

Styrelsehandling

Utfärdat 2025-06-09

Ärendenummer PAR-2025-00154

Handläggare

Daniel Sandström

Telefon: 0705 -12 38 05

E-post: daniel.sandstrom@p-bolaget.goteborg.se

Remissvar Motion av Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser, handling 2025 nr 64

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

Styrelsen beslutar att tillstyrka motionen under förutsättning att differentierad prissättning på publika laddtjänster provas i pilotform i samverkan med relevanta aktörer, med tydlig utvärderingsplan kopplad till kundbeteende, ekonomi och elnätets belastning.

Sammanfattning

Motionen syftar till att främja smartare elnätsanvändning och lägre kostnader för invånare med elbil genom att införa differentierade priser för publika laddtjänster. Göteborgs Stads Parkering är en viktig aktör i stadens elektrifieringsstrategi och driver idag cirka 1 971 publika laddpunkter. Bolaget har fastprisavtal på el till 2027.

Bolaget är positivt till innovationer som kan främja elektrifiering och hållbar mobilitet, men betonar vikten av långsiktigt hållbara och förutsägbara prismodeller. Differentierade priser innebär både möjligheter och risker som bland annat tekniska begränsningar, ekonomisk påverkan och behov av tydlig kundkommunikation.

Elpriset är bara en av flera kostnadskomponenter. Som exempel kan nämnas att i laddpriset ut mot kund idag ingår: servis, nätavgift (tre delar; energiskatt, överföringsavgift och effektavgift), elpris, hårdvara för laddning, underhåll, molntjänster och back-endplattformar samt betaltjänster. Elpriset utgör således endast en del av priset ut mot kund. Det bör också tilläggas att bolaget är avhängigt det ramavtal Göteborgs Stad har för elförbrukning, och har därmed i praktiken fast pris på el till 2027.

Göteborgs Stads Parkering samarbetar med Göteborg Energi, Business Region Göteborg och andra aktörer för att förstå elnätets kapacitet, behov och användarbeteenden. Dessa samarbeten har tydliggjort att:

- Potentialen att styra laddning via prissättning är begränsad i dagsläget.
- Förändringar bör testas och följas upp i kontrollerade piloter.
- Samordnad kommunikation till kund är avgörande vid förändringar.

Bolaget föreslår att ett eller flera tidsavgränsade pilotprojekt genomförs i samverkan med Göteborgs Energi, Business Region Göteborg, akademiska aktörer och teknikleverantörer. Projekten bör testa prismodeller – exempelvis lägre pris nattetid – i kontrollerad skala, och utvärderas med avseende på laddbeteende, ekonomi, kundupplevelse och påverkan på elnätet. En försöksperiod om 6–12 månader föreslås, med tydliga mätpunkter och utvärderingsplan.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs Stads Parkering är avhängigt det ramavtal Göteborgs Stad har för elförbrukning, och har därmed fast pris, upp till en viss effektförbrukning och sedan spotpris, på el till 2027.

Elpriset är bara en av flera kostnadskomponenter. Som exempel kan nämnas att i laddpriset ut mot kund idag ingår: servis, nätavgift (flera delar; energiskatt, överföringsavgift och effektagift), elpris, hårdvara för laddning, underhåll, molntjänster och back-endplattformar samt betaltjänster.

Ett rörligt pris kan variera beroende på väderförhållandena, tex om det är blåsigt och soligt pressas priserna ner på dagen jämfört med natten. Däremot om det är kallt, mörkt och vindstilla produceras inte lika mycket el och priset stiger. Ett fast pris ger en bättre förutsägbarhet både för bolaget och kunden i det långa loppet.

Bolaget använder i dag en fast prisstruktur för att ge kunderna förutsägbarhet och undvika snabba svängningar på elmarknaden. I tidigare pilotprojekt genomfört av Göteborg Energi, när de ägde och hanterade laddinfrastrukturen, ledde rörliga priser i vissa fall till extrempriiser på upp till 30 kr/kWh.

