

Det är billigare att köra en elbil jämfört med bensin eller diesel, oberoende av boendeort och boendeform i Sverige

En jämförande analys av BIL Sweden

Januari 2022



Det är billigare att köra elbil än en bensin eller dieselbil

Elbilarna blir allt vanligare på våra vägar. Under 2021 registrerades ca 57 500 nya elbilar i Sverige, vilket motsvarade drygt 19 procent av årets totala personbilsregistreringar. Det finns nära 110 000 elbilar i Sverige, vilket motsvarar drygt 2 procent av personbilsflottan, på knappt fem miljoner bilar i trafik. En stor drivkraft för många konsumenter att välja en elbil har varit de lägre driftkostnaderna. BIL Sweden har analyserat vad det kostar att köra en elbil i jämförelse med en bensin eller dieselbil.

Sammanfattning

Det är flera faktorer som påverkar kostnaden för att ladda en elbil. BIL Sweden har utifrån var man bor i landet, där hänsyn tas till boendeform med olika tillgång till laddning, gjort en jämförelse av driftkostnaden för en elbil i relation till en bensin- och dieselbil. Exemplet baseras på ett elbilshushåll i villa med egen laddbox i norra och södra Sverige samt elbilshushåll boende i lägenhet med enbart tillgång till publik laddning.

Tabell 1. Genomsnittlig milkostnad i kronor för 2021 vid en körsträcka på 1100 mil

Körsträcka på 1100 mil Drivlina	Milkostnad i kr 2021
Bensin	12,4
Diesel	9,2
Elbil utan hemmaladdning*	7,0
Elbil med hemmaladdning södra Sverige**	4,3
Elbil med hemmaladdning norra Sverige**	3,2

*Publik laddning, 80% normal och 20% snabb.

**90 procent hemmaladdning och 10 procent publik snabbaddning. Genomsnittliga drivmedelspriser under 2021 och vid rörligt elavtal.

Våra beräkningar visar att det är billigast att köra elbil, trots den senaste tidens höga elpriser, i förhållande till en bensin- eller dieselbil. Den genomsnittliga drivmedelskostnaden i kronor per mil var högst för bensinbilen, följt av dieselbilen och elbilen som saknar möjlighet att ladda hemma vid en körsträcka på 1 100 mil¹ under 2021. En viktig slutsats är att drivmedelskostnaderna varierar mer för en elbil än för en bensin/dieselbil beroende på bostadsort och boendeform. Elbilen med hemmaladdning i norra Sverige, dvs elområde 1, hade lägst milkostnad. Störst skillnad är det mellan bensinbilen och elbilen med hemmaladdning i norra Sverige, där elbilen kan vara upp till ca 9 kronor billigare per mil än bensinbilen.

Kostnaden för att ladda elbilen varierar beroende på *hur* man bor, dvs i villa med egen laddbox eller i flerbostadshus med enbart tillgång till publik laddning. Det är fyra kronor dyrare per mil för hushållet som enbart har tillgång till publik laddning, jämfört med villahushållet i norra Sverige som laddar hemma och tre kronor dyrare per mil jämfört med villahushållet i södra Sverige.

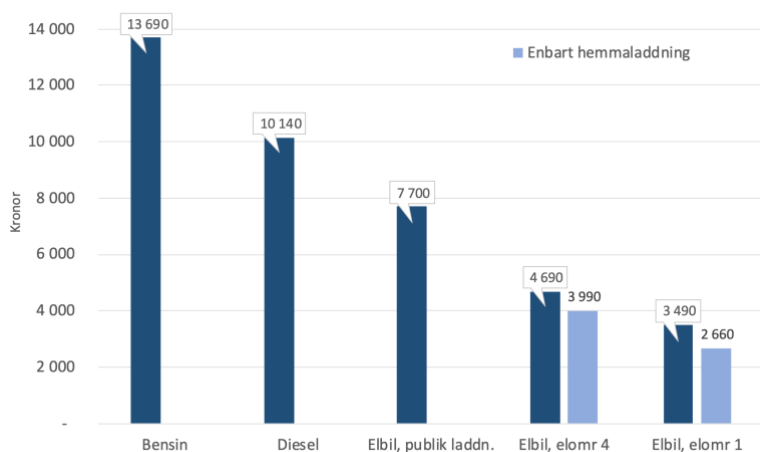
Kostnaden för att ladda elbilen varierar även beroende på *var* i landet man bor påverkar. Det är drygt en krona dyrare per mil för hushåll att ladda hemma i södra Sverige jämfört med i norra Sverige.

