen af den danske PtX-værdikæde. For nogle anlæg kan grøn brint være en af de mest direkte veje til at reducere CO2-udledninger fra eksisterende produktion.

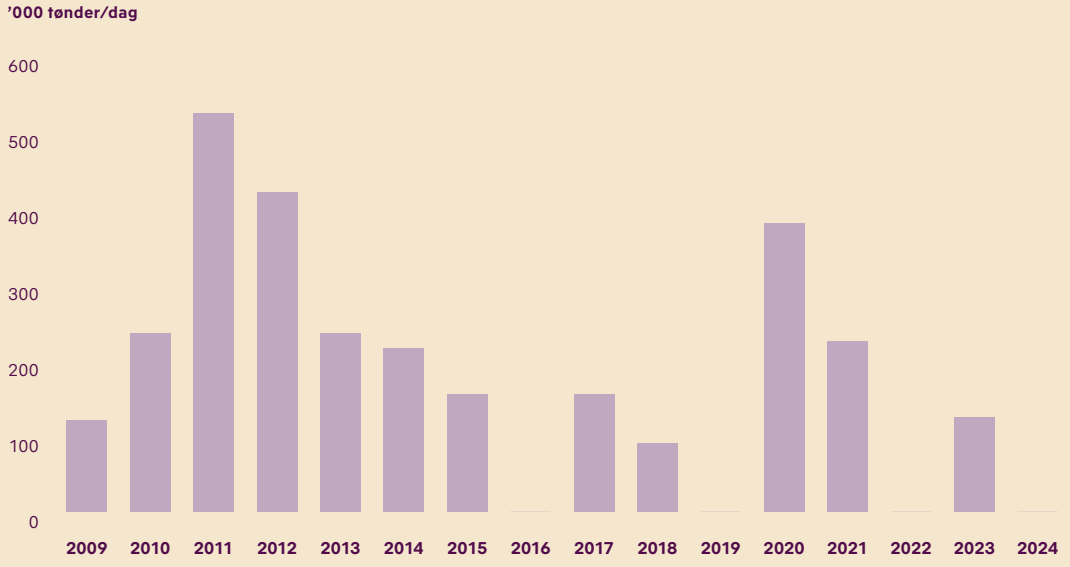
2

Biogent input/co-processing
Raffinaderier kan også omstilles ved gradvist at ændre input og sambehandle biogene eller andre mere klimavenlige råvarer med fossile råvarer. Co-processing kan være en praktisk vej til at øge andelen af bæredygtige produkter inden for eksisterende anlæg og processer. Det gør det muligt at bygge videre på den infrastruktur og de kompetencer, der allerede findes.

3

Ændret produktmix ud af raffinaderiet
En tredje vej er en gradvis ændring i produktionssammensætningen mod mere klimavenlige produkter, herunder fx lavaromatisk jetfuel og andre produkter, som understøtter både klimaambitioner og fremtidige brændstofkrav. Her bliver raffinaderiernes evne til at tilpasse processer, produktmix og kvaliteter central.

Lukket raffinaderikapacitet i Europa



Grøn omstilling og forsyningssikkerhed går hånd i hånd

Den grønne omstilling får i en verden præget af geopolitisk usikkerhed og energipolitiske spændinger kun større betydning, for den skal ikke kun reducere CO_2-udledningen, men også styrke Danmarks energimæssige sikkerhed. Ved at videreudvikle den eksisterende energiinfrastruktur og skabe stabile rammevilkår for investeringer i bl.a. produktion af grønne brændstoffer, kan vi i Danmark udvikle en stærk energiforsyning, der gør os mindre afhængige af udenlandsk energi.

Sammenholdt med raffinaderiernes gennemsnitlige indtjening i perioden 2020–2025 på 516 mio. kr. årligt betyder det, at en meget stor del af overskuddet fremover vil blive overført til staten via CO_2-afgifter. I et normalår svarer det til, at omkring 70 pct. af det samlede overskud forsvinder i nationale afgifter alene. Det ændrer grundlæggende de økonomiske rammevilkår for national produktion af brændstoffer i Danmark.

Nationale CO_2-afgifter for danske raffinaderier (2030)*

- CO_2-afgift (2030): 375 kr. pr. ton
- Samlet årlig CO_2-udledning: ca. 950.000–990.000 ton
- Samlet årlig CO_2-afgift: 356–371 mio. kr.

Sammenholdt med historisk indtjening (2020–2025):

- Gennemsnitligt samlet overskud: 516 mio. kr.
- Andel der går til CO_2-afgift i 2030: ca. 69–72 pct.

* Alle tal i 2025-priser.

Elektrificering styrker systemet

Ladeinfrastrukturen, stationære batterier og V2G er og bliver vigtige supplementer til energisystemet.

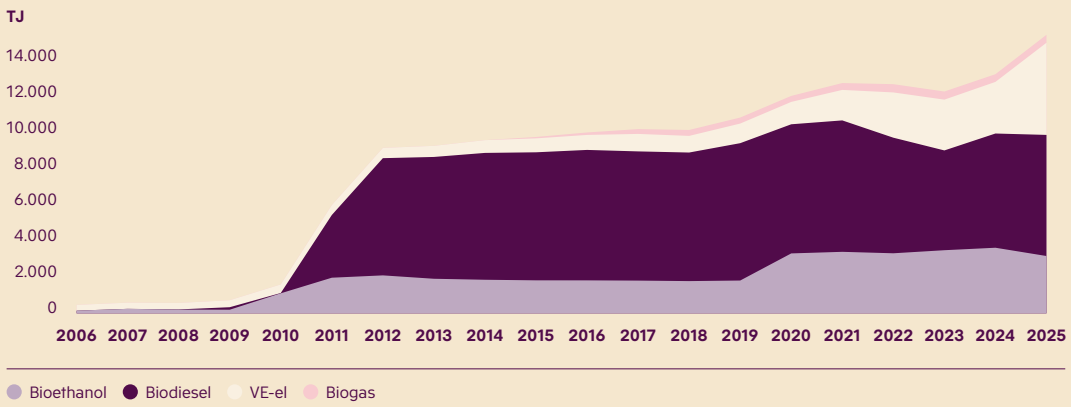
Udover raffinaderierne og distributionen af brændstoffer spiller elmarkedets aktører og e-mobilitet en voksende og kritisk rolle for mobiliteten og forsyningssikkerheden i Danmark. Elektrificeringen af transport- og energisektoren ændrer løbende strukturen i det danske energisystem, og i denne udvikling spiller både Vehicle-to-Grid (V2G) og Battery Energy Storage Systems (BESS) en kritisk rolle.

Den samlede installerede ladeeffekt blandt Drivkraft Danmarks medlemmer overstiger i dag én GW. Det svarer til en væsentlig andel af Danmarks samlede elforbrug i spidsbelastningsperioder og repræsenterer en betydelig fleksibel kapacitet, som kan aktiveres og styres i realtid som en integreret del af energisystemet. I en fremtid med mere end én mio. elbiler på de danske veje repræsenterer både det samlede effektbehov og batterikapacitet en betydelig decentral energireserve. Samtidig udvikler ladestationer sig til egentlige energihubs, hvor opladning, lagring og fleksibilitet integreres, og kan levere hurtig respons, balancere lokale belastninger i kritiske situationer.

- 600.000 elbiler på vejene i DK lige nu
- V2G og BESS kan levere hurtig respons og ultralokal backup
- Ladestationer kan fungere som lokale energihubs med fleksibilitet og backup

> Øget systemdiversitet øger robusthed

Vedvarende energi til transport



Fremtiden kræver mere grøn kapacitet

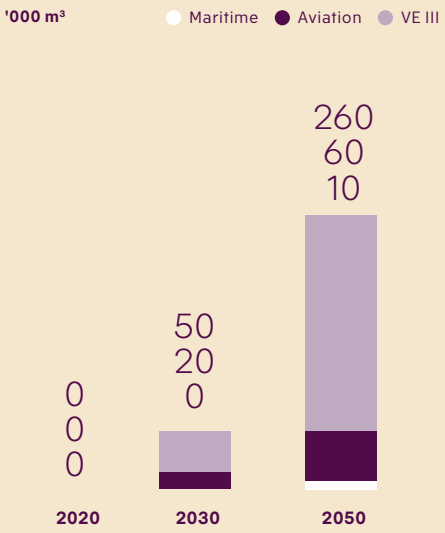
Hvis Danmark skal arbejde mod uafhængighed fra andre lande, og have et robust fremtidigt energisystem, skal ny vedvarende produktionskapacitet bygges nu.