Rörligt pris ger i teorin möjlighet för kunder att styra sina kostnader, men bidrar också till stor osäkerhet och mycket liten förutsägbarhet. De tekniska utmaningarna med spotpris skulle också leda till kraftigt ökade utvecklingskostnader för bolaget.

I Göteborgs Stads Parkerings uppdrag ingår att underlätta för personer boende i flerfamiljshus att kunna skaffa elbil. En differentierad prissättning kan innebära att priset för att ladda är lägre nattetid vilket är positivt för boende som laddar sin bil under natten. En lägre nattaxa skulle sannolikt behöva kompenseras av högre dagtaxa, med osäker effekt på laddmönster och kundnöjdhet.

Då en klar majoritet idag laddar dagtid har bolaget satt upp ekonomiska kalkyler för att förstå vad lägre pris nattetid skulle kunna innebära ekonomiskt.

Räkneexempel förutsatt oförändrad laddvolym i kWh över dygnet:

Om priset sätts till 4 kr mellan klockan 22:00 och 07:00 och dubbelt så många fordon (jämfört med idag) skulle ladda nattetid så behöver priset höjas med 6,25% dagtid för att hämta hem intäktsbortfallet. Om antalet fordon som laddar nattetid inte ändras behöver dagspriset höjas med 2,8% för att täcka intäktsbortfallet.

I relation till stadens totala elbehov är förbrukningen inom laddinfrastrukturen för personbilar marginell. Därför bör differentierade priser användas där de ger störst effekt i elnätet.

Göteborgs Stads Parkering ska bidra till stadens elektrifierings- och hållbarhetsmål. Bolaget har dessutom som mål att uppnå en viss rörelsemarginal. Vid införande av nya prismodeller krävs ett tydligt affärsunderlag som visar att de förväntade intäktsnivåerna kan bibehållas samtidigt som bolaget stöttar stadens elektrifierings- och hållbarhetsmål.

Göteborgs Stads Parkering samarbetar med Göteborg Energi, Business Region Göteborg och andra aktörer för att förstå elnätets kapacitet, behov och användarbeteenden. Dessa samarbeten har tydliggjort att:

- Potentialen att styra laddning via prissättning är begränsad i dagsläget.
- Förändringar bör testas och följas upp i kontrollerade piloter.
- Samordnad kommunikation till kund är avgörande vid förändringar.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ett differentierat pris kan ha viss påverkan på laddtider, men forskning visar att det är osäkert hur stor effekten blir på val av drivmedel. Förutsättningar som bostadsnära tillgång till laddpunkt, trygghet, och prisnivå på fordon är avgörande faktorer för elbilsägande.

Enligt forskning från initiativet El för ännu fler (ett nationellt projekt som drivs av RISE, i vilket bolaget deltar) ligger betalningsviljan bland användare av publik laddning på 4–6 kr/kWh. Det är i dagsläget oklart om kunder i tillräcklig utsträckning skulle anpassa sitt laddbeteende efter differentierade priser.

Göteborgs Stads Parkering arbetar redan med att utjämna sin egen elförbrukning genom batterilagring. Effektrelaterade lösningar såsom batterilagring och solceller i bolagets anläggningar är under utredning och successiv implementering, men syftar inte till att styra eller stötta laddmönster i större skala.

Om man jämför Göteborgs Stads Parkerings förbrukning inom elladdning är den oerhört mycket mindre än den effekt som kommer behövas för att realisera stadens ambitioner kring gröna etableringar, inom bland annat industrin. Exempel på verksamhetsområden som har stort framtida effektbehov är hamnen, raffinaderier och tillverkningsindustrier. Bolaget ser det som sin roll att stötta stadens mål, men inser också att vi spelar en mindre roll i relation till andra aktörer.

Bedömning ur social dimension

Prismodeller påverkar olika grupper olika. Ett fast pris gör det enklare att budgetera för kostnader, särskilt för hushåll med begränsad ekonomi.

Ett tydligt och enkelt prissystem är viktigt för kundförtroende och brett användande av elladdningstjänsten. För grupper utan möjlighet att ladda hemma är den publika laddningen en av nyckelfaktorerna för att kunna byta till elbil. Därför är det viktigt att prismodellen inte skapar nya trösklar eller ojämlikheter.