¹ Den genomsnittliga körsträckan för en elbil 2019 enligt SCB. 973 mil 2020, ett år som präglades av pandemin varför vi valt 2019. Se vidare i bilagan.

Elbilen är billigast i drift

Våra beräkningar visar att elbilarna har en lägre årlig drivmedelskostnad, i förhållande till bensin- och diesebilarna även efter att ha beaktat att både el-, bensin- och dieselprierna har ökat senaste tiden. Under 2021, givet en jämn fördelning av de körda milerna under året, uppgick skillnaden i drivmedelskostnad till flera tusen kronor. Störst skillnad var det mellan bensinbilen och en elbil med hemmaladdning i norra Sverige, drygt 10 000 kronor vid en körsträcka på 1100 mil per år. Skillnaden minskar till 6 000 kronor för ett elbilshushåll som enbart har tillgång till publik laddning.

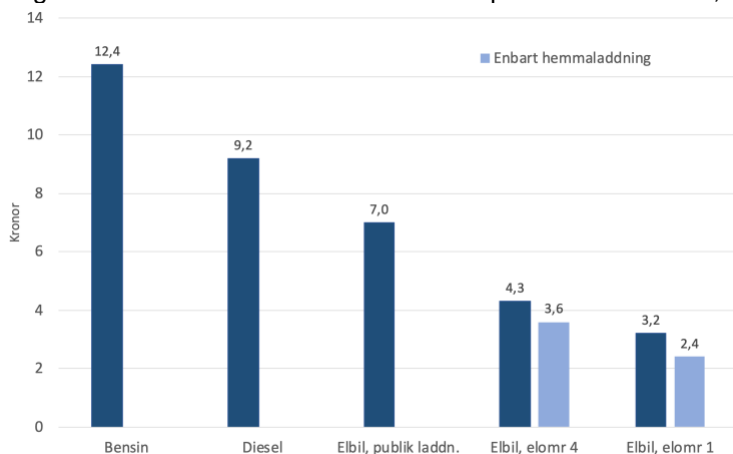
Diagram 1. Jämförelse av drivmedelskostnaden mellan bensin-, diesel- och elbil 2021, vid en körsträcka på 1100 mil



Källa: Drivkraft Sverige (genomsnittliga priser för bensin och diesel 2021). Energimyndigheten (avtal rörligt elpris) inklusive skatt och den rörliga elöverföringsavgiften. BIL Swedens beräkningar.

Om vi slår ut årskostnaden i kronor per mil hade bensinbilen högst milkostnad med 12,4 kronor, följt av diesebilarna 9,2 kronor och sju kronor för elbilen som saknar möjlighet att ladda hemma. Det kan jämföras med 4,3 kronor per mil för elbilen i södra Sverige och 3,2 kronor för den i norra delen av landet. Störst blir skillnaden, drygt nio kronor per mil, mellan bensinbilen och elbilen i norra Sverige som kan laddas hemma.

Diagram 2. Drivmedelskostnaden i kronor per mil under 2021, vid en körsträcka på 1100 mil



Källa: Drivkraft Sverige (genomsnittliga priser för bensin och diesel 2021). Energimyndigheten (avtal rörligt elpris) inklusive skatt och den rörliga elöverföringsavgiften. BIL Swedens beräkningar.

Hemmaladdning är billigast

Användarstudier visar att den viktigaste och mest förekommande platsen för laddning är hemma över natten. För de 41 procent av Sveriges hushåll som bor i småhus är det en relativt enkel åtgärd att installera en laddbox, och det finns en generös skattereduktion för köp och installation. Men för över hälften av hushållen är det idag en större utmaning att få tillgång till en egen laddpunkt och köra eldrivet. Dessa hushåll är ofta beroende av den publika laddinfrastrukturen i samhället. Det är därför av stor betydelse att laddinfrastrukturen byggs ut och att användarvänligheten ökar. Utöver att boende i flerbostadshus ofta har problem med både tillgång till parkering och laddmöjlighet, blir kostnaderna att ladda elbilen högre - jämfört med att ladda hemma. Att enbart ha tillgång till publik laddning är i regel dyrare än att kunna ladda hemma.