Efterspørgslen på e-fuels forventes at stige markant frem mod 2030 og 2050, især i luftfart og søfart, hvor direkte elektrificering er vanskelig. Det betyder, at fremtidens forsyningssikkerhed ikke kun handler om adgang til olieprodukter, men også om adgang til vedvarende brændstoffer. Danmark har allerede begyndende PtX-kapacitet, men produktionen skal opskaleres og forsyningskæderne udbygges, hvis vi skal opretholde en robust og uafhængig energiforsyning.

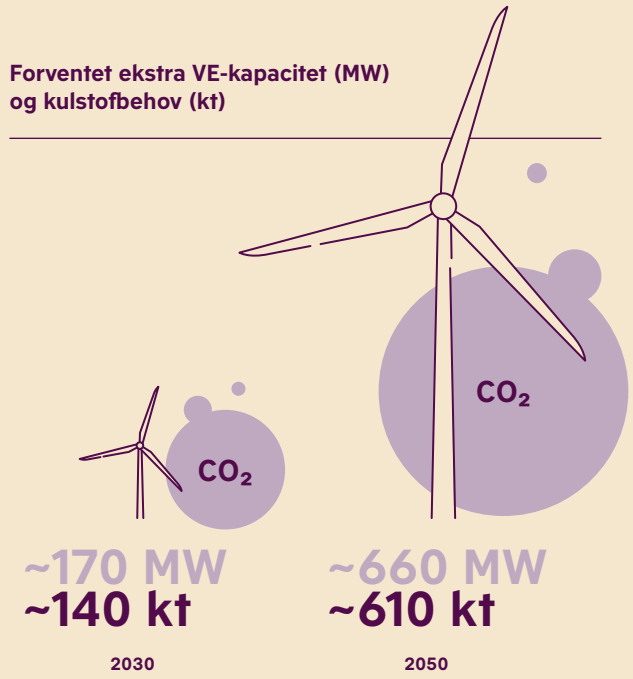
Skal Danmark producere flere grønne brændstoffer, kræver det betydelig ny VE-kapacitet, adgang til kulstof og investeringer i produktionsanlæg, lagring og integration med resten af energisystemet. Fremtidens uafhængighed opstår ikke automatisk. Den skal bygges. Derfor er stabile og forudsigelige rammevilkår afgørende for, at virksomhederne investerer i både eksisterende infrastruktur og nye teknologier.

Forsyningssikkerhed kræver grønne investeringer

Forventet efterspørgsel på e-fuels
i Danmark



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



Fra foråret 2026 flyver Norwegian på ruten Aalborg-København med 40% bæredygtigt flybrændstof (SAF) leveret af DCC & Shell Aviation. Dette er Europas første statsligt støttede indenrigsrute med en fast, høj iblanding af SAF, hvilket reducerer CO_2-udledningen markant.

E-mobilitet

Fart på elektrificeringen af transporten

Elektrificeringen af transporten i Danmark er i fuld gang. Drivkraft Danmarks medlemmer har derfor gennem de seneste år investeret massivt i ladeinfrastruktur og etableret et landsdækkende åbent netværk af ladepunkter til både private bilister og erhvervstransporten. I dag kan elbilister og virksomheder lade på tværs af landet, langs motorvejene, ved indkøbscentre, restauranter, virksomheder og andre steder, hvor behovet for opladning opstår undervejs.

På vioplader.dk er en oversigt over mere end 800 lynladestationer etableret af Drivkraft Danmarks medlemmer. Samlet har de etableret mere end 11.750 ladeudtag i det offentlige rum hvoraf lynladere udgør mere end 25 %. Det understreger den stigende betydning af hurtig opladning på farten. I takt med at elektrificeringen af både persontransport og erhvervstransport accelererer, fortsætter Drivkraft Danmarks medlemmer investeringerne i udbygningen af infrastrukturen i hele landet.

Elektrificering af vejtransporten i Skandinavien

01.01.2026

Norge

Elbiler

I alt:
945.000

Andel af total:
32,5 %

Andel af nyregistrerede biler:
96 %

Antal lynladepunkter:
10.700

Elbiler per lynlader:
88

Elvarebiler

I alt:
50.000

Andel af total:
10 %

Andel af nyregistrerede lastbiler:
45 %

Ellastbiler

I alt:
2.750

Andel af total:
4 %

Andel af nyregistrerede lastbiler:
17 %

Kilde: OFV

Sverige

Elbiler

I alt:
433.000

Andel af total:
9 %

Andel af nyregistrerede biler:
35 %

Antal lynladepunkter:
10.600

Elbiler per lynlader:
41

Elvarebiler

I alt:
36.177

Andel af total:
6 %

Andel af nyregistrerede lastbiler:
23 %

Ellastbiler

I alt:
1.634

Andel af total:
2 %

Andel af nyregistrerede lastbiler:
19 %

Kilde: Trafikanalys/ EU AF Observatory

Danmark

Elbiler

I alt:
540.998

Andel af total:
18,5 %

Andel af nyregistrerede biler:
68 %

Antal lynladepunkter:
7.100

Elbiler per lynlader:
77

Elvarebiler

I alt:
21.306

Andel af total:
5 %

Andel af nyregistrerede lastbiler:
31 %

Ellastbiler

I alt:
1.612

Andel af total:
3 %

Andel af nyregistrerede lastbiler:
27 %

Kilde: Bilstatistik

800+

danske lynladestationer
registreret på vioplader.dk

Offentlig opladning

I samarbejde med Danmarks Statistik følger Drivkraft Danmark udviklingen i elforbruget til vejtransport og den offentlige opladning.

I 2025 stod Drivkraft Danmarks medlemmer for 175,4 GWh af den samlede offentlige opladning i Danmark, hvilket svarer til 30 procent af markedet for offentlig opladning, jf. Danmarks Statistik. Det understreger den centrale rolle, medlemmernes ladenetværk spiller i den daglige opladning af elbiler på tværs af landet – men også at markedet fortsat er under udvikling og rummer udfordringer.

En række af de udfordringer har Drivkraft Danmark afdækket i en større brugerundersøgelse blandt mere end 1.000 elbilister. Markedet for opladning af elbiler er domineret af en aktør, som mere end 50 % af elbilisterne har en aftale med. Og det efterlader omkring 2/3 af elbilisterne i tvivl om, hvorvidt de betaler den rette pris for deres elforbrug. Og der efterlader mere end 50% af bilisterne i tvivl om, hvad de reelt betaler pr. kørt kilometer i deres elbiler.

40 % af elbilisterne oplyser, at de i forbindelse med køb eller leasing blev tilbudt en ladeløsning fra en specifik operatør, at at 3 ud af 4 valgte at takke ja. Det er problematisk, fordi mange står som nye elbilister i en kompleks beslutningssituaiton og derfor ikke nødvendigvis vælger den løsning, der passer dem bedst. Samtidig binder de sig til én operatør, hvor det senere kan være forbundet med betydelige omkostninger at skifte.

Samtidig viser udviklingen i elforbruget til vejtransport, at elektrificeringen accelererer. Både den samlede mængde elektricitet til transport og den offentlige opladning er vokset markant de seneste år. Det afspejler, at flere vælger elbilen, og at behovet for opladning vil stige i takt med elektrificeringen af både persontransport og erhvervstransport. Især den tunge transport vil i de kommende år kræve markant større mængder energi.

Tre konklusioner fra brugerundersøgelsen står frem:

1

En dominerende aktør
57% af elbilisterne bruger én aktør til opladning, hvor flertallet heraf har opladning på abonnement.

