

Trots kraftigt höjda elpriser är det fortsatt billigare att köra elbil än en bensin- eller dieselbil

EN JÄMFÖRANDE ANALYS AV MOBILITY SWEDEN

OKTOBER 2022



Trots kraftigt höjda elpriser är det fortsatt billigare att köra elbil än en bensin- eller dieselbil

Mobility Sweden har analyserat drivmedelskostnaden hittills i år för perioden januari-augusti, att köra en elbil jämfört med en bensin- eller dieselbil. I analysen ingår även en jämförelse mellan kostnaderna för augusti månad i år och föregående år.

Drivmedelskostnaderna varierar för en elbil beroende på bostadsort och boendeform. Elbilen i norra Sverige som enbart laddas hemma, dvs i elprisområde 1, hade lägst milkostnad under januari-augusti med ca 2,60 kronor att jämföra med ca 5,50 kronor i södra Sverige och ca 7,70 kronor vid publik laddning. Att ladda elbilen i hemmet i norra Sverige var under årets åtta första månader ca 12,60 kronor billigare per mil än bensinbilen och ca 10,40 kronor billigare än dieselbilen. I södra Sverige var elbilen 9,70 kronor billigare per mil än bensinbilen och 7,50 kronor billigare än dieselbilen.

Elektrifieringen av personbilar är inne i en snabb tillväxtfas både i Sverige och globalt. Drivkraften är både klimatet och plånboken där elmotorn är tre till fem gånger effektivare än förbränningsmotorn¹ och skapar förutsättningar för båda dessa drivkrafter. Då många fordonsägare vill sänka sina drivmedelskostnader söker sig åtskilliga till elbilar, laddhybrider eller de bränsleeffektivaste bensin- och dieselfordonen på marknaden. Under årets nio första månader var drygt varannan nyregistrerad bil laddbar. Andelen nya elbilar uppgår hittills i år till drygt 28 procent. Vid utgången av kvartal två rullade drygt 148 000 elbilar på våra svenska vägar.

Under året har vi sett kraftigt höjda priser på drivmedel och inte minst el. Denna utveckling är starkt kopplad till Rysslands krig i Ukraina och de ekonomiska sanktioner som följt, men även till bristen på planerbar elproduktion i södra Sverige. För att dämpa prisuppgång på bensin och diesel för hushållen genomfördes en skattesänkning i maj med 50 öre per liter som kompletterades med en temporär nedsättning på ytterligare 1,30 kronor. Literpriserna vid pump minskade med totalt 1,81 kronor inklusive moms² den 1 maj. Den temporära sänkningen upphörde den 30 september. Bensin- och dieselpriiset är i princip samma över hela Sverige, medan elpriset varierar mellan de fyra elprisområdena. Under året har elpriserna ökat betydligt i mellersta och södra Sverige (elprisområde 3 och 4). I vinter väntas priserna bli rekordhöga där. I norra Sverige (elprisområde 1 och 2) är elpriserna i nivå med förra året.

Nu när politiker i olika delar av världen agerar för att minska konsekvenserna av Ukrainakrigets påverkan på energipriserna är det viktigt att inte snedvrider konkurrensen så att det naturliga prisgapet mellan el- och fossila drivmedel upphör. Det kan bli fallet om man enbart riktar sina insatser på flytande drivmedel men inte gör motsvarande justeringar på elpriserna. Den nya regeringens politik kommer också att ha en påverkan på marknaden, vilket kan komma att påverka priser på samtliga energislag. Den långsiktiga lösningen för att hålla stabila och konkurrenskraftiga elpriser i hela Sverige är en kraftfull utbyggnad av elsystemet, både nät och produktion.

Mobility Sweden planerar att utöka analysen genom att ta med fler drivlinor och ytterligare beräkningar vid en senare tidpunkt.