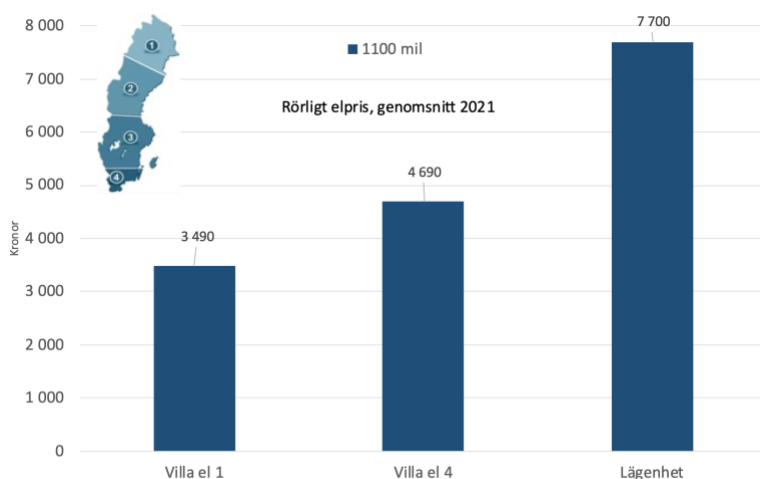
Kostnaderna för laddning varierar i landet

Priset för hemmaladdning påverkas av elpriset. Sveriges indelning i fyra elområden medför att kostnaden för att ladda sin bil varierar beroende på var i landet man bor.

Vinterns rekordhöga elpriser har förstärkt denna skillnad. I södra Sverige var elpriset i december dubbelt så högt jämfört med i norr. Debatten den senaste tiden om att det kan bli rekorddyrt om man laddar bilen i samband med dygnets rekordtoppar – tenderar dock att leda fel. För de allra flesta med rörligt elprisavtal, 53 procent av elkunderna i december, är det rörliga elpriset baserat på spotpriset för alla timmar i månaden. En mindre kundgrupp, som har avtal om rörligt timpris och en smart elmätare kan emellertid styra sin förbrukning och planera laddningen efter spotprisernas utveckling. Dessa kunder har ofta ett större intresse och förutsättningar att undvika att nyttja elen när den är som dyrast.

På årsbasis utjämnas dock prisskillnaden mellan norr och söder. Därtill är det tydligt att laddkostnaden generellt är lägre för elbilister med tillgång till egen laddbox, jämfört med elbilister som är hänvisade till enbart publik laddning. Våra beräkningar visar att det under 2021 i genomsnitt var ca 3 000 kronor dyrare att enbart ha tillgång till publik laddning, jämfört med att kunna ladda hemmavid i södra Sverige vid en körsträcka på 1100 mil. I förhållande till ett villahushåll i norra Sverige är det 4 200 kronor dyrare att inte ha tillgång till egen laddning.

Diagram 3. Kostnad att ladda elbilen hemma och enbart publikt när den möjligheten saknas, vid en körsträcka på 1100 mil 2021



Anm. En förenklad beräkning, se antaganden i bilagan. Ett antagande är att villahushållet laddar 90 procent hemmavid och 10 procent vid publik snabbaddning och lägenhetskushållet 80 procent normal och 20 procent snabb publik laddning.

Källa: BIL Swedens beräkningar baserat bl a på Energimyndighetens genomsnittliga elpriser för rörligt avtal 2021, inklusive skatt och den rörliga elöverföringsavgiften.