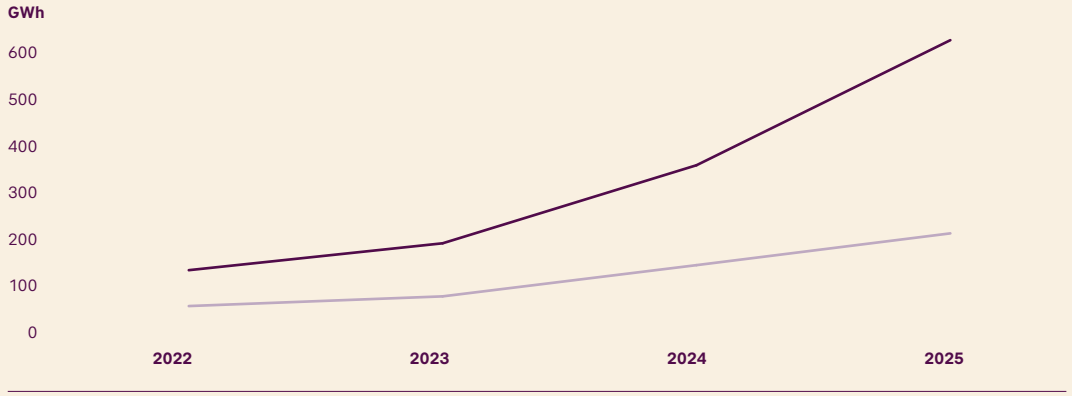
2

Elbilisterne mangler overblik over priser og løsninger
Et markant flertal oplever, at priser og ladeløsninger er svære at gennemskue. Det gør det vanskeligt at vurdere, hvad opladning reelst koster – og om de betaler for meget.

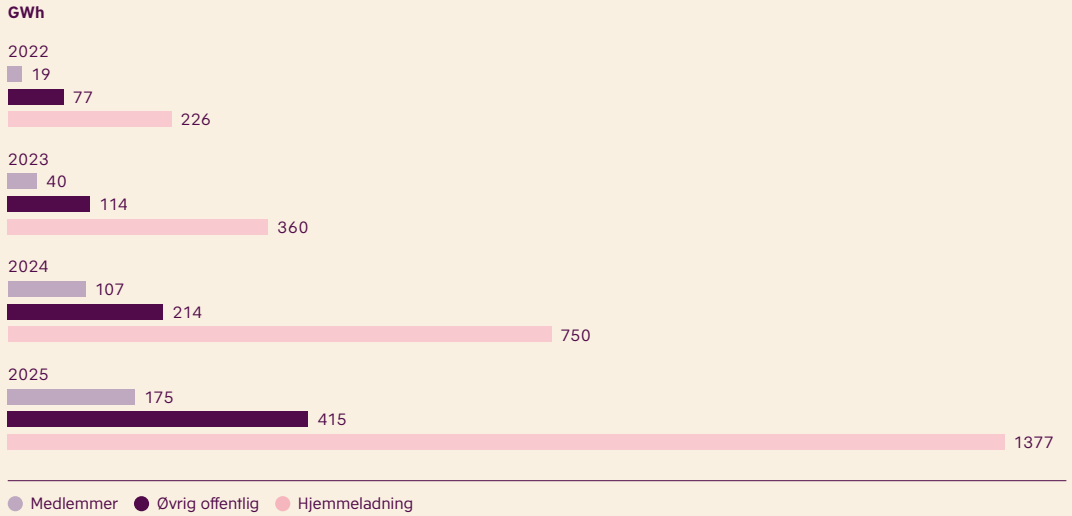
3

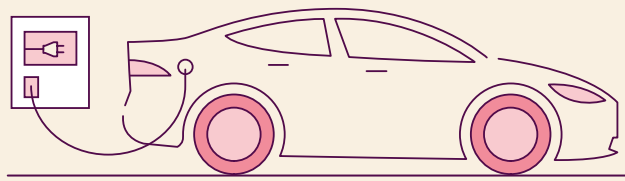
Købssituationen låser mange elbilister til en ladeløsning
Ladeaftaler indgås ofte i forbindelse med bilkøb, hvor mange præsenteres for én udbyder og vælger en løsning for tidligt, som de efterfølgende sjældent skifter fra.

Offentlig elladning til vejtransport



Samlet elforbrug til vejtransport





57%
af elbilisterne bruger én aktør til opladning

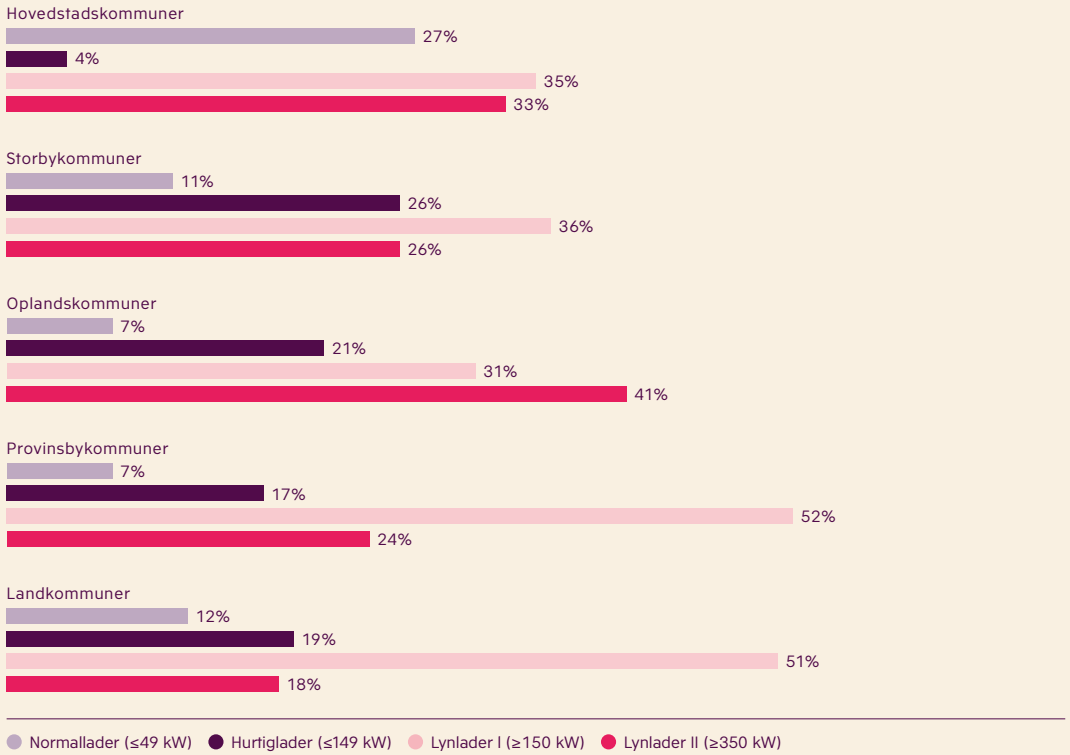
Behovet for opladning vil stige i takt med elektrificeringen af både persontransport og erhvervstransport. Især den tunge transport vil i de kommende år kræve markant større mængder energi. Drivkraft Danmarks medlemmer har gennem de seneste år investeret massivt i ladeinfrastruktur og etableret et landsdækkende åbent netværk af ladepunkter til både private bilister og erhvervstransporten.

Fordeling af ladevolume

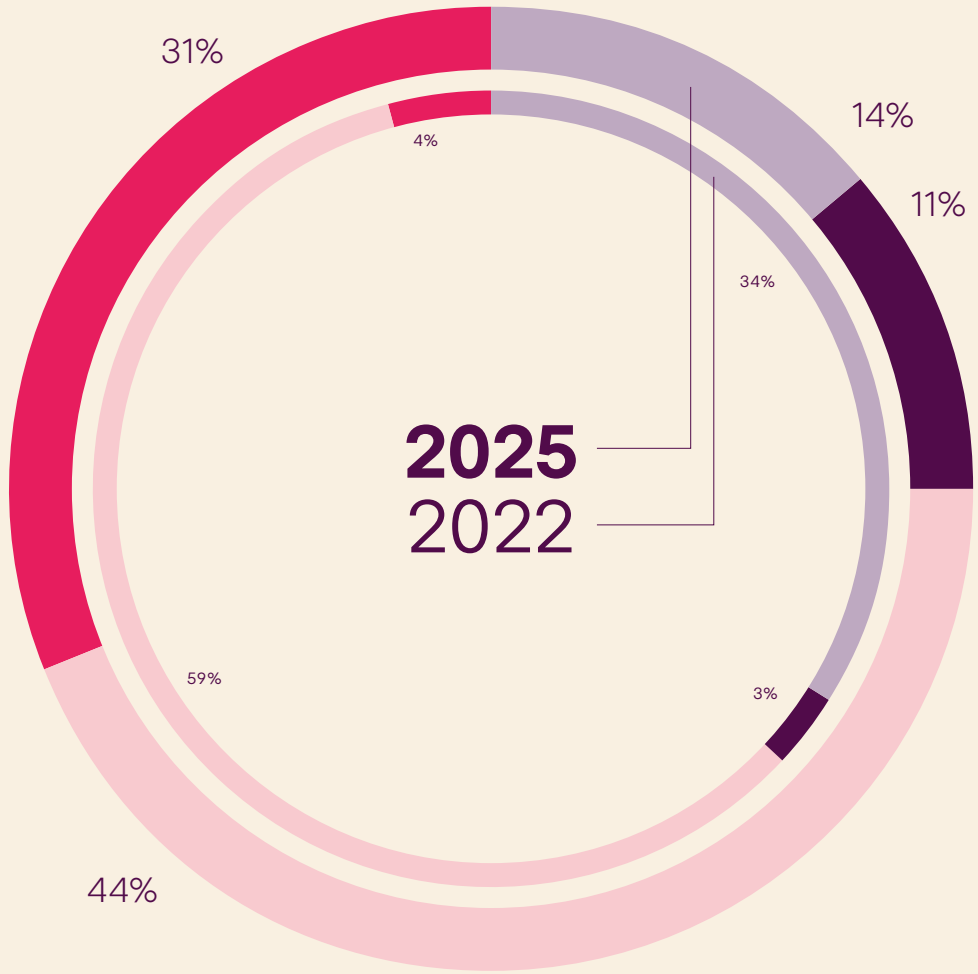
Udbygningen af ladeinfrastrukturen har de senere år i stigende grad haft fokus på højere ladeeffekt. I 2025 udgjorde lynladning, blandt medlemmer hele 80 procent af ladevolumen i det offentlige rum, hvilket afspejler den voksende efterspørgsel efter hurtig opladning på farten. Samtidig viser udviklingen, at andelen af opladning på lynladere stiger markant år for år i takt med, at flere elbiler kan lade med høj effekt.