Fortsatt fördel för elbilen – men södra Sverige drabbas hårt av höga elpriser

¹ Källa: Elbilar omvandlar över 77 procent av energin från elnätet till drivkraft i hjulen. Konventionella bensinfordon omvandlar bara cirka 12 till 30 procent av energin som lagras i bensin till hjulen, enligt det amerikanska energidepartementet [\[iii\]](#).

² Den temporära skattenedsättningen på 1,30 kronor inkl. moms löper mellan 1 maj till och med 30 september. Sverige har även ansökt i EU om ytterligare en skattenedsättning under EU:s miniminivåer. Den 29 september gav EU-kommissionen sitt godkännande på Sveriges ansökan om att tillfälligt få sänka bensin- och dieselskatten under tre månader. Här är det ännu oklart hur den nya regeringen kommer agera och det krävs ett riksdagsbeslut.

Det är flera faktorer som påverkar kostnaden för att ladda en elbil. Mobility Sweden har utgått från var man bor i landet, där hänsyn tas till boendeform med olika tillgång till laddning och baserat på detta gjort en jämförelse av drivmedelskostnaden för en elbil i relation till en bensin- eller diesebil. Exemplet baseras på ett elbilshushåll i villa med egen laddbox i norra och södra Sverige (rörligt pris, elprisområde 1 och 4) samt elbilshushåll boende i lägenhet med enbart tillgång till publik laddning.

Våra beräkningar visar att det fortsatt är billigare att köra elbil i förhållande till en bensin- eller diesebil, trots den senaste tidens höga elpriser. Under augusti månad nådde det rörliga priset årshögsta i elprisområde 2–4. I södra Sverige var ökningen störst. Sett till årets åtta första månader uppgick prisökningen i södra Sverige till 82 procent. Trots de kraftiga ökningarna var den genomsnittliga drivmedelskostnaden i kronor per mil högst för bensinbilen följt av diesebilen, både när vi ser på utvecklingen under hela året och enbart under augusti månad.

Tabell 1. Genomsnittlig milkostnad i kronor januari-augusti och augusti, 2022 och 2021

Drivlina	jan-aug 2022	Milkostnad i kr		
		jan-aug 2021	aug-22	aug-21
Bensin	15,20	11,50	14,40	12,20
Diesel	13,00	8,70	13,20	9,50
Elbil utan hemmaladdning*	7,70	7,30	7,70	7,30
Elbil med hemmaladdning södra Sverige	5,50	3,00	9,50	3,70
Elbil med hemmaladdning norra Sverige	2,60	2,60	2,40	3,00

*Publik laddning, 70% normal-, 25% snabb- och 5% supersnabbladdning.

Anm. I bilagan redovisas även ett diagram med elprisområde 2 och 3.

Källa: Drivkraft Sverige (genomsnittliga priser för bensin och diesel i augusti och jan-aug) och Energimarknadsinspektionen (avtal rörligt elpris inkl. skatt och den rörliga elöverföringsavgiften). Mobility Swedens beräkningar och avrundning till närmsta tioöring. Hade inte skattelättnaderna från 1 maj ägt rum hade milkostnaden i augusti för bensinbilen legat på ca 15,70 kronor och på ca 15,90 kronor jan-aug. Motsvarande för diesebilen är ca 14,20 kronor i augusti och ca 13,50 kronor jan-aug.

Kostnaden för att ladda elbilen varierar beroende på *var* i landet man bor. Under januari-augusti var det i genomsnitt 2,90 kronor dyrare per mil för hushåll att ladda hemma i södra Sverige jämfört med i norra Sverige. I augusti månad uppgick dock skillnaden till drygt sju kronor per mil.

Kostnaden för att ladda elbilen varierar även beroende på *hur* man bor, dvs i villa med egen laddbox eller i flerbostadshus enbart med tillgång till publik laddning. Under årets åtta första månader var det drygt fem kronor dyrare per mil för hushåll som enbart har tillgång till publik laddning, jämfört med villahushåll i norra Sverige som laddar hemma. Och i södra Sverige ca 2,20 kronor billigare per mil att ladda hemma jämfört med publikt. Samtidigt var det i augusti ca 1,80 kronor billigare per mil att ladda publikt i södra Sverige. Det medför att vid perioder med väldigt höga elpriser kan det med dagens priser för publik laddning vara mer fördelaktigt att ladda publikt.

