

## PERSONLIG ØKONOMI

## Så mye koster det å eie en elbil

Elbilen knuser bensinbilen dersom du bor i bystrøk og farter mye. Sjekk hvor mye du kan spare på kjøre miljøvennlig.

– Miljø veier tyngst for ti prosent av kundene. For resten er det økonomi og fremkommelighet som gjelder.

Daglig leder Johan Sylte hos Carpoint i Trondheim merker økt pågang etter at byen nylig fikk nye bomstasjoner. Bom- og parkeringskostnadene kommer fort opp i 100 kroner dagen for folk som kjører vanlig bil og bor utenfor byen. Elbilen går gratis i bomringen, og skår glatt gjennom kollektivfeltet i rushtrafikken.

I Tønsberg er det langt flere elbiler enn i Sandefjord, selv om byene er omtrent jevnstore. Årsaken er at Tønsberg har bomring, mens Sandefjord ikke har det, sier prosjektleder Ole Henrik Hannisdahl i Grønn Bil.



**BUDDY BILLIGST.** Kjøremonstret avgjør hvorvidt elbilen lønner seg for deg. Med moderate bom- og parkeringskostnader på 200 kroner per arbeidsuke for en tradisjonell bil, er «småttiser» som Buddy, Reva eller nykommeren Tazzari Zero de beste valgene nesten uansett kjørelengde. Velger du den sikrere og mer avanserte Think, bør du tilbakelegge minst 10.000 kilometer i året for at elbilen skal lønne seg.

– Det er et tydelig skille mellom de som bruker bilen til og fra jobben hver dag, og de som ikke gjør det. Hvor man bor i landet, spiller også en avgjørende rolle, sier salgsdirektør Richard Waitz i Think.

Med de forutsettningene vi har lagt til grunn (se tabell), koster elbilen omtrent det samme uansett hvor langt du kjører. Strømregningen øker riktignok ved flittig bruk, men når «full tank» koster en femmer, blir utslaget små.

For bensinbilen øker både bompengje-, vedlikeholds-, drivstoff- og forsikringskostnadene dersom du kjører mye. Vårt regnestykke viser at en bensinbil av den minste type koster 34.000 kroner i året dersom du kjører bare 5000 kilometer. Økes den årlige kjørelengden til 15.000, koster bilen 56.000 kroner.

**LAR FAMILIEBILEN STÅ.** Bedriftskunder og offentlige virksomheter har ofte et kjøremons-



	Buddy Elbil	Toyota Aygo* Bensin	Think Elbil
Verditap + kapitalkostnad	25 176	20 168	42 395
Vedlikehold/batterikostnad	7 900	3 669	2 650
Drivstoff	1 000	5 850	1 400
Årsavgift	390	2 750	390
Forsikring	1 736	3 548	2 085
Parkering + bom	0	9 400	0
<b>Total kostnad per år</b>	<b>36 202</b>	<b>45 385</b>	<b>48 920</b>

Tabellen viser totalkostnad i kroner per år med en årlig kjørelengde på 10 000 km. De faktiske kostnadene varierer kraftig med bruksmønster. Vi har forutsatt bompengje- og parkeringskostnader på 200 kroner per arbeidsuke dersom bilen går på bensin/diesel. Regnestykket forutsetter at kjøretøyet byttes ut etter fem år. Rentesatsen er 7 prosent. Buddy-eiere med blybatterier må påregne ett batteriskifte i løpet av perioden. På Think har batteriet en levetid på 7-10 år, slik at batterikostnaden gjenspeiles i verditapet. Pris på forsikring er angitt for en kvinnelig bergenser (40) med full bonusopptjening.

\*) Gjennomsnitt for kjøretøyklassen mikrobiler, bestående av Peugeot 107, Citroën C1, Toyota iQ, Toyota Aygo og Smart Fortwo

Kilder: Grønnbil.no, If, Liveo, Think

Grafikk: eva.setsaas@adresseavisen.no

## 2020 vil elbiler og ladbare hybrider stå for halvparten av nybilsalget.

Ole Henrik Hannisdahl, prosjektleder i Grønn Bil

ter og et plassbehov som passer perfekt til elbilen. For privatkundene er elbilen en typisk nummer-to-bil. Lite plass og begrenset rekkevidde gjør at den ikke erstatter en tradisjonell familiebil. Men ifølge salgsdirektør Waitz i Think, bruker flesteparten av kundene elbilen flittigere enn familiebilene, nettopp fordi de vil spare penger.