Opladningen er samtidig geografisk bredt fordelt i hele landet. Data viser, at både bykommuner, oplandskommuner og landkommuner har en betydelig andel af opladning på lynladere. Det understreger, at den offentlige ladeinfrastruktur i dag spiller en vigtig rolle for mobiliteten i hele Danmark.

Geografisk fordeling af ladevolume (2025)



Procentvis fordeling af ladevolume



Fordeling af ladepunkter

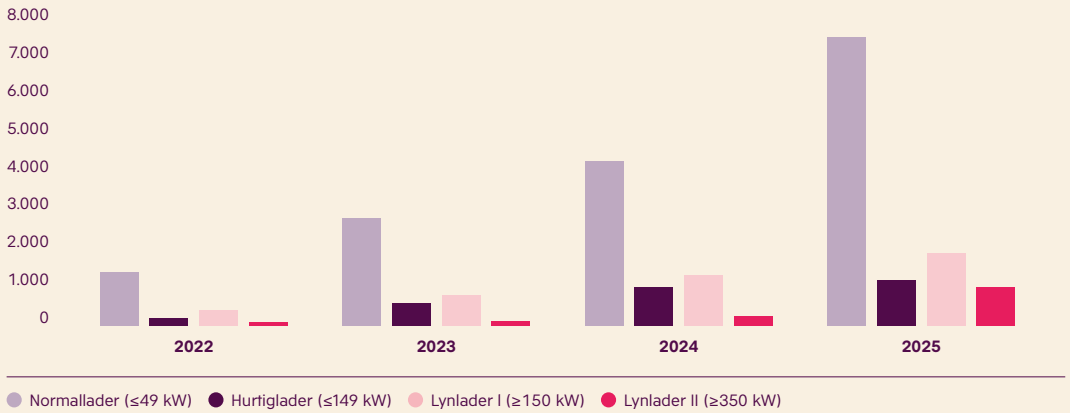
Drivkraft Danmarks medlemmer driver i dag et omfattende offentligt ladenetværk med en bred fordeling af normalladere, hurtigladere og lynladere. De forskellige typer ladepunkter understøtter forskellige behov – fra længere parkering ved arbejdspladser og indkøb til hurtig opladning på farten.

Medlemmernes ladepunkter er samtidig placeret over hele landet. Den geografiske fordeling viser, at opladning i dag er tilgængelig i både bykommuner, oplandskommuner og landkommuner. Det betyder, at både private bilister og erhvervstransport kan finde opladning dér, hvor behovet opstår – uanset hvor i Danmark de befinder sig.

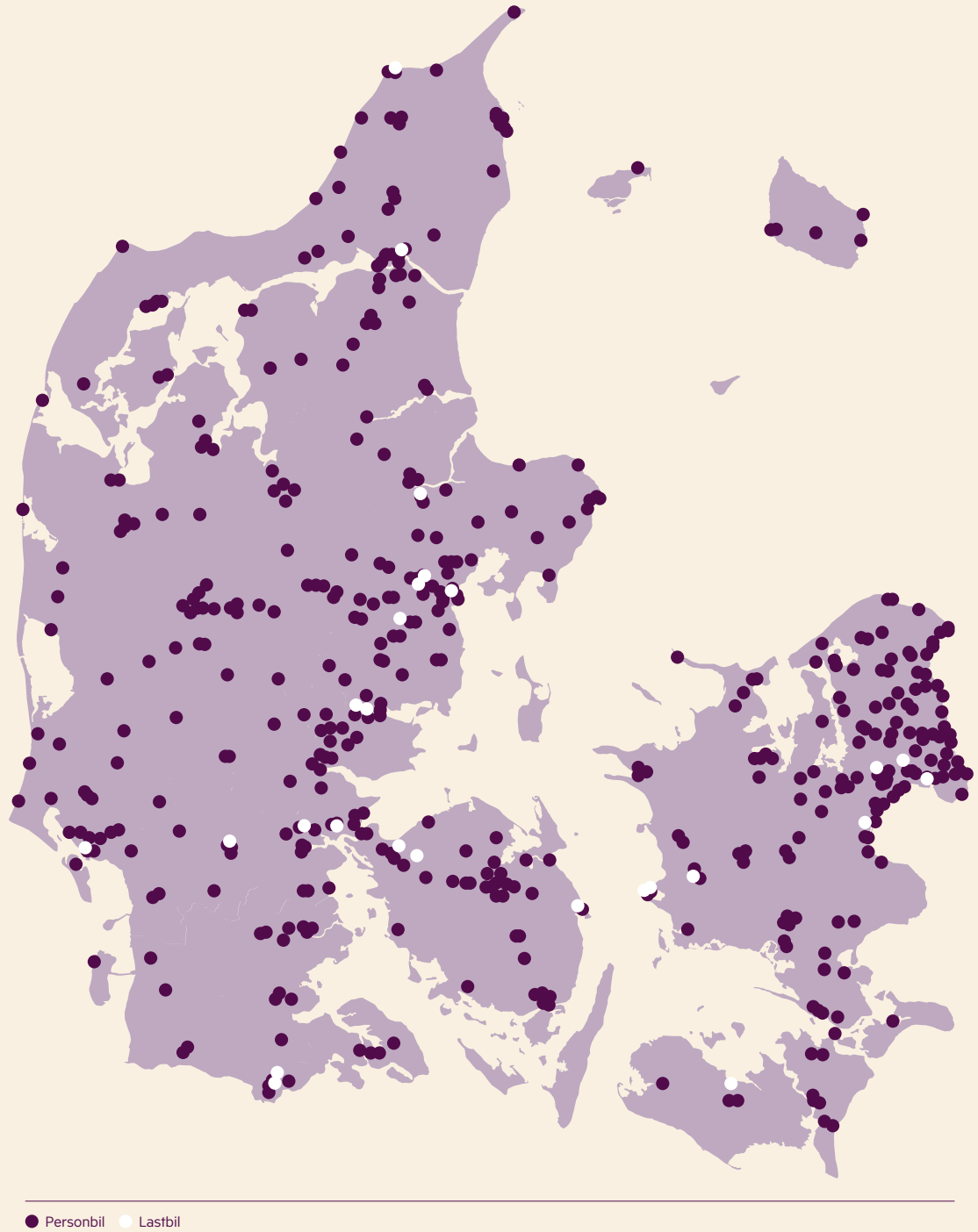
”

Elektrificeringen af transporten i Danmark er ikke længere et fremtidsscenarie – den er i fuld gang. Flere vælger elbilen, og behovet for nem, hurtig og åben opladning vokser i hele landet.