Beräkningarna ovan baseras på den genomsnittliga förbrukningen för varje drivlina enligt SCB:s fordonregister, dvs både nya och äldre fordon.

Nya fordon har normalt lägre energiförbrukning än äldre, då fordonsindustrin historiskt har förbättrat varje modell med både effektivare motorer och när det gäller vikt och luftmotstånd. Det finns såväl elbilar som bensin- och dieslbilar som har både lägre och högre förbrukning. För att exemplifiera milkostnaden för de mest bränsleeffektiva nya bensinbilarna på marknaden, som är elhybrider, uppgår den genomsnittliga milkostnaden för årets två mest registrerade modeller till 9,40 kronor respektive 12,10 kronor under januari-augusti.

I tabell 2 ser vi prisökningarna under perioden januari-augusti och augusti månad jämfört med 2021.

De kraftiga prisskillnaderna i elpriserna mellan Sveriges fyra elprisområden tydliggörs särskilt under augusti. Då ökade milkostnaden för elbil med ca 5,80 kronor, eller 159 procent, jämfört med samma

månad i fjol i södra Sverige. Samtidigt minskade den med nära 60 öre, 19 procent, i norra Sverige. Hittills i år har dock genomsnittspriset för en mil ökat med 82 procent i södra Sverige, jämfört med en procent i norra Sverige.

Bensin- och dieselpriserna har också ökat under året, med 32 procent respektive 49 procent. Prisökningarna mildras av skattelättnaderna som infördes med totalt 1,80 kronor inklusive moms per liter. Den temporära skattenedsättningen på 1,30 kronor är begränsad till perioden 1 maj till 30 september. Detta kommer i kombination med den nya regeringens politik givetvis att påverka prisutvecklingen framöver. EU har beslutat om att ge Sverige möjlighet att temporärt sänka energiskatten ner till noll i tre månader, men ännu har inget beslut fattats. Den nya regeringens politik kommer att påverka prisutvecklingen även framöver.

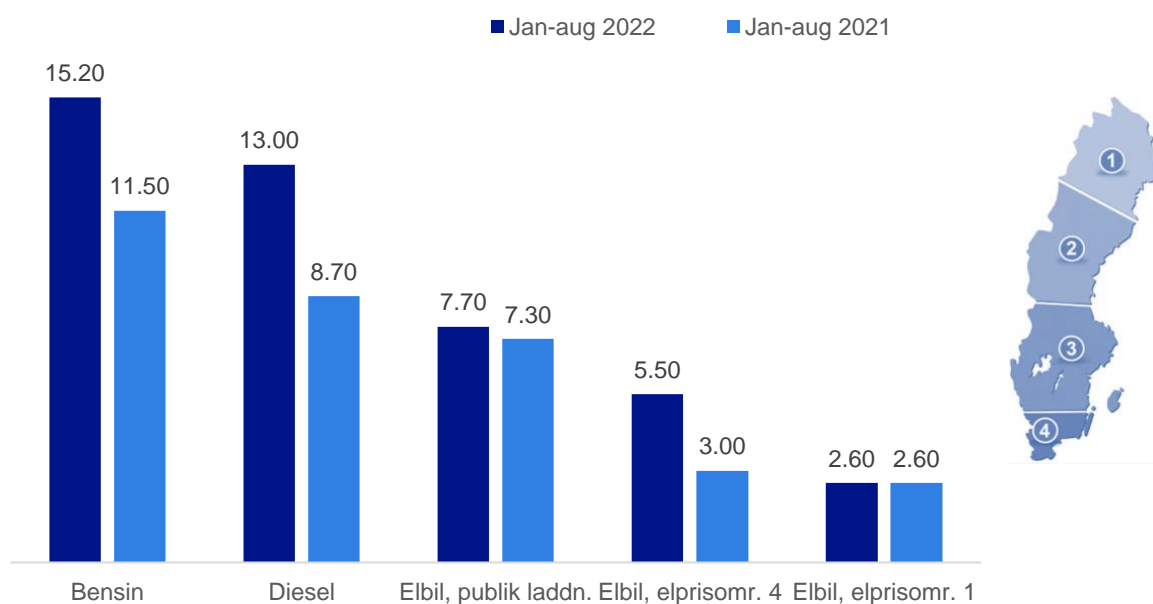
Tabell 2. Genomsnittlig ökning av milkostnaden i kronor och procent under januari-augusti och augusti 2022 och 2021