– Flere av Buddy-kjøperne hos Carpoint i Trondheim kjører fem-seks mil til og fra jobb hver eneste dag, forteller daglig leder Sylte. Det tilsvarer en årlig kjørelengde på 12-15.000 kilometer.

**TORR SALGET TAR AV.** For øyeblikket finnes det bare en håndfull elbilmodeller å få kjøpt i Norge. Allerede i høst ventes gigantene som Nissan, Opel og Mitsubishi å komme med modeller som tar opp konkurransen med tradisjonelle familiebiler. På sikt vil det komme en rekke lad-

bare hybridvarianter – det vil si biler med både bensin- og elmotor, og med batterier som kan lades via stikkontakten.

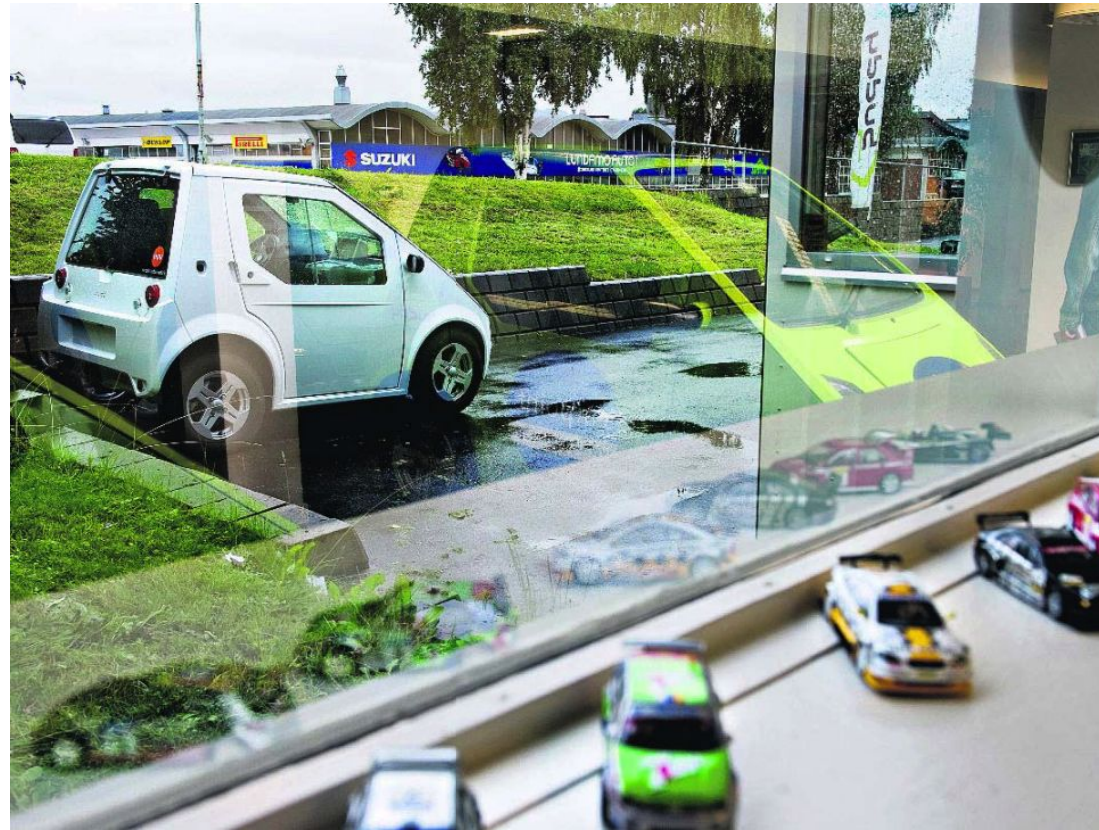
I dag toffer knapt 3000 elbiler rundt på norske veier. I 2020 kommer antallet til å passere 200.000, tror Hannisdahl i Grønn Bil.

