

Bolagets principer för betalning av el till laddbara fordon

För styrelsens kännedom redovisas nedan rapport om bolagets principer för betalning av el till laddbara fordon.

Styrelsen föreslås besluta

att godkänna redovisad rapport och bolagets principer för betalning av el till laddbara fordon.

Christian Rockberger
VD

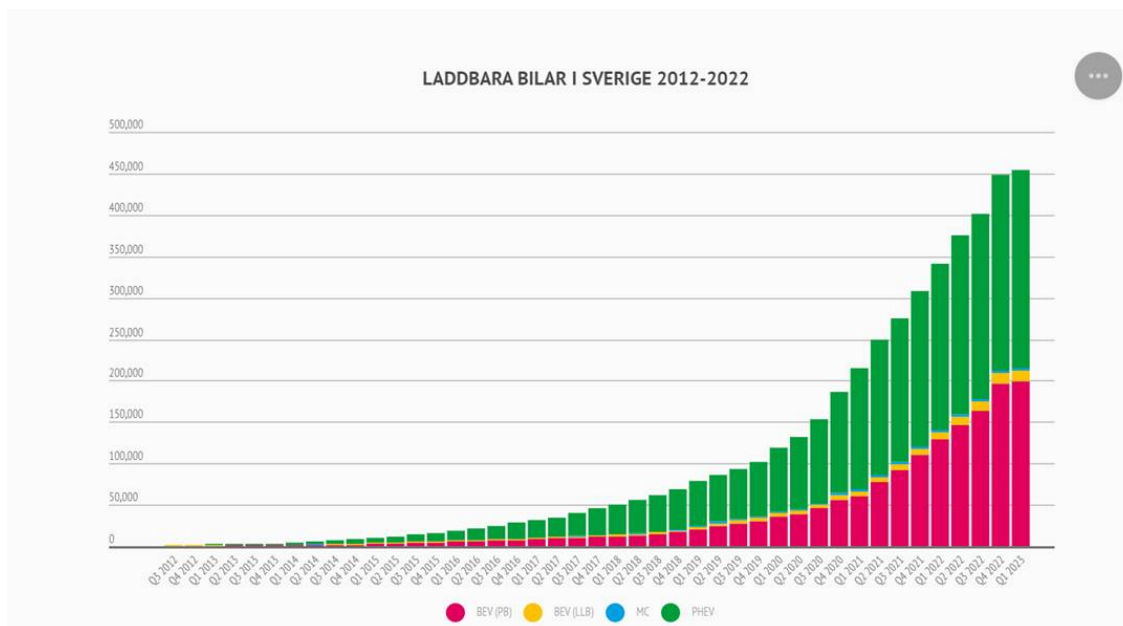
Bilaga:
Brev Konkurrensverket

Sammanfattning

Bolagets principer för betalning av el till laddbara fordon syftar till att optimera affärsmodellen för parkeringstjänster. Det innebär att besöksanläggningarna har en betydligt högre andel ladduttag än vad som oftast efterfrågas. Därutöver erbjuder bolaget endast normalladdning upp till cirka 3,7 kWh, som motsvarar en laddning på cirka 2 mil per timme. Bolagets bedömning är att för denna typ av normalladdning måste det vara en enkel hantering för bilisten. Bolaget har därför valt enkla ersättningsmodeller som innebär schablonmässigt förhöjda avgifter vid fasta förhyrda parkeringar, förhöjda besökstaxor i områden med låga taxor och låta avgiften ingå i besökstaxan i områden med höga besökstaxor och där elen endast utgör en mindre del av parkeringskostnaden.

Utveckling av laddbara bilar

Andelen laddbara bilar varierar stort i riket. Störst andel laddbara bilar har Stockholmsområdet där man även omsätter sina bilar i betydligt högre hastighet. Stockholmsområdets stora andel kan därmed förväntas fortsätta öka i hög takt. Antalet laddbara bilar i Stockholm har mellan år 2010 och år 2022 ökat från närmast obefintlig andel till ca 450 000. Vid årsskiftet 2022/23 var 24 procent av bilarna i Stockholm laddbara, och av de som såldes var 70 procent laddbara. Behovet av utbyggd laddinfrastruktur beräknas därmed fortsatt vara högt.