Fordeling af ladepunkter på type



Geografisk fordeling af lynladepunkter



Digitale services fra Drivkraft Danmark

Vi oplader Danmark

Vi oplader Danmark er Danmarks største lynladenetværk med 800 lynladestationer. Bag Vi oplader Danmark står Drivkraft Danmarks medlemmer, der sammen sikrer opladning, der hvor danskerne er gennem et landsdækkende åbent netværk, som sikrer gennemsigtighed, stærk priskonkurrence og tilgængelighed for alle elbilister. På kortet på hjemmesiden kan du finde en lynladeplads der hvor du er og effekten på den. Du kan også dykke ned i ny ladestatistik.

→ vioplader.dk

Vi sætter strøm til den tunge transport

Eltiltrucks.dk er din indgang til al nødvendig viden om elektrificeringen af den tunge transport. Vi tilbyder vognmænd, transportvirksomheder og andre interesserede adgang til den nyeste viden om ellastbiler, ladeinfrastruktur og udviklingen i ladebranchen.

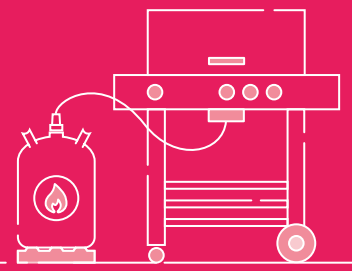
Uanset om du allerede har ellastbiler i din flåde eller overvejer at investere i dem, finder du her relevant information om ladestationer, tips til optimering af drift samt de seneste nyheder fra branchen. Du kan også prøve vores TCO-beregner og se om det kan betale sig for dig at skifte fra diesel til el.

→ eltiltrucks.dk

Sikker brug af flaskegas

Her kan du finde viden og gode råd om korrekt håndtering af flaskegas.

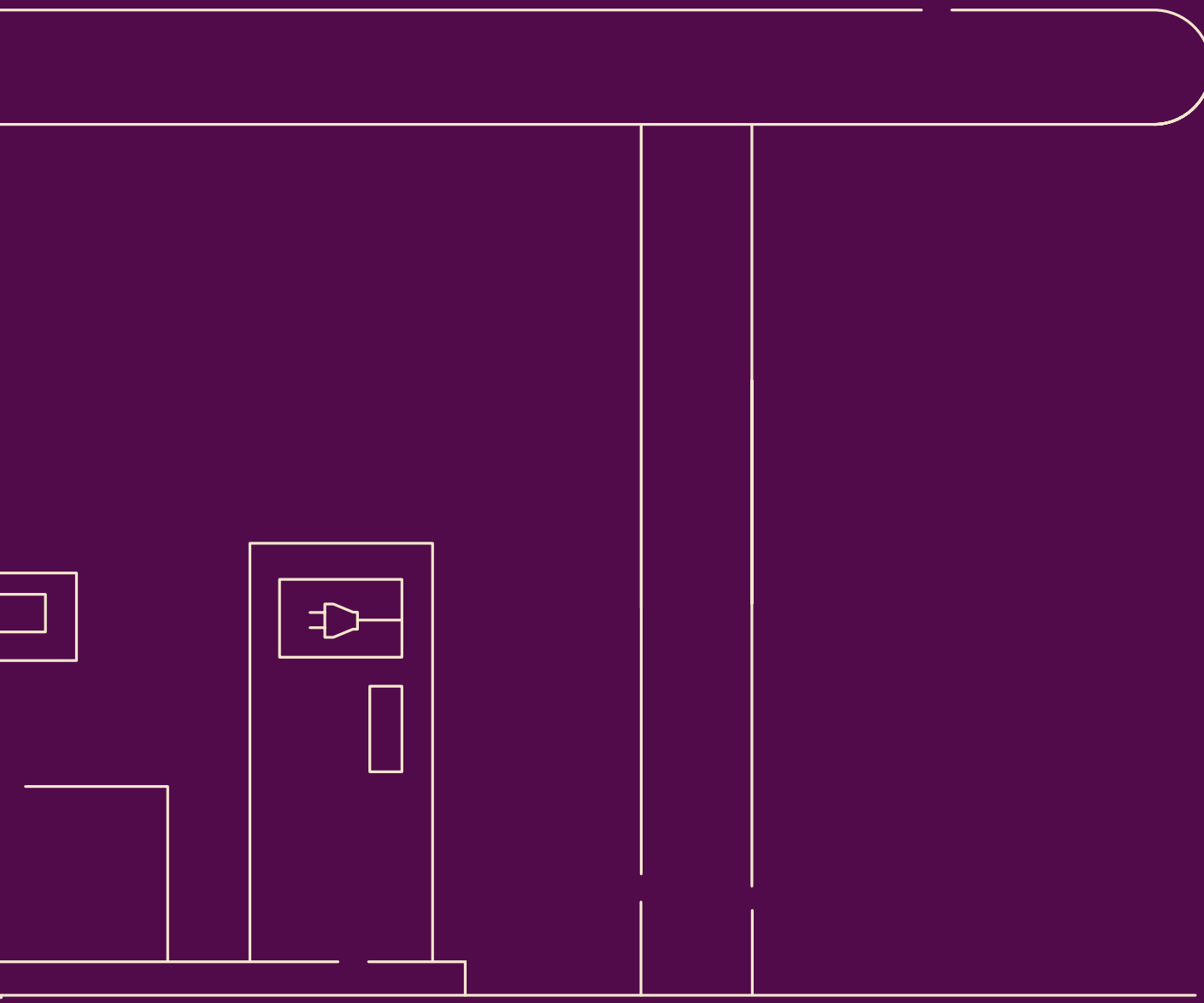
→ sikkerflaskegas.dk



Du kan finde meget mere statistik om branchen, transport, energi, priser og klima på Drivkraft Danmarks hjemmeside.

→ drivkraftdanmark.dk/viden

Stationer



Et stationsmarked i stadig forandring

Tankstationsmarkedet er i fortsat udvikling og tilpasser sig løbende ændringer i både teknologi, forbrugsmønstre og mobilitetsbehov. Udviklingen kommer til udtryk i såvel antallet af stationer som i deres indretning, funktion og samspil med nye drivmidler og services.

Nye behov — nye stationer

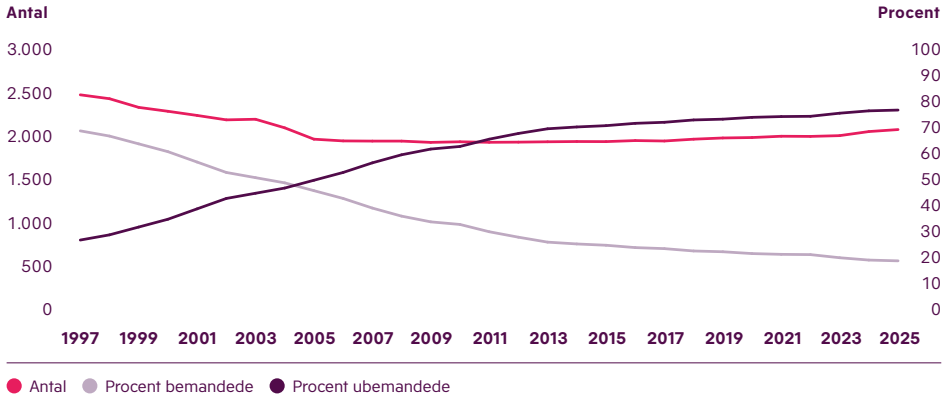
Antallet af tankstationer fortsætter med at stige, og der er nu 2.145 stationer i Danmark. Bag denne tilsyneladende stabile udvikling ligger imidlertid en mere grundlæggende forskydning i markedets struktur. Særligt de ubemandede stationer har vundet frem gennem en længere årrække og udgør i dag næsten 80 % af det samlede antal. Siden 1997 er deres relative andel næsten tredoblet.

Denne udvikling afspejler en stigende efterspørgsel efter fleksible og effektive tanknings muligheder, hvor pris og tilgængelighed er i fokus. Samtidig ændrer de bemandede stationer karakter. Hvor de tidligere primært var steder for brændstofpåfyldning, fungerer de i dag i højere grad som service- og opholdssteder, hvor bilister kan kombinere tankning eller opladning med indkøb af mad, drikke og andre convenience-ydelser.