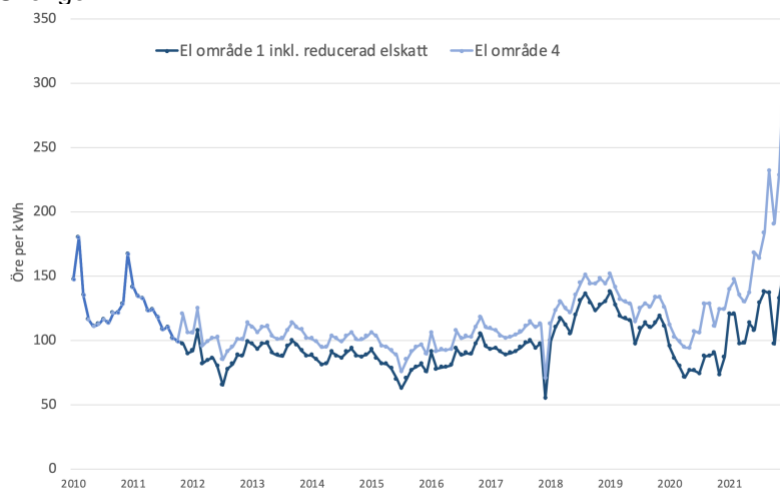
Variationer i elpriser

Under 2021 har det månadsvisa rörliga elpriset varierat mer än vanligt och vi ser även av diagram 4 att skillnaden mellan elprisområde 1 norra Sverige och 4 södra Sverige har ökat.

Elpriset varierar mellan olika kundkategorier, avtal samt mellan stad och landsbygd. Det beror till exempel på olika distributionskostnader, subventioner och elmarknadens struktur. Andra faktorer som påverkar elpriset är mängden el som produceras och efterfrågan. Dessa styrs i sin tur av väder och vind eller om kärnkraftsreaktorer är avstängda eller i bruk. Även internationella faktorer inverkar som bränslepriser och valutakurser samt exporten av el mellan Norden och övriga Europa.

Energiskatten uppgick till 44,5 öre per kWh inklusive moms 2021. Ett antal kommuner har reducerad elskatt med 12 öre per kWh inklusive moms. Hela elområdet 1, som består av Norrbottens län och delar av Västerbotten, har reducerad elskatt. 2018 flyttade energiskatten per förbrukad kWh, från elhandelsföretaget till elnätsföretaget eller bytte plats på fakturan om man har en och samma leverantör. Moms tillkommer på prisets samtliga delar. Den totala skatten på en genomsnittlig kilowattimme under 2021 uppgick till ca 40 procent. När priset är lägre blir skattens andel högre och när det är lägre blir den lägre.

Diagram 4. Det rörliga elprisets utveckling 2010–2021, slutkund elområde 1 norra Sverige och 4 södra Sverige



Anm. Elområden infördes den 1 november 2011. I elområde 1 ingår Norrbottens län och delar av Västerbottens län där samtliga kommuner har reducerad elskatt med 12 öre per kWh inklusive moms.

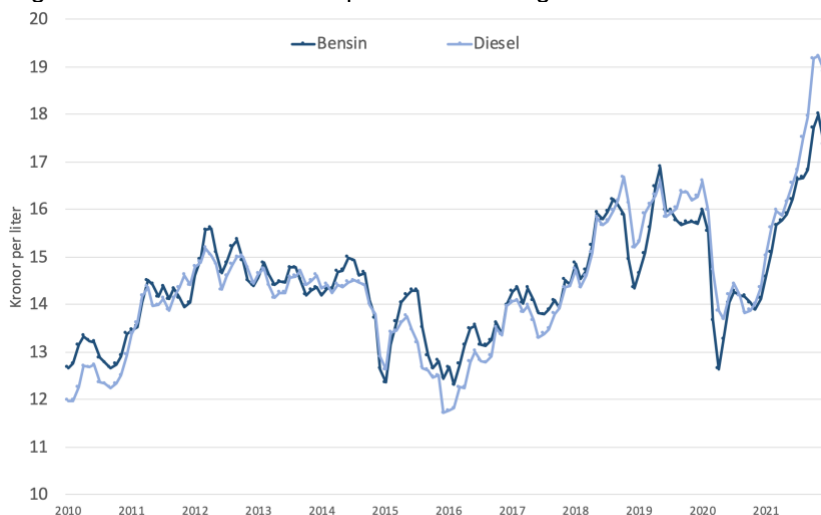
Källa: Ei, genomsnittspris rörligt elavtal inkl. skatt, moms och elöverföringsavgift.