Drivlina	Ökning av milkostnaden jämfört med 2021			
	Jan-aug 22/21, %	Jan-aug 22/21, kr	Augusti 22/21, %	Augusti 22/21, kr
Bensin	32%	3,70	19%	2,30
Diesel	49%	4,20	40%	3,70
Elbil utan hemmaladdning*	6%	0,40	6%	0,40
Elbil med hemmaladdning södra Sverige**	82%	2,50	159%	5,80
Elbil med hemmaladdning norra Sverige**	1%	0,03	-19%	-0,60

*Publik laddning, 70% normal, 25% snabb och 5% supersnabb laddning.

Källa: Drivkraft Sverige (genomsnittliga priser för bensin och diesel i augusti och jan-aug) och Energimarknadsinspektionen (avtal rörligt elpris inkl. skatt och den rörliga elöverföringsavgiften). Mobility Swedens beräkningar och avrundning till närmsta tioöring. Om skattelättnaderna från 1 maj inte ägt rum hade milkostnaden för bensinbilen ökat med 29 procent i augusti och med 37 procent jan-aug. Motsvarande för dieselbilen är en ökning med 50 respektive 54 procent.

Diagram 1. Jämförelse av drivmedelskostnaden i kronor per mil, mellan bensin-, diesel- och elbil perioden januari-augusti 2022 och 2021



Källa: Drivkraft Sverige (genomsnittliga priser för bensin och diesel jan-aug 2022). Energimarknadsinspektionen (avtal rörligt elpris) inklusive skatt och den rörliga elöverföringsavgiften. Mobility Swedens beräkningar och avrundning till närmsta tioöring.

Det naturliga prisgapet

Elmotorn är tre till fem gånger effektivare än förbränningsmotorn, vilket skapar ett naturligt prisgap. Detta har varit drivande för elektrifieringen. Under en längre tid när drivmedelspriserna var mer stabila låg genomsnittliga drivmedelskostnaden för en elbil på tre kronor och en bensinbil på tio kronor. Politiken som förs i olika delar av världen i syfte att minska konsekvenserna av Ukrainakrigets påverkan på energipriserna beaktar inte dessa förutsättningar och riskerar att inte snedvrider konkurrensen och leda till att det naturliga prisgapet upphör. Det kan bli fallet om man enbart riktar insatser på att sänka priset för flytande drivmedel och inte gör motsvarande justeringar på elpriserna.

Just nu investerar hela ekosystemet med allt från fordonsindustrin, batteritillverkare, laddinfrastrukturleverantörer m.fl. i omställningen mot elektrifieringen både finansiellt, industriellt och kompetensmässigt. Om det naturliga prisgapet hotas så riskeras även elektrifieringen.

Det genomsnittliga bensinpriset under januari-augusti uppgick till ca 20,80 kronor per liter vilket motsvarade ett jämviktspris för el på 7,60 kronor/kWh. Vid en jämförelse med samma period 2021 uppgick bensinpriset till 15,80 kronor per liter och jämviktsnivån med elpriset var ca 5,80 kronor/kWh.

Hur har vi räknat?

