

Se dig grundigt for, når du skal forsikre elbilen

Prisen på forsikringen svinger voldsomt fra elbil til elbil, og du bør lave grundig research, før du vælger både elbil og forsikring til den.



BMW i3 er en af de mere iøjnefaldende elbiler på vejene.

Regeringen har en ambition om, at danskerne skal købe flere elbiler, og elbilsalget er stigen. Det betyder, at flere forbrugere skal have en elbil forsikret.

Forbrugerrådet Tænk Penge har derfor testet forsikring af elbiler, og en af konklusionerne på testen er, at forsikringselskaberne endnu ikke har samme rutine med elbiler som med de almindelige biler.

“For forbrugeren betyder det, at det kan være sværere at få overblik over tilbud på forsikring af sin elbil i forhold til forsikring af almindelige biler,” siger projektleder i Forbrugerrådet Tænk Lars Baadsgaard.

“Grundlæggende prøver vi at indhente priser, som om vi var forbrugere, og det viste sig, at priserne ikke var nær så nemme at få oplyst, som når Forbrugerrådet Tænk Penge tester forsikring på almindelige biler. Normalt kan vi som udgangspunkt hente næsten alle priser via sammenligningsportalen www.Forsikringsguiden.dk, hvor forsikringselskaberne via automatiserede systemer hurtigt kan give pris og vilkår på den bil, man ønsker forsikret, men sådan har det ikke været med elbilerne,” siger Lars Baadsgaard.

Det er derfor, at forsikringselskaber som Codan og Lærerstandens Brandforsikring, der

normalt er med i testen af bilforsikring, ikke er med i denne omgang, da selskaberne ikke har kunnet nå at godkende og levere data. Men forsikringselskaber, der ikke optræder i skemaet, kan godt tilbyde forsikring af elbiler, så hvis du for eksempel er kunde hos Lærerstandens Brandforsikring, Codan eller Sønderjysk Forsikring, kan du godt spørge dem, hvad det vil koste at forsikre den elbil, du har kig på.

“Men fordi priserne på forsikring af elbiler ikke i alle tilfælde er oplyst på Forsikringsguiden.dk, bliver det lidt sværere for forbrugeren at finde den bedste og billigste bilforsikring. Du kan risikere, at du udelukkende får tilbud fra

fem-seks forsikringselskaber på Forsikringsguiden.dk, men at der findes et selskab derude, der kunne gøre det billigere, men at de bare ikke har priserne klar på Forsikringsguiden.dk,” siger Lars Baadsgaard.

Store prisforskelle på forsikringen

Testen af elbilforsikringer viser, at der ikke er de store forskelle i dækningen, men at priserne varierer meget.

Priserne i testskemaet er et gennemsnit af ti fiktive kunder, der har forskellige elbiler til nypriser fra 150.000 kroner til 449.000 kroner.

FDM Forsikring har med en beregnet pris på 4.736 kroner de generelt billigste forsikringer af elbiler. De øvrige selskaber i testen ligger og svinger fra 6.282 kroner op til 8.383 kroner, som er prisen hos Nem Forsikring.

Det er dog ikke muligt ud fra testen at konkludere, at det er dyrere at forsikre elbiler end almindelige biler.

“Elbilerne og de almindelige biler er ikke direkte sammenlignelige, og generelt er elbilerne dyrere og mere avancerede biler end de biler, vi typisk har med i testen af bilforsikringer. Man kan sige, at de elbiler, vi har med i denne test, er samlet set dyrere end de biler, vi normalt har med i vores test af bilforsikringer, men det siger ikke noget om, hvorvidt det generelt set er dyrere at forsikre elbiler,” siger Lars Baadsgaard.

Store prisforskelle på bilerne

Der er meget stor forskel på, hvad det koster at forsikre de enkelte biler. Tesla Model 3 er topscoreren rent prismæssigt og koster fra 11.986 kroner årligt hos FDM Forsikring til 28.852 kroner årligt hos Nem Forsikring.

Netop prisen på at forsikre en Tesla har fået en del opmærksomhed i medierne, fordi priserne på forsikring er meget høje, og forsikringselskaberne har forklaret de høje priser med, at der er mange flere uheld med Teslaer end med øvrige biler. Dette i kombination med, at Tesla-

Tesla Model 3 koster typisk over 10.000 kroner at forsikre om året.



er meget avancerede biler med sensorer og kameraer, der kan gå i stykker ved selv mindre uheld, og som derfor er dyre at reparere, gør, at priserne på forsikring af Teslaer er meget høje.

