

Diariennr
10-2025-0716

stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se

Vårt datum/Our date
2025-08-28

Vår referens/Our reference
Malin Flysjö

Ert datum/Your date
2025-04-08

Er referens/Your reference
SLK-2025-00441

Svar på motion av Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser

Sedan den 31 december 2024 äger Göteborg Energi AB inte längre någon publik laddinfrastruktur. Under 2024 har huvuddelen av de laddare som tidigare ägdes av bolaget överlåtits till Parkeringsbolaget. Göteborg Energi AB:s roll är därmed inte längre som operatör eller ägare av publik laddning, utan snarare som en energipartner i bredare elektrifieringsfrågor.

Göteborg Energi AB tar inte ställning till förslaget men delar motionens grundläggande ambition att staden behöver intensifiera arbetet med elektrifieringen av både fordonsflottan och samhället i stort. Vi anser också att det är avgörande att staden löpande utvärderar sina erbjudanden och säkerställer att elektrifiering främjas genom konkurrenskraftiga priser.

Elpriset är en central faktor för möjligheten till omställning. Samtidigt krävs en djupare analys för att bedöma om dynamisk prissättning – så som föreslås i motionen – faktiskt leder till önskad effekt. Mot den bakgrunden tar Göteborg Energi AB inte ställning till det föreslagna beslutet i remissen, men vill framföra ett antal viktiga aspekter som bör beaktas av de aktörer som utformar erbjudandet till kunderna.

Möjligheten att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser

Göteborg Energi AB anser att det är viktigt att staden kontinuerligt ser över prismodeller och prisnivåer för publik fordonsladdning, i syfte att säkerställa att laddinfrastrukturen aktivt främjar elektrifieringen av transportsystemet. Förslag om att införa differentierade laddpriser kopplade till elmarknadens prisnivåer kan ha potential, men motionens argumentation kring den förväntade effekten av en

justerad prismodell behöver nyanseras. Prisets förutsägbarhet samt tillgången till laddare är också avgörande för att skapa tillit och driva omställning.

Prissättning

För privatpersoner med egen laddbox vid bostaden är det främst elhandelspriset per kWh som styr kostnaden för laddning, då investeringskostnader och nätavgifter ofta ses som fasta eller redan avklarade. För publik laddning ser kalkylen annorlunda ut. Här behöver leverantören ta höjd för investeringskostnader, drift, underhåll, kundservice samt betalsystem – vilket innebär att kundens kWh-pris inkluderar betydligt fler kostnadskomponenter än endast inköpspriset på el.

Det är därmed oklart hur stor del av det publika priset som faktiskt är direkt kopplat till rörliga elpriser, vilket försvårar bedömningen av hur stor effekt en mer dynamisk prismodell skulle få för kunden. Mot denna bakgrund bedömer Göteborg Energi AB att det i nuläget saknas tillräcklig grund för att avgöra om en sådan modell skulle motivera de investeringar i systemutveckling som krävs.

Smart laddning och samnyttjande av parkering

Elpriset utgörs av två huvudsakliga delar: elhandelspriset och elnätspriset. Elhandelspriset varierar över tid, ofta timme för timme, vilket gör det svårare för användare att förutse. Elnätspriset är däremot mer stabilt över tid. Effektuttaget kan påverka den totala kostnaden, men inom ramen för publik normalladdning (AC-upp till 22 kW) är effektuttaget lågt och begränsat, vilket gör påverkan på nätet relativt liten.

Parkeringsbolaget erbjuder idag just normalladdning, vilket innebär att eventuell påverkan på elsystemet är lokal och inte bedöms utgöra något hinder för framtida gröna näringslivetableringar. Laddningens användningsmönster är tätt knutet till själva parkeringstillfället – exempelvis dagparkering i samband med arbete eller ärenden, eller nattparkering i bostadsområden. Bilar parkeras inte primärt för att laddas, utan laddning sker som en följd av att fordonet redan står stilla.

Parkeringsbolaget har de senaste åren arbetat aktivt med att öka samnyttjandet av laddinfrastrukturen, vilket är positivt då det bidrar till effektiv resursanvändning och minskat investeringsbehov. För att möjliggöra ett effektivt samnyttjande är förutsägbarhet i prisbilden viktigt. Om dynamisk prissättning leder till stora variationer i pris mellan olika tider eller dagar, riskerar det att skapa osäkerhet hos användare och minska nyttjandet.

Ekonomiska dimensionen

Mot bakgrund av att elfordons konkurrenskraft har minskat till följd av lägre priser på fossila bränslen är det viktigt att staden säkerställer en löpande översyn av prismodellerna för laddning. Genom att erbjuda attraktiva laddpriser kan omställningen främjas på ett kostnadseffektivt sätt.

Ekologiska dimensionen

När fler aktörer ser omställningen som ekonomiskt möjlig påskyndas övergången

till en elektrifierad fordonsflotta, vilket i sin tur minskar både klimatpåverkan och andra skadliga utsläpp från fossildrivna fordon.

Sociala dimensionen

En brett tillgänglig och ekonomiskt rimlig laddinfrastruktur bidrar inte bara till klimatomställningen, utan stärker också social rättvisa genom att fler hushåll – oavsett inkomstnivå – ges möjlighet att ställa om till eldrift. Det minskar även den lokala luftföroreningen, vilket särskilt gynnar barn, äldre och andra grupper som påverkas mest av dålig luftkvalitet.

Sammanfattande bedömning

Göteborg Energi AB delar motionens ambition att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. För att nå detta mål bör fokus vara att utveckla prismodeller som, över tid, säkerställer en bred tillgång till laddning till konkurrenskraftiga och förutsägbara priser – snarare än att i dagsläget införa mer komplex dynamisk prissättning utan tydligt underlag kring effekt och genomförbarhet.

Göteborg som ovan

Per-Anders Gustafsson