– Da vil elbiler og ladbare hybrider stå for halvparten av nybilsalget, spår han.

Selv om økonomi ofte er avgjørende, er nordmenn flest opptatt av å kjøre miljøvennlig. I en undersøkelse forsikringselskapet TrygVesta gjennomførte i 2009, svarte to tredjedeler at de er svært eller ganske opptatt av miljøaspektet ved anskaffelse av ny bil.

– Målet er at det også skal lønne seg for flest mulig å velge elbil. Markedet for slike biler må kunne stå på egne bein, sier Hannisdahl.

Tekst: **Bård Ove Molberg**  
baard.ove.molberg@adresseavisen.no  
– 95 02 15 23



**ØKONOMISK:** Lommeboka godter seg hver gang elbilen passerer en bomstasjon. FOTO: LENA KNUTLI

## Advarer mot sikkerheten

Øyvind Solberg Thorsen i Opplysningsrådet for Veitrafikken ville aldri funnet på å frakte barna i en av de minste elbilene.



Modeller som Buddy og Reva er registrert som motorsykler, som har helt andre sikkerhetskrav enn en personbil.

– Jeg personlig ville ikke fraktet barna til barnehagen i en frakket. Som et råd til andre, ville jeg sagt at det ikke burde

være noe problem så lenge man kjører i tettbygd strøk med fartsgrense opp til 60 km/t. Think ville jeg ikke hatt noe problem med. Jeg synes skillet går der, fremholder Thorsen.

Trygg Trafikk er langt på vei enig.

– Må du innom en vei med høy fartsgrense på vei til skole eller barnehage, ville jeg valgt en modell som er bygget for det, sier kommunikasjonssjef Kristin Øyen.

minste elbilene.

– Det er en bil som er laget for lav hastighet i bymiljøer, og har et sikkerhetsnivå som spiller det. Jeg ville ikke basert meg på den bilen som barnehagebil i 90 km/t.

Sylte i Carpoint sier han ikke ville hatt noen betenkeligheter, blant annet fordi fører og passasjerer er beskyttet av en stålramme. I tillegg er ikke elbil-sjåføren helt som andre sjåførere, påpeker han.

– Dette er folk som tenker på andre ting enn bare seg selv. Det gjør dem til en litt annen type trafikant enn SUV-sjåførene, sier Richard Isdahl-Engn i forsikringselskapet Liveo.

## Finner modellen som passer

Tall er ikke det eneste du må holde styr på når kjøper ny bil. I dag lanseres en egen elbilvelger som hjelper deg med å finne den riktige modellen.

I dag er det norske markedet for elbiler ganske oversiktlig. I fremtiden blir det atskillig mer å velge i. Grønn Bil har utviklet et eget dataverktøy som gjør valget enklere.

Elbilvelgeren finner du på [www.grønnbil.no/biler](http://www.grønnbil.no/biler). For deg som har datakrekk, finnes det en brosjyre på godt, gammeldags papir som tar deg gjennom kjøpsprosessen.

kommer nye biler på markedet. Her kan alle legge inn egne krav til for eksempel sikkerhetsutstyr, topphastighet, pris, rekkevidde og plass, og umiddelbart se hvilke biler som tilfredsstiller kravene, sier prosjektleder Ole Henrik Hannisdahl.

## Gode priser, men dårlig fangst

Fangsten av reker gikk ned i fjor, og har fortsatt å dale i år.

### KRISTIANSAND

Tilgangen på reker har vært så dårlig de siste to årene at fiskerne ikke har klart å fylle opp kvotene sine. I fjor omsatte salgslaget Skagerakfisk 4.500 tonn reker, mens fangsten i 2008 var over seks tonn.

Det ser ikke mye bedre ut i år. Fangsten til nå i år er på 1.900 tonn kokte reker og råreker, mens det var fanget 2.900 tonn på samme tid i fjor. Gode priser sørger likevel for at inntektene ser ut til å bli som i fjor.