Att göra en jämförelse av kostnaderna för att ladda en elbil innebär svårigheter. 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, det vill säga 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 laddning, och hur mycket som vid publik laddning är *normal*-, *snabb*- eller *supersnabb*laddning. För dem med tillgång till egen laddpunkt påverkas kostnaden av i vilket elprisområde man bor, vilken avtalsform och elbolag man har, elnätsleverantör och faktisk förbrukning.

Antaganden för analysen:

Olika 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 i räkneexemplet utgått ifrån att all laddning sker hemmavid. Under tabell 3 redovisar vi även utfallet om 90 procent av laddningen sker hemma och 10 procent vid publik laddning, exempelvis under semester och längre resor.

Att vi valt ett hushåll i norra och ett i södra Sverige, dvs elprisområde 1 och elprisområde 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*-, *snabb*- och *supersnabb*laddning till, 70 procent respektive 25 och 5 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 3. Hushållens laddprofil i våra räkneexempel, uppskattning

	Hemmaladdning	Publik laddning		
		Normal	Snabb	Supersnabb
Ett hushåll boende i villa i södra och norra Sverige	100%	0%	0%	0%
Ett hushåll boende i lägenhet utan tillgång till egen laddning	0%	75%	20%	5%
Ett hushåll boende i villa i södra och norra Sverige med viss publik laddning	90%	5%	0%	5%

Milkostnaden för ett hushåll som laddar 90 procent hemmavid och resterande vid publik laddning, 5 procent *normal*- och 5 procent *supersnabb*laddning:

Elprisområde 4 Södra Sverige: 5,90 kr/mil januari-augusti och 9,50 kr/mil i augusti.

Elprisområde 1 Norra Sverige: 3,30 kr/mil januari-augusti och 3,20 kr/mil i augusti.

Hemmaladdning dominerar

Användarstudier visar att den viktigaste och mest förekommande platsen för laddning är hemma över natten. För de ca 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 elprisområden medför att kostnaden för att ladda sin bil varierar beroende på var i landet man bor. Förra vinterns rekordhög elpriser och årets stora prisökningar har förstärkt denna skillnad. I södra Sverige var elpriset i augusti nästan fyra gånger högre jämfört med i norr, och drygt dubbelt så högt utslaget på årets åtta första månader.

I media rapporteras det ofta om att det är rekorddyrt att ladda sin elbil. Rapporteringen tenderar dock att presentera en felaktig bild då det ofta refereras till laddning under dygnets rekordtoppar i södra Sverige. De allra flesta hushållen har rörligt elprisavtal, ca 56 procent av Sveriges elkunderna i augusti och ca 67 procent i södra Sverige. Det rörliga elpriset baseras på spotpriset för alla timmar i månaden sammanvägt med månadens elanvändningsprofil i elprisområdet. 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 och kan ladda när elen är som billigast.

På årsbasis utjämnas dock stora månadsvisa skillnader 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. Under månader där det rörliga priset för att ladda en elbil hemma, överstiger kostnaden för att köra en konventionell bil, så finns ofta möjligheten att i stället ladda på en publik laddare. Då publika laddoperatörer normalt har säkrat sin el i längre kontrakt har inte dessa priser fluktuerat lika mycket.

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 elprisområde 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*- och *supersnabb* laddning.

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, ca 56 procent av hushållen.

Tabell 4. De svenska elkundernas avtalstyp i augusti 2022

Elkundernas avtalstyp	Riket	Elprisområde			
		1	2	3	4
Avtal rörligt pris	55,6%	46,4%	46,9%	53,5%	67,2%
Fast avtal 3 år	12,5%	25,7%	15,0%	13,4%	6,3%
Anvisat avtal*	8,9%	7,3%	8,6%	8,7%	10,1%
Fast avtal 1 år	8,9%	10,1%	8,1%	9,8%	5,9%
Fast avtal 2 år	2,3%	3,8%	2,9%	2,1%	2,5%
Övriga avtalsformer**	11,8%	6,7%	18,6%	12,5%	8,0%



Sveriges fyra elprisområden.