Men også mere almindelige elbiler som Nissan Leaf varierer meget i forsikringspris. 4.779 kroner koster en Nissan Leaf at forsikre hos FDM Forsikring, hvorimod prisen hos Topdanmark er 13.903 kroner.

“Det er en rigtig god ide at undersøge, hvad en elbil koster i forsikring, før du går ud og køber den. Selv om du umiddelbart selv ville tænke, at den elbil, du kigger på, minder om din nuværende bil bortset fra at have en anden

motor, kan der være faktorer hos forsikringselskaberne, der gør, at den er dyr at forsikre,” siger Lars Baadsgaard.

Men det er ikke, fordi elbiler bare er generelt dyre at forsikre. For eksempel koster en Renault Zoe i testen 3.486 kroner årligt at forsikre hos Alka, hvilket ikke er voldsomt meget dyrere end det typisk vil være at forsikre en lignende bil med forbrændingsmotor.

Alle de nævnte priser vil variere for forskellige kunder, for ud over selve bilen bestemmes forsikringsprisen også ud fra faktorer såsom bopæl, bilejers alder og antal år med bil uden skader. ■

InsureMyTesla

Tesla er gået sammen med Codan i et samarbejde om at tilbyde forsikring af Teslaer til gennemskuelige og faste priser. Her koster det for eksempel 10.468 kroner årligt at forsikre en Tesla Model 3 – uanset om det er Performance-modellen med mange hestekræfter og meget voldsom acceleration eller modellen med mindre batteri og knap så voldsomme præstationer.

Er Teslaen udstyret med den avancerede auto-

pilot, gives der fem procent rabat på prisen.

Det er også muligt at forsikre dyrere Tesla-modeller hos Codan med Insure my Tesla. Er nyværdien på bilen over 1.000.000 kroner, koster det 15.675 kroner at forsikre bilen.

Codan har ikke kunnet levere data til testen af forsikring af elbiler inden for tidsrammen af Forbrugerrådet Tænk Penges test og optræder derfor ikke i skemaet.

De ti elbiler, forsikringsprisen er udregnet ud fra

Elbilerne i testen er nye elbiler med priser fra 150.000 til 449.000 kroner.

Ud over selve bilen har forbrugers alder, bopæl, skadeshistorik med mere også indflydelse på forsikringsprisen.



Nissan Leaf Tekna
40 kWh, 2019
294.000 kr.



Hyundai Ioniq
28 kWh Trend 120 HK, 2018
260.000 kr.



BMW i3 Charged Professional
170 HK, 2019
330.000 kr.



Renault Zoe Zen
108 HK, 2019
240.000 kr.



Kia e-Soul Comfort
204 HK, 2019
325.000 kr.



VW e-Golf Unlimited
136 HK, 2020
308.000 kr.



Hyundai Kona Trend
136 HK, 2019
260.000 kr.



Peugeot 208 Active
136 HK, 2019
230.000 kr.



Tesla Model 3
P75 AWD 431 HK, 2019
449.000 kr.



Seat Mii
83 HK, 2020
150.000 kr.