Variationer i bensin- och dieselpriser

Bensin och diesel är raffinerade produkter som framställs av råolja. Priset för råolja och raffinerade produkter sätts utifrån tillgång och efterfrågan på den globala marknaden. Eftersom all handel sker i dollar är dollarkursens utveckling mot svenska kronan en viktig del i drivmedelsprisutvecklingen i Sverige. Utöver råoljepriset tillkommer skatt, moms och påslag för framställning och försäljning av produkterna. Koldioxidskatt, energiskatt och moms utgjorde drygt 60 procent av det genomsnittliga literpriset på bensin under 2021 och nära 50 procent av dieselpriset. I Sverige finns också styrmedel för att öka andelen förnybara drivmedel i bensin och diesel, reduktionsplikten. Lagkrav för högre andel hållbara förnybara drivmedel och variationer i pris på den globala marknaden påverkar därför också priset på bensin och diesel.

Under pandemin har drivmedelspriserna stigit. Tillgång och efterfrågan har varierat kraftigt under perioden. Produktionen har varit tvungen att gå på sparlåga då leveransproblem har haft inverkan på produktionskapaciteten. Ökade lagkrav och höjda skatter har också bidragit till drivmedelspriser på nära 20 kronor per liter för diesel och 18 kronor per liter för bensin under hösten 2021.

Diagram 5. Bensin- och dieselprisets utveckling 2010–2021



Källa: Drivkraft Sverige.

Slutsatser

Drivmedelskostnaden per mil är lägre för en elbil jämfört med en bensin- eller diesebil oberoende av var i Sverige man bor eller boendeform. Hur stor skillnaden blir beror på om hushållet har tillgång till egen laddpunkt eller endast har tillgång till publik laddning. Var man bor i landet påverkar också, då Sverige är indelat i fyra elprisområden och priserna per kilowattimme är högst i södra Sverige (elområde 4) och lägst i norra Sverige (elområde 1).

För att den positiva tillväxttakten av elbilar ska fortsätta och att vi på sikt ska lyckas med omställningen, är det av stor vikt att laddinfrastrukturen byggs ut i snabbare takt för att matcha det ökande antalet laddbara fordon på våra vägar. Framför allt behöver tillgängligheten öka för boende i flerbostadshus. Det är därför viktigt att ställa mer ambitiösa krav på antal laddpunkter och förbereda laddplatser vid all ny- och ombyggnation, samt att fastighetsägare inte får neka boende rätten att ladda sitt fordon utan motivering. Den publika laddinfrastrukturen måste också bli mer användarvänlig. Det måste bli enklare för en elbilist att hitta närmaste laddplats, samt starta, stoppa och betala för sin laddning.

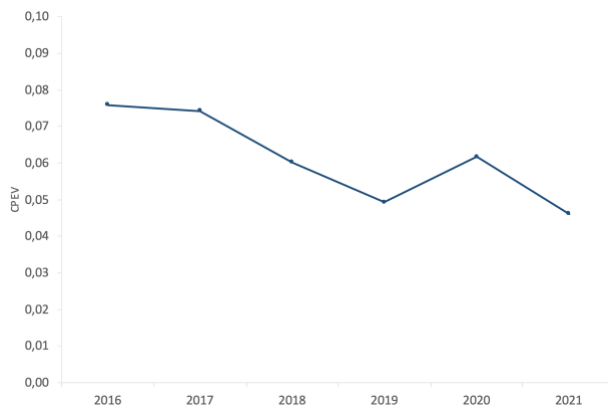
Bilaga

Laddinfrastrukturen är en grundförutsättning för elektrifieringen

Det finns flera viktiga faktorer som motiverar en köpare att välja elbil. Förutom driftkostnaden spelar naturligtvis viljan att göra rätt miljöval in. En helt avgörande faktor är laddinfrastrukturen som har en central roll för omställningen till elektrifieringen, dvs att det finns god möjlighet att ladda sitt fordon. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen har dock inte hängt med de senaste årens snabba tillväxttakt av nya elbilar. Under 2021 ökade antalet publika laddpunkter med 23 procent och uppgick till 14 240 stycken, fördelade på 2 639 laddstationer². För att elektrifieringen av fordonen inte ska tappa fart är det av stor vikt att laddinfrastrukturen byggs ut i snabbare takt, framför allt behöver tillgängligheten öka för boende i flerbostadshus och den behöver bli mer användarvänlig.

Diagrammet nedan visar antalet publika laddpunkter i relation till det totala antalet elfordon i Sverige. Vid utgången av 2021 var drygt 309 000 elfordon³ i trafik och antalet publika laddpunkter uppgick till 14 240. EU:s rekommendation är en laddpunkt på 10 elfordon, ett CPEV-värde på 0,1. Sverige ligger på knappt 22 elfordon 2021.