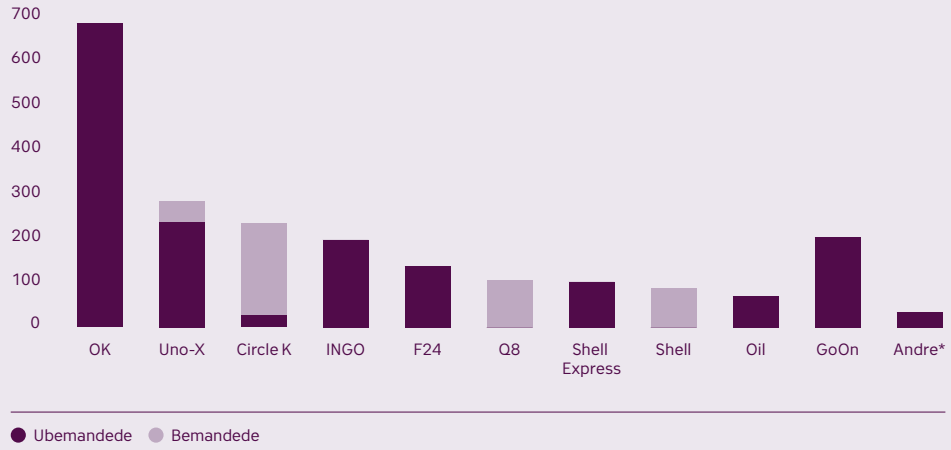
I takt med udbredelsen af elbiler er det nu almindeligt, at tankstationer tilbyder opladning, hvilket yderligere understøtter udviklingen mod multifunktionelle stationer.

Parallelt med denne udvikling ses også ændringer i stationernes størrelse og omsætning. Gennem en længere periode frem mod midten af 2000'erne steg det gennemsnitlige salg af benzin og diesel pr. station, drevet af et fald i antallet af især mindre stationer kombineret med et stigende brændstofforbrug. Siden første halvdel af 2010'erne er denne udvikling vendt. Et faldende samlet brændstofforbrug, sammen med en svag stigning i antallet af stationer, har medført, at det gennemsnitlige salg pr. station igen er faldet.

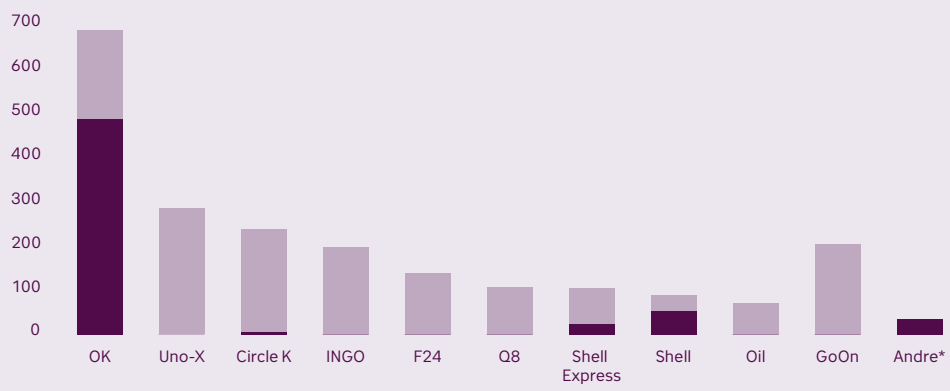
Antal tankstationer



Antal tankstationer, bemandede og ubemandede, 2025



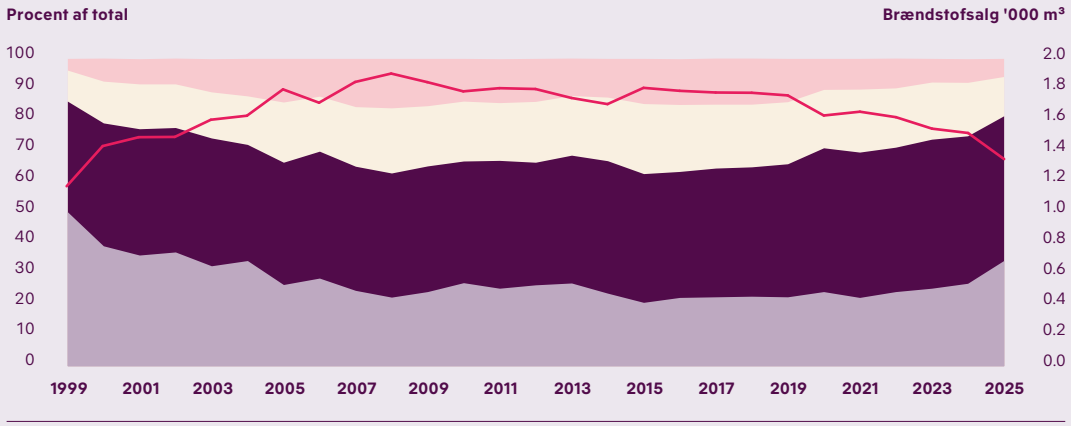
Antal tankstationer, selskabs- og forhandlerejet, 2025



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 standeren. 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.

* Blandt andet HK-Benzin og Oles Olie.

Tankstationer i forhold til størrelse



Det gennemsnitlige brændstofsalg pr. station er faldet i takt med lavere forbrug og flere stationer. Samtidig ses en forskydning, hvor mindre stationer står for en stigende andel af salget.

Samtidig peger de seneste års udvikling på en vis forskydning i salget mellem stationstyper. Mindre stationer står i stigende grad for en større andel af det samlede brændstofsalg, hvilket blandt andet kan hænge sammen med ændrede kørsels- og tankningsmønstre, herunder effekter af Covid-19. Opgørelsen af det gennemsnitlige salg skal dog tolkes med forsigtighed og ses som en overordnet tendens. Udviklingen i tilknyttede services understøtter billedet af en branche i omstilling.

Samlet set peger udviklingen på, at tankstationsbranchen bevæger sig fra et relativt ensartet net af stationer med fokus på brændstofsalg til et mere differentieret system. Hvor ubemandede stationer spiller en central rolle i en effektiv distribution af brændstoffer, mens bemandede stationer i stigende grad fungerer som serviceknudepunkter. Samtidig udvides forretningsgrundlaget med nye ydelser som opladning og bilvask, som alle rummer væsentlige klima- og miljøfordele.

> Udviklingen går fra brændstofsalg til multifunktionelle stationer med lynopladning, arbejdsstationer, bilvask og convenience.

Markedsandele, procent

	2023			2024			2025		
	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total	Benzin	Diesel	Total
Circle K	24.9	30.5	20.5	25.1	30.4	20	25	31.6	18.8
DCC	12.5	10.9	20	10.1	9.8	18.9	9.3	9.3	18.5
Oil! tank & go	2.7	1.1	1	2.7	1.1	1.1	2.7	1.2	1
OK	32.9	27.4	21.3	33.3	27.7	20.9	33.8	27.3	20.8
Q8	11.7	14.6	9.6	11.9	15.1	10.4	11.9	14.5	10.4
Uno-X	11.3	12.8	9.5	13.2	13.7	10	13.5	13.6	9.6
Øvrige	4	2.7	18.1	3.7	2.2	18.7	3.8	2.5	20.9

Kilde: Drivkraft Danmark

"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.

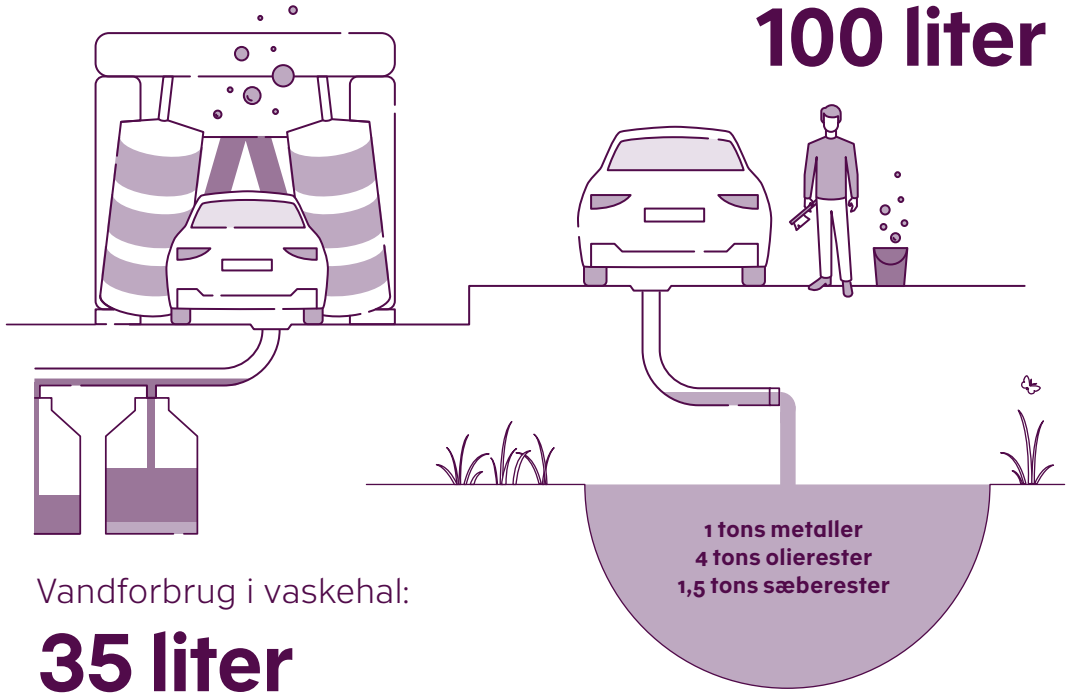
2025 er baseret på en foreløbig opgørelse. De opgjorte markedsandele dækker selskabets samlede salg under samtlige brands, det markedsfører sig under i Danmark og via såkaldte Resellers. Resellers er selvstændige selskaber, der køber olieprodukter gennem et af de pågældende selskaber og sælger det videre under eget navn.