Placering	Forsikring	Samlet bedømmelse	Samlet bedømmelse, pct.	Beregnet pris uden samlerabat, kr.		Beregnet pris med samlerabat, kr.		Samlerabat	Mulighed for overskudsdeling	Forsikringsvilkår	Kundetilfredshed gennemsnit for årene 2016-2019	Klager hvor kunden fik medhold i Ankenævnet for Forsikring, bedømmelse (2016-2019)
				Beregnet pris uden samlerabat, kr.	Beregnet pris med samlerabat, kr.	Beregnet pris uden samlerabat, kr.	Beregnet pris med samlerabat, kr.					
1	FDM Forsikring ¹	62	55	4.736	4.736	6.104	6.104	Nej	Ja	●	●	▲
2	PenSam Forsikring ²	60	62	6.505	6.505	5.412 ⁶	5.412 ⁶	Nej	Nej	▲	●	▲
3	Alka ³	58	58	6.282	6.282	5.800	5.800	Nej	Ja	●	●	▲
4	Nykredit Forsikring	56	61	7.436	6.705	6.790	6.790	Ja	Nej	▲	–	●
5	GF Forsikring ⁴	55	56	6.940	6.727	5.372	5.372	Ja	Ja	●	●	▲
6	Next	55	54	6.884	5.745	5.400	5.400	Ja	Nej	●	–	▼▼
7	Gjensidige Forsikring	54	58	7.436	6.705	6.790	6.790	Ja	Nej	▲	–	▼
8	OK Forsikring	54	56	7.327	7.114	5.372	5.372	Ja	Nej	●	●	▲
9	Topdanmark ⁵	53	55	7.652	6.327	4.976	4.976	Ja	Nej	●	●	●
10	Alm. Brand	53	57	7.858	6.699	5.692	5.692	Ja	Nej	●	●	●
11	If	52	53	7.281	6.883	5.100	5.100	Ja	Nej	●	●	▼
12	Tryg	51	55	8.062	6.601	6.104	6.104	Ja	Ja	●	●	▲
13	Nem Forsikring	50	54	8.383	6.898	5.423	5.423	Ja	Nej	●	–	▼▼

▲▲ MEGET GOD ▲ GOD ● MIDDEL ▼ UNDER MIDDEL ▼▼ DÅRLIG

Copyright Forbrugerrådet Tænk

Forbrugerrådet Tænk Penge anbefaler

Hvis du allerede er eller ønsker at blive medlem af FDM, der er en interesseorganisation for bil-ejere, kan du hos **FDM Forsikring** købe en bilforsikring af din elbil til en generelt lavere pris, også i forhold til selvriskoen. Dækningsvilkårene for bilforsikringer er generelt ens på de fleste områder. Derfor tildeler vi et Bedst i Test til testvinderen, FDM Forsikring. Forsikringer i FDM Forsikring bliver varetaget af Tryg.

PenSam Forsikring tilbyder bilforsikring af din elbil til priser generelt under gennemsnittet blandt forsikringselskaberne i testen og kommer ind på en flot andenplads. Forsikringsvilkårene er blandt de bedste hos forsikringselskaberne i testen, og PenSam Forsikring klarer sig

også rigtig godt, når det gælder kundetilfredshed og sager i Ankenævnet for Forsikring. Derfor tildeler vi et Bedst i Test til PenSam Forsikring.

Både FDM Forsikring og PenSam Forsikring tilbyder udelukkende forsikringer under forudsætning af medlemskab.

Hvis du ikke har/kan få et sådant medlemskab eller ikke ønsker at være medlem af en bestemt organisation, er **Alka** et godt bud på en bilforsikring af din elbil. Hos Alka tilbydes der generelt lavere pris, også i forhold til selvriskoen og en god forsikringsdækning. Alka, hvor alle har mulighed for at blive kunde, er blevet en del af Tryg og tilbyder selvstændigt forsikringer med egne priser og dækning.

FAKTA OM TESTEN

Forbrugerrådet Tænk Penge har testet pris, selvrisiko, forsikringsdækning, kundetilfredshed og sager i Ankenævnet for Forsikring hos 13 forsikringselskaber for forsikring af elbiler. I testen medgår ikke hybridbiler. Disse selskaber svarer til over 90 procent af markedet målt på brutto-præmieindtægter på brand- og løsofreforsikring (privat). Codan, Lærerstandens Brandforsikring og Sønderjysk Forsikring har for tiden ikke kunnet nå at levere data specifikt for bilforsikring af elbiler.

Pris og dækning er indhentet fra sammenligningsportalen Forsikringsguiden.dk og ved at kontakte selskabernes presseafdeling. Forsikringsguiden er udviklet i et samarbejde mellem Forbrugerrådet Tænk og brancheorganisationen Forsikring & Pension.

Præmien for en bilforsikring fastsættes af forsikringselskaberne ud fra kriterier såsom bilmærke, model, årgang, adresse, personalder, selvrisiko og ønsker til tilvalgsdækning. Det er derfor ikke muligt i en test at analysere, hvilket forsikringselskab der for alle forbrugere og situationer vil være bedst og billigst. I stedet har vi testet på ti forskellige cases med elbiler, alle med ansvars- og kaskodækning, der samlet set giver et billede af de typiske priser, selvriskoen og forsikringsvilkår i de enkelte forsikringselskaber.