Diagram 6. Antal publika laddpunkter per elfordon (CPEV) i Sverige



Källa: BIL Swedens beräkningar utifrån Power Circle och SCB.

Hur har vi räknat?

Att göra en jämförelse av kostnaderna för att ladda en elbil är svårt. Det är många faktorer som spelar in, vilket kräver olika antaganden. Kostnaden för att ladda påverkas bland annat av bilen, dess vikt, batteriets effekt samt förarens körmönster. Kostnaden för varje kilowattimme som laddas beror på hushållets tillgång till laddning, dvs om den kan ske hemmavid med egen laddpunkt eller om den är begränsad till publik laddning. Därtill påverkas årskostnaden av laddningens fördelning mellan hemmaladdning och publik, och hur mycket som vid publik laddning är *normal* eller *snabb*. För dem med tillgång till egen laddpunkt påverkas kostnaden av i vilket elområde man bor i, vilken avtalsform och elbolag man har, elnättsleverantör och faktisk förbrukning.

Antaganden för analysen:

Tre hushållstyper

Ett hushåll boende i villa i norra Sverige, och ett hushåll i södra Sverige, med en årlig förbrukning på 20 000 kWh. Hushållen har installerat en egen laddbox. Vi har uppskattat att 90 procent av laddningen sker hemma och 10 procent vid publik snabbbladdning, exempelvis under semester och längre resor.

² Power Circle.

³ Vid utgången av december 2021 var 297 640 laddbara personbilar i trafik, dvs elbilar och laddhybrider.

Att vi valt ett hushåll i norra och ett i södra Sverige, dvs prisområde 1 och prisområde 4, beror på att de har lägst respektive högst elpris.

Ett hushåll boende i lägenhet utan tillgång till laddning. Här sker all laddning publikt och vi uppskattar fördelningen mellan *normal* och *snabb* laddning till, 80 procent respektive 20 procent.

Vi avgränsar beräkningarna från eventuell tillgång till laddning på arbetsplatsen, parkeringsplats med laddning eller laddning som drivmedelsförmån. En del hushåll kan även ha ett fast abonnemang på publik laddning, men de omfattas inte av våra exempel.

Tabell 2. Hushållens laddprofil i våra räkneexempel, uppskattning

	Hemmaladdning	Publik laddning	
		Normal	Snabb
Ett hushåll boende i villa i södra och norra Sverige...	90%		10%
Ett hushåll boende i lägenhet utan tillgång till egen laddning...	0%	80%	20%

Priser per laddad kilowattimme

Det finns stora prisvariationer, såväl vid hemmaladdning som vid publik.

Hemmaladdning

Kostnaden för laddning med egen laddbox påverkas av i vilket elområde man bor i, vilken avtalsform och elbolag man har, elnätsleverantör och faktisk förbrukning. Den totala årskostnaden beror även på hur stor andel av laddningen som sker hemma respektive vid publik laddpunkt och dess fördelning mellan *normal* och *snabb*.

Våra exempel utgår från elpriserna för en villa med årsförbrukning på 20 000 kWh och normal elskatt samt rörligt pris. Detta då rörligt elavtal är den vanligaste avtalsformen i Sverige, 53 procent av kunderna.

Det rörliga priset baseras på årsgenomsnittet per kWh för 2021 enligt Energimyndighetens sammanställning av de genomsnittliga inrapporterade månadsvisa priserna till Elpriskollen per den 15:e i varje månad. De rörliga prisuppgifterna avser dock hela månaden och data finns tillgänglig för januari-december. Därtill har vi adderat elskatt, moms och elöverföringsavgift. Kommunerna i elområde 1 har alla reducerad elskatt då området omfattar Norrbotten och delar av Västerbottens län. I de två länen har samtliga kommuner reducerad elskatt med 12 öre/kWh inkl. moms. Sverige delades in i fyra elområden 1 november 2011.



Sveriges fyra elområden.

