****

Ynnor AB, oberoende rådgivare för företagens bilar.

**Pressmeddelande 2011-07-09**

**Elbilen dyr för firman – klipp för föraren**

**Det krävs ett bensinpris på 62 kronor per liter för att de första elbilarna ska vara lönsamma för företagen att äga jämfört med motsvarande bensinbil. För tjänstebilsförarna är elbilarna däremot ett klipp. Den som kör över 1 277 mil i tjänsten börjar tjäna (!) pengar. Det här visar Tjänstebilsfaktas uträkningar.**

I år gör de första ”riktiga” elbilarna entré på den svenska marknaden.Först ut (sportbilen Tesla undantagen) är minibilen som säljs under tre olika varumärken: Citroën C-Zero/Mitsubishi I-Miev/Peugeot Ion. Näst i tur för marknadsintroduktion är Volvo C30 Electric (enbart leasing för 15 000 kr/mån), Nissan Leaf och Renault Fluence Z.E. Därefter står en rad biltillverkare på tur.

Det finns inte så många tankställen ännu, men utbyggnaden är på gång. Men har man egna laddstolpar och rör sig över begränsade ytor i tätort (t.ex. kommuners hemtjänst), fungerar det.

Mitsubishi I-Miev blev den första elbilen som Euro Ncap testade och betyget blev fyra av fem stjärnor. Det gör att den inte kommer ifråga för regeringens supermiljöbilspremie, som kräver toppbetyg. Det klarar däremot Nissan Leaf. Å andra sidan är det inga företag som får del av den

nya miljöbilspremien på 40 000 kronor. Den är reserverad för privatpersoner.

Förutom potentiella klimat- och närmiljövinster, framhålls ofta elbilarnas låga driftskostnader på cirka 3 kronor per mil som den stora fördelen framför fossildrivna bilar.

Så långt är allt rätt. Om inte elbilen tankas med kolkraftsel, förstås.

Och inte när man ser till totalkostnaden (36 månader/7 500 mil, företagsleasing ex. halv moms, restvärde 40%):

|  |
| --- |
| **TCO-kalkyl**  |
| *36 mån/7500 mil, restvärde 40%, ex moms* | **Mitsubishi** |
| **Colt** | **I-Miev** |
| **Pris** | 119 900 kr | 379 000 |
| **Totalkostnad** | 163 600 kr | 307 400 kr |
| **Månadskostnad inkl. bränsle** | 4 544 kr | 8 539 kr\* |
| **Milkostnad, kr** | 22 | 41 |
| \* Räknat på förbrukning motsvarande 3 kr/mil. | *Källa: Tjänstebilsfakta* |

På sista raden skiljer det cirka 4 000 kronor per månad. Det krävs med andra ord ett bensinpris på 62 kronor för att elbilen ska vara mer lönsam än elbilen. Eller ett restvärde på hela 87 %.

Anledningen är det höga inköpspriset och osäkerheten kring andrahandsvärdet. Privatmarknaden kommer knappast stå i kö för att betala 150 000 kronor för en begagnad elbil vars bensinmotsvarighet då kostar omkring 50 000 kronor.

Dessutom behövs ett nytt batteri inom ytterligare 5-7 år. I dag kostar de hundratusentals kronor och priserna kommer att sjunka, men kostnaden blir ändå avsevärd. Den förmodat lägre servicekostnaden för en elbil sänker totalkostnaden med som mest några tusenlappar för hela innehavet.

Men för föraren ser elbilskalkylen helt annorlunda ut. Mitsubishi I-Miev har ett förmånsvärde på 1 383 kronor, eller 691,50 kronor netto vid 50 % marginalskatt. Det beräknas nämligen på priset för motsvarande bensinbil (127 800 kr), inte det faktiska priset på 379 000 kronor, och föraren har dessutom 40 % reduktion på förmånsvärdet, åtminstone till och med utgången av 2013. Lägg därtill en bränslekostnad på endast cirka 3 kronor milen och en skattefri milersättning för tjänstekörning på 9,50 kronor per mil – så får föraren 6,50 kronor netto i plånboken per mil.

I-Miev blir alltså rena kassakon vid mer än 1 277 tjänstemil per år!

Tjänstebilsfakta är Sveriges mest kompletta webbtjänst för dig som arbetar strategiskt med ditt företags bil-, finans-, hanterings-, skatte- och policyfrågor. För kommentarer, kontakta Ronny Svensson, vd, 040-699 77 11. Pressbilder