Vi har medtaget testparametrene kundetilfredshed og klager i Ankenævnet for Forsikring, hvor forbrugeren har fået helt eller delvist medhold. Det er typisk, når skaden er sket, at forbrugeren er i kontakt med sit forsikringselskab, og det er derfor afgørende, at forbrugere

ren i denne situation oplever en god kvalitet i sagsbehandlingen af skadesanmeldelsen.

Vi har medtaget cases med en aldersspredning fra 30 år til 70 år lige fra helt nye bilister og til de erfarne bilister med 40 år med bilforsikring - alle med forskellige kørselsomfang og ønske til selvriskoen størrelse. Der er medtaget bilister både med og uden skader de seneste fem år, alle med forskellig boligtype og bopæl fordelt i hele landet. Vi har i de ti cases medtaget forskellige bilmærker og bilmødder lige fra mindre elbiler til større og dyrere elbiler.

Samlet bedømmelse vægtes således:

Pris, selvrisiko 31 pct.
Forsikringsdækning..... 59 pct.
Kundetilfredshed og ankenævnsager..... 10 pct.



Det skal du være opmærksom på, når du kører en elbil

- Elbilen er lydløs. Du kan derfor ikke høre, at motoren er startet, og du hører heller ingen stigende motorlyd, når du accelererer.
- Accelerationen er højere i elbilen end i en traditionel bil.
- Elbilen har automatgear, og speederpedalen reagerer også hurtigere end i traditionelle biler med automatgear.
- Visse elbiler som Tesla har hverken nøgle eller startknap og er klar til at køre, når du har sat dig ind.



“Det er nemt at komme til at køre frem i stedet for tilbage og omvendt. Det skal man vænne sig til.”

Martin Messer Thomsen fra Elbilforeningen FDEL

at de ikke har kobling og gearstang, som mange danske bilejere er vant til, men i stedet er der en gearvælger, bremse og speeder - og har man i et helt liv med sin bil været vant til at træde koblingen ned og skifte til bakgear med en gearstang, er det noget helt andet at komme over i en elbil - og ikke mindst en Tesla.

Når føreren i en Tesla vælger, om bilen skal køre frem eller tilbage, sker det med en geararm, der sidder, hvor vinduesviskerarmen normalt sidder, og det er væsentlig anderledes end i den typiske bil med gear og kobling.

“Det er nemt at komme til at køre frem i stedet for tilbage og omvendt. Det skal man vænne sig til,” siger Martin Messer Thomsen fra Elbilforeningen FDEL.

Også Karsten Meyland Lemche fra FDM peger på den anderledes betjening i Teslaen som mulig årsag til de flere uheld for Tesla-ejerne. Er man vant til at sætte sig ind i sin bil og dreje en nøgle eller trykke på en startknap, er Teslaen også anderledes.

“Der er ingen startknap i en Tesla. Du skal blot aktivere geararmen, så er den startet. Det kan forklare nogle uheld, at nogle måske ikke er klar over, at bilen er startet. Jeg har ikke belæg for at sige det, men det kan da godt være, at man en glømsom morgen pludselig kommer til at sætte bilen til at køre, uden at man er forberedt på det,” siger han.

Er man vant til en bil med forbrændingsmotor, forbinder man typisk også acceleration i bilen med motorlyd, men der er ingen motorlyd i elbiler - endnu i hvert fald. Ifølge et EU-direktiv skal nye elbiler udsende motorlyd ved lave hastigheder for at beskytte fodgængere og cyklister.

Karsten Meyland Lemche peger desuden på, at en Tesla - især S-modellen - er en stor bil, der svarer til at køre i en Audi A6 eller en Mercedes i E-klassen.

“Der kan være mange, som kommer til Tesla fra en mindre bil, og som derfor skal bruge nogen tid på at finde ud af, hvor stor Teslaen

egentlig er,” siger Karsten Meyland Lemche.

Det er Martin Messer Thomsen fra Elbilforeningen FDEL enig i.

“Tesla Model S er længere og bredere end mange andre biler i Danmark. Det er en stor bil, som man kan lave mange uheld med i starten. Det har mere at gøre med, at det er en stor bil, end at det er en elbil. Det er min klare oplevelse,” siger han.