Tabell 3. De svenska elkunders avtalstyp i december 2021

Elkunders avtalstyp	Riket	Elområde			
		1	2	3	4
Avtal rörligt pris	52,8%	44,1%	43,7%	52,0%	60,7%
Fast avtal 3 år	13,2%	26,1%	15,1%	13,6%	8,4%
Anvisat avtal*	10,4%	7,2%	21,5%	9,0%	11,9%
Fast avtal 1 år	10,1%	10,3%	8,4 %	10,6%	8,9%
Fast avtal 2 år	2,8%	4,2%	3,9%	2,4%	3,6%
Övriga avtalsformer**	10,6%	8,1%	7,3%	12,4%	6,4%

*Dyraste formen, när man inte gjort ett aktivt val.

**I övriga avtalsformer finns bl a avtal med annan avtalslängd än 1, 2 eller 3 år, kombinationsavtal och mixavtal.

Källa: SCB.

53 procent av elkunderna hade i december rörligt pris. Generellt brukar rörligt pris vara baserat på medelvärdet av spotpriset för alla timmar i månaden. Spotpriset bestäms av utbud och efterfrågan av el, timme för timme genom och auktion på elbörsen Nordpool. Med rörligt elavtal spelar det egentligen inte någon roll om man laddar sin bil mitt på dagen eller över natten.

Det finns även timprisavtal, den avtalstypen kräver en smart elmätare och att man är aktiv. Vid rörligt timprisavtal är det viktigt att man är engagerad och anpassar och styr sin förbrukning efter elpriset, annars riskerar denna avtalsform att bli dyrare än ett vanligt rörligt avtal. Det gäller att följa de så kallade spotprisernas upp- och nedgångar. Uppgift saknas om hur stor andel av elkunderna som har rörligt timpris, men det bör i dagsläget vara en relativt liten grupp.

Publik laddning

Priset för den publika laddningen beror på om det är AC (*normal*), DC (*snabb*), eller HPC-laddning (*supersnabb*). Det finns betydande prisvariationer mellan olika aktörer. Priset kan även påverkas via avtal, ett fast pris som betalas varje månad och ger rabatt på kWh-priset. Vi har räknat på tre kronor per kWh för *normal* laddning och fem kronor per kWh för *snabb*. I beräkningen har vi utifrån uppskattningen av fördelningen mellan *normal* och *snabb* laddning avrundat upp tio öre och utgått från ett snittpris på 3,50 kronor per kWh.

En del bolag tar betalt för elbils-laddning per minut. Den betalningsmodellen minskar transparensen och jämförbarhet för konsumenten, då det i förväg inte går att räkna ut vad en laddning kommer att kosta. Trots de stora variationerna i de månadsvisa elpriserna har laddoperatörernas prissättning i stort sett legat fast under året. Det förklaras av att de låst sina kontrakt till vissa priser hos energibolagen, som i sin tur risksäkrat sina kontrakt.

Tabell 4. Laddpriserna hos sju stora laddoperatörer på den svenska marknaden 2021

Laddoperatör	Pris
Vattenfall InCharge	AC: 3,5 kr/kWh DC: 2,4 kr/min
Recharge	AC: 3 kr/kWh DC: 5,15 kr/kWh
E.On Drive	AC: 3,3 kr/kWh DC: 5,95 kr/kWh
Mer	AC: 3 kr/kWh DC: 5 kr/kWh
Ionity	DC: 8,70 kr/kWh
OKQ8	DC: 5,95 kr/kWh
Circle K	DC: 4,99 kr/kWh

Källa: Elbilen i Sverige, nr 3 2021 samt laddoperatörernas egna appar/webbsidor.

Avskrivningskostnad för egen laddbox ingår inte i jämförelsen

Kostnaden för en laddbox och installation ligger idag på runt 20 000 kronor. Efter ladda hemmastödet, dvs skattereduktion för grön teknik, uppgår kostnaden till ca 10 000 kronor. Avskrivningstiden för ett hushåll kan variera. Dessutom handlar det om en fast elinstallation med lång livslängd, 15 år för laddboxen enligt Naturvårdsverket, som dessutom höjer värdet på fastigheten. Avskrivningskostnad för laddbox ingår därför inte i våra exempel.