Göteborgs Stads Parkering bedömer att dagens modell är jämlik, socialt inkluderande och möjliggör bred användning av laddtjänster, vilket är i linje med bolagets uppdrag och mål.

Att införa prisskillnader mellan dag och natt kräver tydlig och transparent information för att undvika missförstånd.

Det finns också en risk att en modell med lägre pris på natten gynnar grupper med tillgång till parkering nära bostad, och missgynnar grupper med oregelbundna arbetstider eller sämre förutsättningar att ladda nattetid. Detta bör beaktas utifrån ett rättvise- och tillgänglighetsperspektiv.

Samverkan

Ärendet har inte föranlett samverkan med fackliga organisationer.

Bilagor

Motion - H 2025 nr 64.pdf

Ärendet

Ärendet avser remissvar på motion (handling 2025 nr 64) om att införa differentierade priser för publika laddtjänster i Göteborgs Stad.

Beskrivning av ärendet

Göteborgs Stad har mottagit en motion (handling 2025 nr 64) från kommunfullmäktiges ledamöter Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) med förslag om att införa differentierade priser för elbilsladdning, exempelvis lägre priser nattetid, i syfte att sänka kostnader för elanvändare och främja smartare användning av elnätets kapacitet. Motionen har skickats ut på remiss till berörda förvaltningar och bolag, däribland Göteborgs Stads Parkering som ansvarar för en betydande del av den publika laddinfrastrukturen i staden.

Bolaget har därför ombetts att inkomma med synpunkter utifrån sitt uppdrag, sin affärsmodell och sina erfarenheter av användarbeteenden, elförbrukning och tekniska förutsättningar för drift av laddinfrastruktur. Svar ska lämnas till Stadsledningskontoret senast den 1 juli 2025.

Bolagets bedömning

Göteborgs Stads Parkering tillstyrker motionens intention, men anser att differentierad prissättning bör införas stegvis och först provas i pilotform. Ett skarpt genomförande kräver grundlig analys av ekonomiska och sociala effekter, teknisk genomförbarhet samt faktisk påverkan på laddbeteende.

Bolaget bedömer att pilotprojekt är en lämplig och ansvarsfull väg framåt. Syftet är att testa olika prismodeller – exempelvis lägre pris nattetid – i kontrollerad skala för att utvärdera hur kunder reagerar, vilka eventuella styrningseffekter som uppstår, och hur bolagets ekonomi påverkas.

Former för pilotprojekt

Pilotprojekten bör utformas med:

- Göteborgs Energi – som nätägare och energileverantör, för att säkerställa nätkapacitet, prislogik och elsystemeffekter.
- Business Region Göteborg – för att koppla initiativet till stadens övergripande näringslivs- och hållbarhetsstrategi.
- Akademiska aktörer som RISE eller Chalmers – för analysstöd, datainsamling och oberoende utvärdering.
- Digitala systemleverantörer – som möjliggör flexibel prismodellering och kundkommunikation.

Bolaget ansvarar för att:

- Identifiera lämpliga laddplatser för pilot.
- Säkerställa affärsmässighet, datasäkerhet och driftstabilitet.
- Kommuniera förändringar tydligt till berörda kunder.
- Dokumentera och följa upp projektets effekter i enlighet med en framtagen utvärderingsplan.

Tidsram och utvärdering

En försöksperiod om cirka 6–12 månader föreslås, där mätning sker utifrån följande parametrar:

- Förändringar i laddbeteende (till exempel tidpunkt och plats)
- Ekonomisk påverkan för bolaget och kund
- Eventuella elnätseffekter
- Kundernas förståelse och upplevda rättvisa
- Kommunikationens genomslag

Resultaten från pilotprojektet ska ligga till grund för ett ställningstagande kring eventuell bredare implementering.

Bedömning av ärendets principiella beskaffenhet

Bolaget bedömer att ärendet inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt enligt 10 kap. 3 § kommunallagen.

Daniel Sandström

avdelningschef marknad
och affärsutveckling

Kristina Rejare

vd