Væn dig til elbilen i sikre omgivelser

Der er dog ikke noget farligt ved at køre hverken Tesla eller andre elbiler.

“Nej, overhovedet ikke. Men der er en overgangsperiode, hvor folk skal vænne sig til at køre en ny type bil, især ved lav hastighed. Man skal vænne sig til at få nogle nye vaner, fordi en elbil skal køres på en lidt anden måde. Men der er bestemt ikke noget at være bange for. Elbiler kører fantastisk,” siger Karsten Meyland Lemche.

Desuden sælges elbiler kun med topudstyrs-pakkerne inden for sikkerhed. Det vil sige, at elbilerne generelt har et meget højt sikkerhedsniveau, som dog ikke nødvendigvis er højere end sikkerheden i traditionelle biltyper, der kan vælges med samme høje sikkerhedsniveau.

Hos Topdanmark kunne forretningsudviklingsdirektør Jens Røpke dog godt tænke sig, at de nye elbilister blev endnu bedre oplyst om forskellene på at køre i elbil sammenlignet med traditionelle biltyper.

“Ja, det kunne være fint. For eksempel kunne der være en anbefaling til, at man i Tesla ikke benytter sig af bilens maksimale accelerationsmulighed,” siger han.

Karsten Meyland Lemche foreslår, at du - hvis du er nyslået ejer af en elbil - starter med at finde en tom parkeringsplads, hvor du kan blive fortrolig med bilen.

“Øv dig i at køre og starte elbilen og måske også at parkere bilen, hvis den er større, end du er vant til,” siger han. ■

Elbiler kræver tilvænning

Flere elbiler end almindelige biler er involveret i uheld. Ekspertter vurderer, at elbiler kræver tilvænning.

“Er den tændt?” Sådan lyder det typiske spørgsmål hos førstegangsføreren af en elbil.

“Når folk får en elbil, skal de vænne sig til, at der ikke er en lyd, når motoren er startet,” siger Karsten Meyland Lemche, testkører for FDM.

Derudover kan accelerationen komme bag på den uerfarne fører af en elbil.

“Accelerationen kommer mere pludseligt i en elbil, hvorimod almindelige biler er lidt mere tøvende i motoren,” forklarer Karsten Meyland Lemche.

Der er også andre forskelle på at køre elbil sammenlignet med traditionelle biler. En elbil har for eksempel slet ingen gear, og det kan være nyt for mange, der er vant til at køre i en almindelig bil med manuelle gear.

“For nogle mennesker vil elbilen være deres første bil med automatgear. Men selv dem, der er vant til at køre med automatgear, vil opleve en forskel, når de skifter til en elbil. Ud over at elbilen er lydløs, er reponstiden på speederpedalen nemlig meget mere umiddelbar end i en

normal bil med automatgear, hvor bilen stadig skal koble til,” siger FDM’s testkører.

Flere uheld med elbiler

En undersøgelse foretaget af Politiken viser, at elbiler oftere er involveret i uheld end andre biltyper. Hos Topdanmark er elbiler involveret i 20 procent flere uheld end andre biltyper, og for elbilmærket Tesla er tallet oppe på 50 procent.

Ifølge mediet føres der ikke statistik over elbilernes andel i alvorlige ulykker.

Forretningsudviklingsdirektør Jens Røpke fra Topdanmark peger på elbilernes acceleration som årsag til de hyppigere uheld.

“Elbiler accelererer typisk hurtigere end benzinerbiler, så det skal føreren vænne sig til. Den hurtige acceleration har således givet flere af

det, vi kalder singleskader, hvor der ikke er andre biler involveret, men hvor man har ramt søjler i parkeringskælder eller sin egen carport,” siger han.

Det er dog en forklaring, som Martin Messer Thomsen, pressetalsmand for Elbilforeningen FDEL, ikke er helt enig i.

“Jeg har ikke hørt om nogen, der mister herredømmet over elbilen på grund af accelerationen,” siger han, men peger på, at der er andre og væsentlige forskelle på en Tesla og en almindelig bil med forbrændingsmotor og gear.

Elbiler er anderledes

Den højere uheldsrate for især Teslaer kan dog også skyldes andre forhold.

Elbiler har for eksempel ikke gear. Det vil sige,