Vaskehal er den foretrukne løsning

I 2025 fortsatte de seneste års stigende tendens i antallet af bilvaske i vaskehaller. En ny brugerundersøgelse af bilisternes vaskevaner viser, at vaskehallen er den foretrukne løsning, når bilen skal vaskes. Men undersøgelsen peger også på, at omkring en tredjedel af alle bilvaske fortsat sker manuelt. Undersøgelsen viser desværre også, at mere end halvdelen af bilisterne ikke er bevidste om de miljømæssige fordele ved at vaske bilen i vaskehallen.

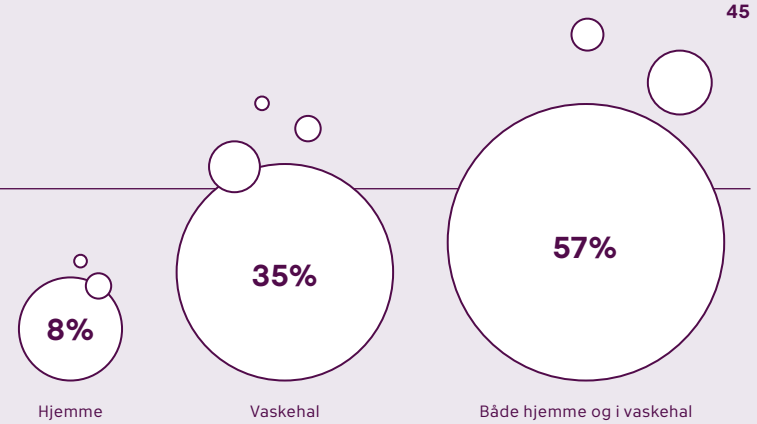
Tallene tyder derfor også på, at der udføres tæt på fem millioner manuelle bilvaske årligt. Dette har væsentlige miljømæssige konsekvenser. Ved manuel vask anvendes typisk over 100 liter vand pr. vask, og en betydelig del af spildevandet ender urenset i naturen. Det anslås, at op mod to tredjedele af spildevandet fra manuelle vaske ender urenset i naturen, hvilket hvert år medfører udledning af betydelige mængder vaskemidler, olie og metaller.

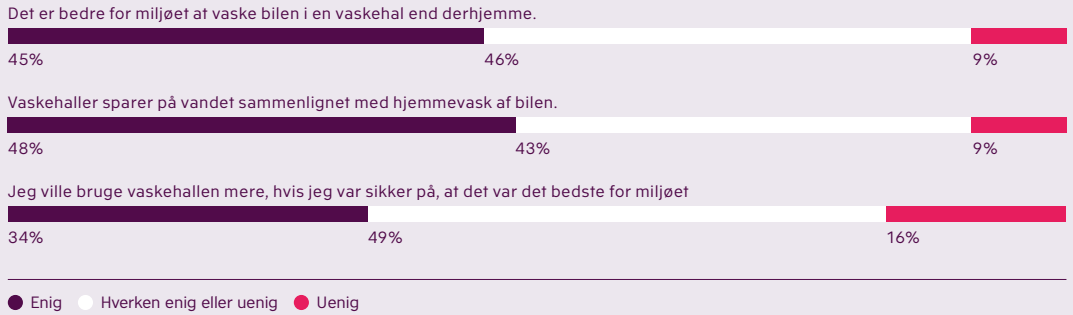
Til sammenligning foregår bilvask i vaskehal ler under kontrollerede forhold. Her anvendes væsentligt mindre vand, i de mest effektive anlæg under 35 liter pr. vask og vandet renses og genbruges. Spildevandet ledes gennem sandfang og olieudskillere eller biologiske renseanlæg, før det sendes videre til det kommunale rensningssystem. Derudover anvendes miljøgodkendte vaskemidler, og anlæggene er underlagt miljøkontrol.



Brug af vaskehal

Hvor vasker du din bil?





Antal bilvaske i vaskehaller

Mio. vaske

Medarbejdere

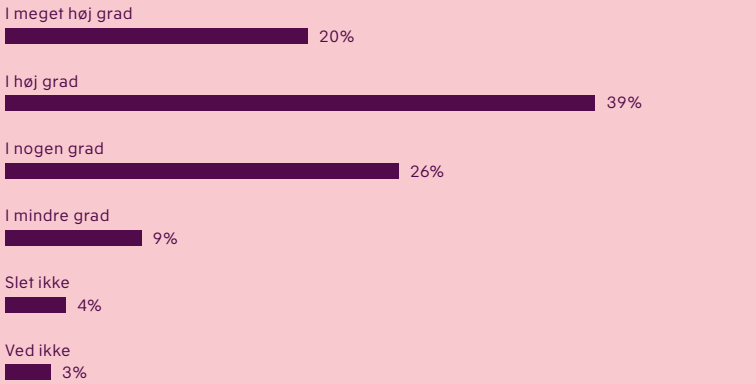
Faglig stolthed driver medarbejderne i branchen

Brancheanalysen 2026
En markant faglig stolthed og en bevidsthed om at løse afgørende samfundsopgaver som forsyning og grøn omstilling, er den primære drivkraft for medarbejderne hos Drivkraft Danmarks medlemmer. Det viser "Brancheanalysen 2026" fra Drivkraft Danmark, der kortlægger motivation, trivsel og værdier hos medarbejderne blandt medlemsvirksomhederne.

Drivkraft Danmark har for første gang etableret et samlet, databaseret billede af medarbejdere og ledere på tværs af branchen. Analysen giver et unikt indblik i motivation, tilknytning, ledelse, arbejdsmiljø og værdier. Afgørende samfundsopgaver som forsyning og grøn omstilling er en primær drivkraft for medarbejderne i branchen.

I hvilken grad føler du dig stolt over at være ansat i den branche, du arbejder i nu?

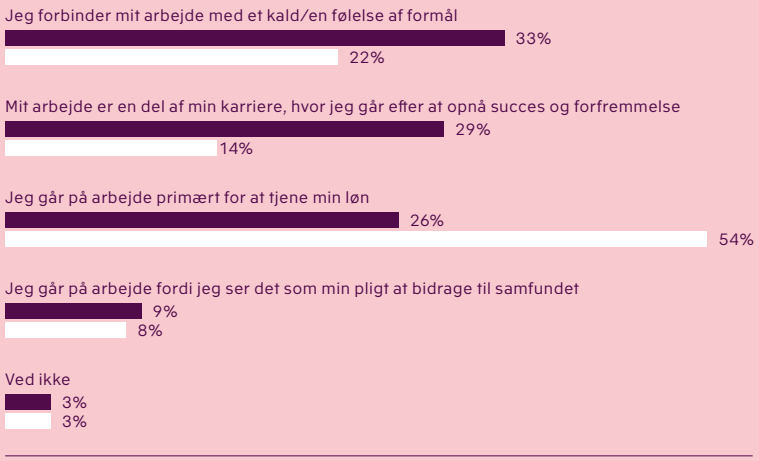
N=691



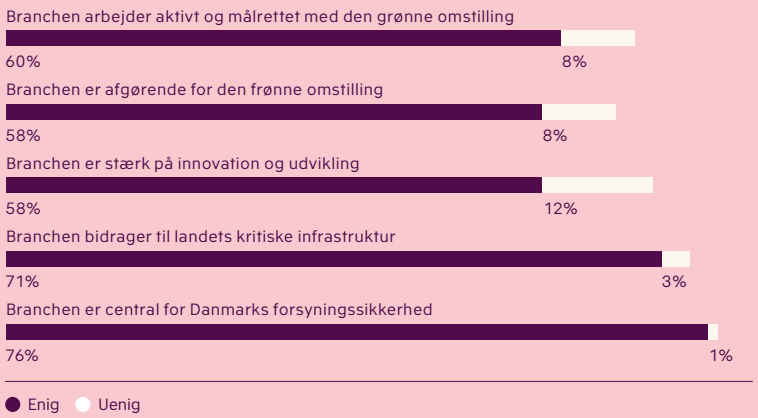
Medarbejdere i branchen motiveres i højere grad af formål og karriereudvikling end af løn. Det peger på en medarbejdergruppe, hvor faglig stolthed, ambition og ønsket om at udvikle sig har stor betydning.