*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.

Det rörliga priset baseras på månadsgenomsnittet per kWh för augusti och perioden januari-augusti 2021 och 2022 enligt Energimarknadsinspektionens sammanställning av de genomsnittliga inrapporterade månadsvisa priserna till Elpriskollen per den 15:e i varje månad. De rörliga prisuppgifterna avser dock hela månaden. Därtill har vi adderat elskatt, moms och elöverföringsavgift.

Tabell 5. De genomsnittliga rörliga elpriserna för privatkunder i kronor per kWh jan-aug 2022 och 2021

	Elprisområde 4		Elprisområde 1		Elprisområde 2		Elprisområde 3	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Genomsnitt jan-aug, kr/kWh	2,74	1,51	1,29	1,28	1,34	1,13	2,33	1,38
Genomsnitt aug, kr/kWh	4,76	1,84	1,21	1,50	1,60	1,50	3,79	1,60

Kommunerna i elprisområde 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 är sedan 1 november 2011 indelat i fyra elprisområden.

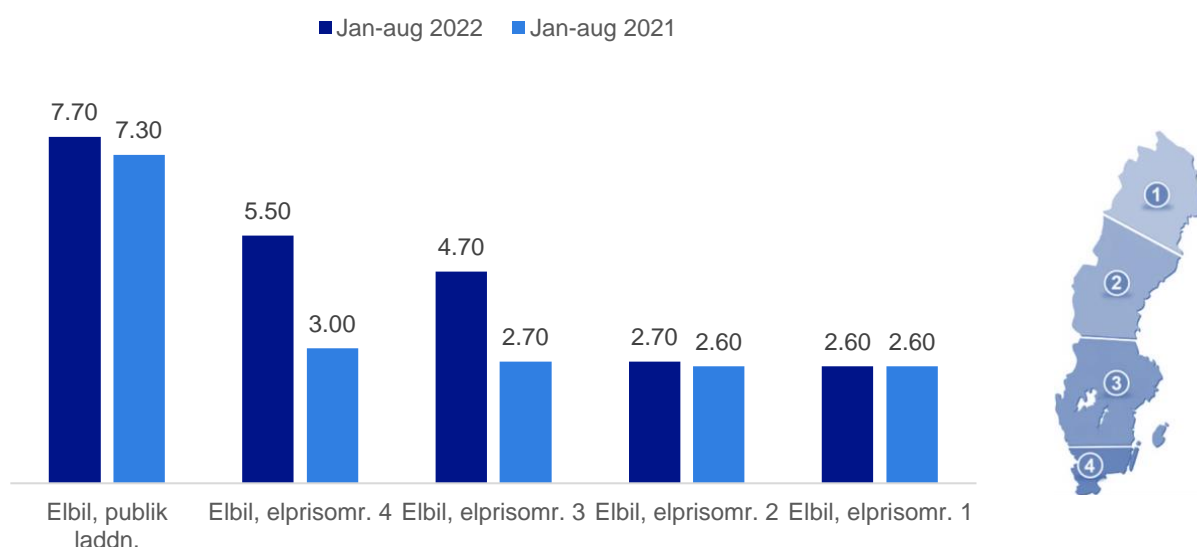
Ca 56 procent av Sveriges elkunder hade i augusti rörligt pris. Generellt brukar rörligt pris vara baserat på medelvärdet av spotpriset för alla timmar i månaden. Spotpriset bestäms av utbud och efterfrågan av el, timme för timme genom auktion på elbörsen Nordpool. Med rörligt elavtal spelar det egentligen 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 elkund. 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. Enligt Energimarknadsinspektionen hade uppskattningsvis en procent av elkunderna rörligt timpris.

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 uppgår 2022 till 45 öre per kWh inklusive moms. Ett antal kommuner har reducerad elskatt med 12 öre per kWh inklusive moms. Hela elprisområdet 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.