Elbilarnas förbrukning

Förbrukningen varierar mellan olika bilmodeller, bilens tyngd, batteriets effekt etc. och inte minst efter vägslag, temperatur och var man kör, dvs motorväg, stadskörning etc. Elbilar får till exempel en högre förbrukning när det är riktigt kallt. I våra exempel utgår vi ifrån den vedertagna förbrukningen om 2 kWh per mil som även ACEA, Europas samarbetsorgan för fordonstillverkare, använder. Genomsnittet för Sveriges tio mest sålda elbilar under 2021 låg på 1,83 kWh/mil.

Körsträckor

Vi utgår från SCB och Trafikanalys genomsnittliga körsträckor per drivmedel. Under 2020 uppgick elbilarnas körsträcka till 973 mil i genomsnitt och för samtliga personbilar till 1 100 mil. Det var emellertid ett år som påverkades starkt av Coronapandemin och körsträckorna minskade. Ett bättre jämförelseår är därför 2019. Elbilarnas genomsnittliga körsträcka uppgick då till 1075 mil och snittet för samtliga personbilar till 1171 mil. Vi avrundar elbilarnas körsträcka till 1100 mil.

Bensin- och dieselbilarnas bränslepris och förbrukning

I jämförelsen med bensin- och dieselbilarna har vi utgått från det genomsnittliga literpriset under 2021 enligt Drivkraft Sveriges prisstatistik för 2021. Den genomsnittliga förbrukningen baseras på SCB:s fordonregister 2018, 0,76 liter per mil för bensinbilarna och 0,54 liter per mil för dieselbilarna. I denna sammanställning låg elbilarnas genomsnittliga elförbrukning på 1,63 kWh per mil. Vi utgår dock från den vedertagna förbrukningen om 2 kWh, vilket även jämnar ut för en eventuellt sänkt förbrukning för de fossildrivna bilarna under de senaste åren.

Tabell 5. Beräkningsunderlag till diagram 1 och 2

En jämförelse av kostnaden att köra 1100 mil utifrån de genomsnittliga drivmedelspriserna 2021

Körsträcka 1100 mil	Bensin	Diesel	Endast hemmaladdning		80% normal och	90% hemladdning och	10%
			Elbil, hemma- laddning Elområde 1 rörligt avtal	Elbil, hemma- laddning Elområde 4 rörligtavtal	20% snabb	snabb	
			Elbil, hemma- laddning Elområde 1 rörligt avtal	Elbil, hemma- laddning Elområde 4 rörligtavtal	Elbil publik	Elbil, hemma- laddning Elområde 1 rörligt avtal	Elbil, hemma- laddning Elområde 4 rörligt avtal
Genomsnittlig förbrukning	0,76 liter/mil	0,54 liter /mil	2 kWh/mil	2 kWh/mil	2 kWh/mil	2 kWh/mil	2 kWh/mil
Förbrukning i liter och kWh	836	594	2200 kWh	2200 kWh	2200 kWh	2200 kWh	2200 kWh
Drivmedelspris, snitt 2021 i kr	16,37	17,07	1,2078	1,815	3,5	1,2078	1,815
90 % hemmaladdning						2391	3594
10% snabb, 5 kr kWh						1100	1100
Källa priser:	Drivkraft Sve.	Drivkraft Sve.	Ei och BIL <i>El omr 1</i>	Ei och BIL <i>El omr 4</i>	Ei och BIL	Ei och BIL <i>El omr 1</i>	Ei och BIL <i>El omr 4</i>
Drivmedelskostnad 2021, kr	13 685	10 140	2 657	3 993	7 700	3 491	4 694
Snittkostnad per mil, kr	12,44	9,22	2,42	3,63	7,00	3,17	4,27

Anm. Fördelningen 80% och 20% normal vid publik laddning ger ett genomsnitt på 3,4 kr/kWh men vi har avrundat upp till 3,5 kr/kWh
Avskrivningskostnad för egen laddpunkt ingår inte.

Vad kostar ett bilinnehav, Total Cost of Ownership

För många hushåll är det viktigt att beräkna hela kostnaden av att äga eller leasa bilen. Total Cost of Ownership, TCO, är ett sätt att beräkna och bedöma alla kostnader för ett bilinnehav: värdeminskning, kapitalkostnad, drivmedelskostnad, fordonsskatt, service, reparationer, däck och övriga kostnader.

Vi fördjupar oss inte i detta ämne här denna gång, men låga driftskostnader är till elbilens fördel både när det gäller laddning och den låga fordonsskatten på 360 kronor per år.