– Forskerne sier at vi er inne i en naturlig bølgedal. Det er slikt vi må regne med, sier Jørn Lian, daglig leder i Skagerakfisk. Salgslaget solgte i fjor ut aksjer i to av sine selskaper og fikk solide finansinntekter som bidrar til et godt resultat for selskapet. Men korrigert for aksjeutbytte og salg av driftsmidler, er resultatet nede i

500.000 kroner for 2009. – Vårt mål er ikke å ha et så høyt overskudd som mulig, men å ha et lite overskudd og sørge for best mulig pris til fiskerne, sier Lian.

I fjor sto reker for 65 prosent av omsetningen til Skagerakfisk. Når det gjelder hvitfiske, opplever salgslaget stadig større konkurranse fra andre fiskeprodukter, spesielt hvitfisk fra Vietnam. **KJETIL REITE**

FRA REGNSKAPET			
SKAGERAKFISK SL (KONSERN)			
	2009	2008	
Inntekter	2001	3717	
Ord. avskrivninger	21	28	
Driftsresultat	3,0	2,2	
Resultat før skatt	9,2	4,2	
Anleggsmidler	22,6	26,2	
Omlopsmidler	54,9	55,7	
Egenkapital	58,9	61,1	
Langsiktig gjeld	1,7	1,0	
Kortsiktig gjeld	16,9	19,7	
Regnskapsinformasjonssjeverdi	😊	😊	
Inntjening	😊	😊	
Betalingsvevne	😊	😊	
Egenkapitalandelen	😊	😊	
(Alle tall i millioner)			

## Nytt tak på naturistleiren

### LILLESAND

Isefjærlæiren AS driver campingplass og utleie av lokaler langt inne i Isefjærfjorden. Det spesielle er gjestenes påklædning, eller mangel på sådan. Det dreier seg nemlig om en naturistleir.

Økonomien synes å være under solid kontroll. Underskuddet i fjor skyldes at nytt (utgiftsført) tak måtte til på hovedbygget, men kostnaden ble prompte dekket av en egenkapital. Det er en rekke eiere. Størst er Kjell Erling Syvertsen, Erna Syvertsen, Rogaland Naturistforening og Magne Nodeland. Terje Olsen, som leder styret, har også en post.

**RUNE ØIDNE REINERTSEN**

FRA REGNSKAPET			
ISEFJÆRLÆIREN AS			
	2009	2008	
Inntekter	0,5	0,5	
Ord. avskrivninger	0,0	0,0	
Driftsresultat	-0,3	0,1	
Resultat før skatt	-0,4	0,0	
Anleggsmidler	2,4	2,4	
Omlopsmidler	0,3	0,2	
Egenkapital	1,0	1,1	
Langsiktig gjeld	1,5	1,5	
Kortsiktig gjeld	0,1	0,0	
Regnskapsinformasjonssjeverdi	😊	😊	
Inntjening	😊	😊	
Betalingsvevne	😊	😊	
Egenkapitalandelen	😊	😊	
(Alle tall i millioner)			

## Frøken Larsens kostbare vekst

### KRISTIANSAND

Retten økte inntektene for etter hvert svært så veletablerte Frk. Larsen Cafe & Kunst i Kvadraturen i fjor, men kostnadene økte mer. Det ga kleiner bunnlinje.

Som navnet indikerer, drives kunstformidling parallelt med servering av drikke og småretter. Det går i salgsstillingen av biletkunst, konserter, litteraturkvelder og mer til. Og så er det 10-11 ansatte.

Daglig leder Morten Halvorsen eier 29 prosent, mens gründer Monica (Akki) Lidi og Preben Honda Lidi deler på resten. **RUNE ØIDNE REINERTSEN**

FRA REGNSKAPET			
FRK. LARSEN CAFE & KUNST AS			
	2009	2008	
Inntekter	9,6	8,9	
Ord. avskrivninger	0,3	0,3	
Driftsresultat	0,4	0,9	
Resultat før skatt	0,4	0,9	
Anleggsmidler	1,5	1,5	
Omlopsmidler	0,7	1,6	
Egenkapital	0,3	0,3	
Langsiktig gjeld	0,3	0,4	
Kortsiktig gjeld	1,7	2,4	
Regnskapsinformasjonssjeverdi	😊	😊	
Inntjening	😊	😊	
Betalingsvevne	😊	😊	
Egenkapitalandelen	😊	😊	
(Alle tall i millioner)			