Diagram 2. Jämförelse av laddkostnaden i kronor per mil i Sveriges fyra elprisområden, januari-augusti 2022 och 2021



Källa: Energimarknadsinspektionen, avtal rörligt elpris inklusive skatt och den rörliga elöverföringsavgiften. Mobility Swedens beräkningar och avrundning till närmsta tioöring.

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. Våra beräkningar för 2022 baseras på genomsnittspriserna i tabell 6; 3,12 kronor per kWh för *normalladdning* och 5,33 kronor per kWh för *snabbladdning* och 6,55 kronor för *supersnabbladdning*. För 2021 används snittpriserna från vår tidigare analys över 2021; 3 kronor per kWh för *normalladdning* och 5 kronor per kWh för *snabbladdning* och 5,50 kronor för *supersnabbladdning*.

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 6. Laddpriserna hos de stora laddoperatörerna på den svenska marknaden september 2022

	Normalladdning	Snabbladdning	Supersnabbladdning
E.ON	3 kr/kWh	4,5 kr/kWh	
Vattenfall InCharge	3 kr/kWh	2,9 kr/min	4,5 kr/kWh
Tesla			7,8 kr/kWh
Ionity			8,7 kr/kWh
Recharge	3,4 kr/kWh	6,3 kr/kWh	
Mer	3 kr/kWh	6,3 kr/kWh	
OKQ8	3,4 kr/kWh	4,99 kr/kWh	6,99 kr/kWh
Circle K		6,69 kr/kWh	7,99 kr/kWh
Lidl	2,95 kr/kWh	4,4 kr/kWh	
E.ON & Clever			5,25 kr/kWh
Eviny	3 kr/kWh	5 kr/kWh	5 kr/kWh
Allego	3,35 kr/kWh	4,8 kr/kWh	6,2 kr/kWh
Eways	3 kr/kWh	5 kr/kWh	
SNITT	3,12 kr/kWh	5,33 kr/kWh	6,55 kr/kWh

Anm. Fälten som inte är ifyllda finns helt enkelt inte. Exempelvis så har Ionity varken normal- eller snabbladdning. Snabbladdningspriset för Vattenfall Incharge ingår inte i snittpriset då de tar betalt per minut. Medlemskap och abonnemang hos de olika operatörerna kan ge lägre kilowattpriser. Exempelvis har vissa Teslabilar gratis laddning för alltid på Teslastationer. Mer har aviserat en prishöjning från 1 november.

Källa: Chargefinder.com september 2022.

Avskrivningskostnad för egen laddbox ingår inte i jämförelsen

Kostnaden för en laddbox och installation ligger idag på runt 20 000 kronor. Efter 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 väglag, 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.

Bensin- och dieselbilarnas bränslepris och förbrukning

I jämförelsen med bensin- och dieselbilarna har vi utgått från det genomsnittliga literpriset under augusti och januari-augusti enligt Drivkraft Sveriges prisstatistik för 2021 och 2022. Den genomsnittliga förbrukningen baseras på SCB:s fordonregister 2020 för bilar med bensin eller diesel med enda bränsle, 0,73 liter per mil för bensinbilarna och 0,54 liter per mil för dieselbilarna. I denna sammanställning låg elbilarnas genomsnittliga elförbrukning på 1,68 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 7. De genomsnittliga bensin- och dieselprierna i kronor per liter jan-aug 2022 och 2021

	Bensin		Diesel	
	2022	2021	2022	2021
Genomsnitt jan-aug, kr/l	20,81	15,81	24,05	16,19
Genomsnitt aug kr/l	19,76	16,67	24,44	17,51

Källa: Drivkraft Sverige, genomsnittliga priser för bensin och diesel.

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.

Denna analys omhändertar inte det perspektivet, men det går att konstatera att låga driftskostnader är till elbilens fördel både när det gäller laddning och den låga fordonsskatten på 360 kronor per år.