Hvilken af følgende passer bedst på din nuværende situation

Branchen N=691, Privatansatte N=3611



Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?

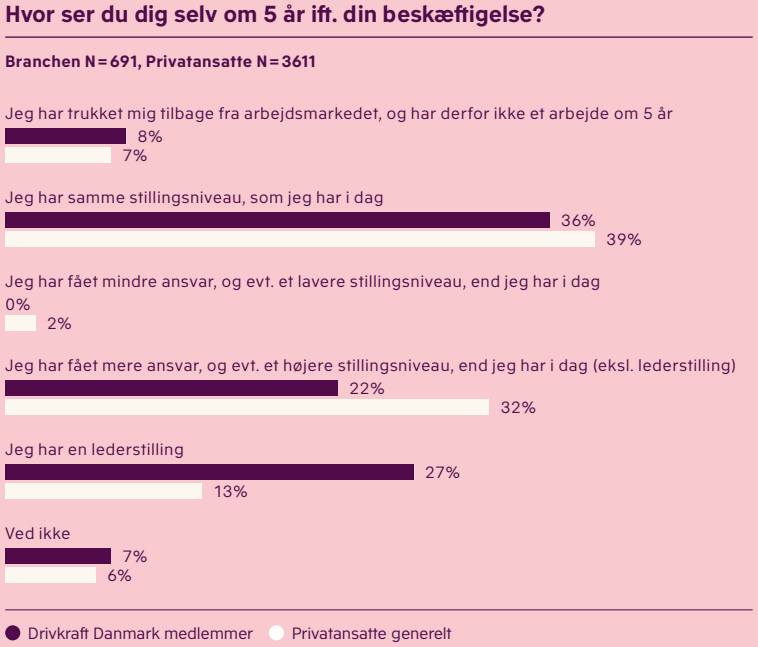


Note: Grafen viser kun andelen af de 691 respondenter, der har svaret Enig eller Uenig.

En vigtig del af den kritiske infrastruktur

Analysen viser, at størstedelen af medarbejderne ser branchen som central for Danmarks forsyningssikkerhed (76 pct.) og som en vigtig bidragsyder til landets kritiske infrastruktur (71 pct.). Der er også bred enighed om, at branchen arbejder aktivt med den grønne omstilling (60 pct.) og spiller en afgørende rolle heri (58 pct.). Samtidig vurderer 58 pct., at branchen er stærk på innovation og udvikling.

Hvor ser du dig selv om 5 år ift. din beskæftigelse?

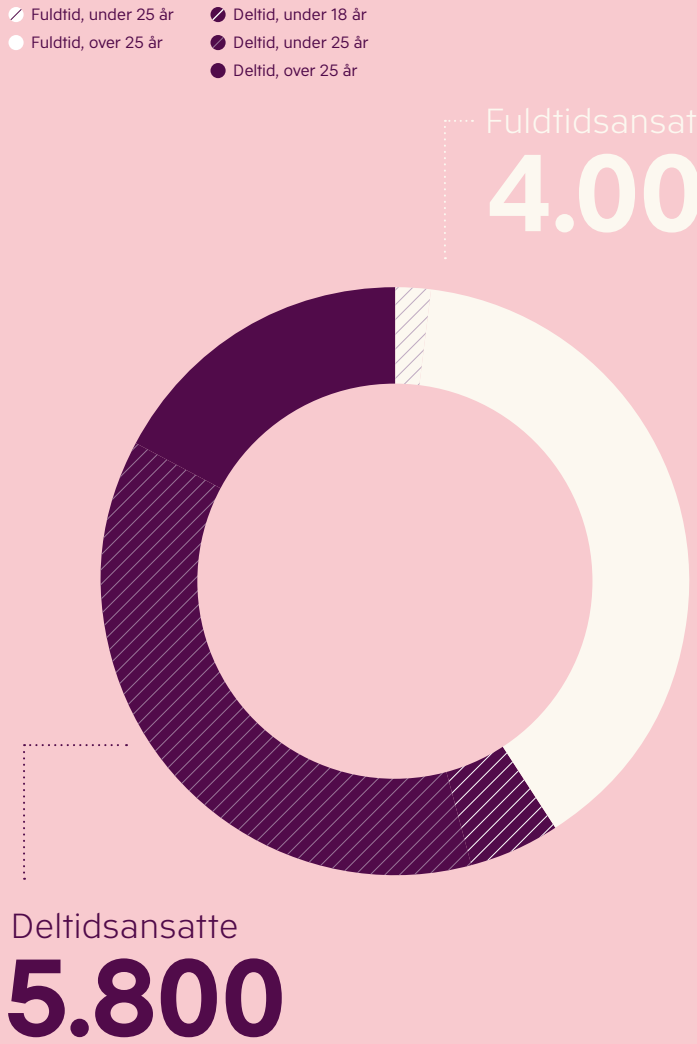


Flere med lederambitioner end det øvrige private arbejdsmarked

Analysen viser også, at væsentligt flere medarbejdere i branchen forventer at have en lederstilling om fem år sammenlignet med det øvrige private arbejdsmarked. Hele 27 pct. på tværs af branchen ser sig selv som ledere, mod kun 13 pct. Blandt privatansatte generelt. Det indikerer, at branchen er bedre rustet til fremtidens ledelsesudfordringer, hvor mange andre brancher oplever mangel på kandidater, der ønsker ledelsesansvar.

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.



Sekretariatet

Ledelse, administration

Jacob Stahl Otte, Direktør
Gitte Pleidrup, Chefsekretær
Tine Heick, Økonomiansvarlig

Arbejdsmarked, ansættelsesret

Jeanette Werner, Chefjurist/advokat
William Vegenfeldt, Chefkonsulent
Per Alm, Advokat

Politik, Kommunikation

Søren Rosenkilde Clausen, Politisk chef
Anette Lykke Rasmussen, Kommunikationschef

Teknik, Miljø, LPG, Brændstoffer

Michael Mücke Jensen, Teknik- og miljøchef
Alexander Plougmann, Chefkonsulent for energi og teknik
Tobias Gaml, Energikonsulent
Morten Christensen, Projektchef, Miljøpuljen

E-mobilitet

Gent Grinvalds, Chef for e-mobilitet
Kristian Sander Madsen, Konsulent, E-mobilitet

Drivkraft Danmark er branche- og arbejdsgiverorganisation for Danmarks brændstofleverandører og ladeoperatører.

Vi får den grønne omstilling helt ud til bilisterne og transporten med to raffinaderier og over 2.200 tankstationer, ladestationer og truckanlæg over hele landet.

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
enport 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
IONITY GmbH
Inter Terminals Denmark A/S
Kalundborg Refinery A/S
KK Partners A/S
KNI A/S, Polaroil
Kosan Gas a/s
Looad ApS
Malik Energy A/S
Monta ApS
Norbro Energi A/S
NRGi Elhandel A/S
OIL! tank & go ApS
OK a.m.b.a
Per Nørby ApS
Q8 Danmark A/S
Recharge
Samtank A/S
Sas Oil Denmark A/S
Skytanking Denmark ApS
Spirii ApS
SST Fuelling Services I/S
TCB Retail ApS
TotalEnergies Marketing Denmark A/S
Uno-X Mobility Danmark A/S

DrivkraftDanmark
Esplanaden 34 A, 1. th.
1263 København K

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