Historik

Eluttag för att tillgodose behovet av motorvärmare har alltid funnits i en del av bolagets anläggningar. Bolaget började med enstaka uttag för att tillgodose elbilsbrukares behov år 1992. Kring år 2009 ingick bolaget ett pilotsamarbete med en elnätsleverantör för att upplåta 40 laddplatser. En nyckel krävdes för att få åtkomst till laddning men det innebar ingen extra kostnad utöver parkeringsavgiften och bolaget ersatte inte elnätsleverantören. Detta samarbete upphörde 2015. År 2011 invigde Stockholm Parkering Högalidsgaraget där samtliga 200 parkeringsplatser hade laddmöjlighet genom vanligt ladduttag. Bolagets laddplatser ökade då

från 30 till 230. Nuvarande standard för normalladdning, Typ2 mode3 infördes 2012. Bolaget har nu drygt 5300 laddplatser och 12 anläggningar där samtliga anläggningar har laddmöjlighet.

Bolagets roll i laddinfrastrukturen

Bolaget erbjuder enbart normalladdning på maximalt 3,7 kWh. Det innebär att en elbil laddar motsvarande cirka 2 mil i timmen. Denna typ av laddning är ett komplement till parkeringen och det som bolaget även primärt tar betalt för till skillnad från snabbaddning som går 10 till 100 gånger så fort (50-350 kW) och där laddningen utgör den primära affären.

Stockholm Parkering har prövat olika modeller för att ta betalt för el. Erfarenheten är att den typ av laddning som bolaget erbjuder, normalladdning som kombineras med ordinarie parkering, behöver vara så enkel som möjligt. Försök med parallella system som aktiverats genom särskild mobilapp, vid sidan om den som administrerar parkeringen, har inte fallit väl ut.

Nuvarande modeller

Hyreskunder med en fast parkeringsplats betalar en förhöjd månadshyra med 600 kr inklusive moms. Denna förhöjda hyra täcker till cirka hälften kostnaden för elen och till hälften kostnaden för installationen av stolpen.

För besöksparkeringar med hög taxa eller samnyttjade garage med hög taxa tar bolaget inte ut någon extra avgift för elen. Bolaget erbjuder maximalt 3,7 KW vilket motsvarar en elkostnad 7 på cirka kr i timmen. De flesta bilar avslutar laddningen inom tre timmar. Elen utgör en mindre del av parkeringskostnaden som kostar upp till 95 kr per timme.

För besöksparkeringar med låg taxa har bolaget infört en särskild taxa för bilar med pågående laddning för att täcka kostnaden för elen. I Räcksta infartsparkering kostar exempelvis en parkering utan laddning 30 kr per dag och en parkering med laddning 50 kr per dag.

Laddning som en del av parkeringserbjudandet

Att bygga parkeringsanläggningar, som nu ofta sker under jord, är dyrt. Kostnaden per parkeringsplats för de anläggningar som bolaget senast byggt är cirka 700 000 kr. Efter parkeringsköp återstår en investering om cirka 500 000 kr som ska finansieras av de framtida intäkterna. För att finansiera dessa investeringar krävs oftast en timavgift som är fyra gånger högre än på gatan och en hög beläggning. Bolaget arbetar därför aktivt för att uppnå en så hög beläggning som möjligt under dygnets alla timmar. Ofta optimeras garaget genom att inte erbjuda fasta platser utan att genom dekalparkering delvis kunna nyttja samma parkering under olika delar av dygnet för boende, arbetande och besökare. För att uppnå optimal parkering är det även viktigt att inte behöva reservera vissa parkeringsplatser för en viss typ av kunder. Bolaget ser det därför även som affärsmässigt värdefullt att investera cirka 20 000 kr per parkeringsplats på ett större antal parkeringsplatser än som i dagsläget är i behov av laddning.

Elems andel av kostnaden för laddinfrastruktur

Bolaget tar ut en extra avgift på 625 kr inklusive moms vid förhyrd parkering där parkören har fast parkeringsplats. Denna förhöjda avgift ska täcka såväl kostnaden för ladduttaget inklusive installation, samt elförbrukningen och eventuella servicekostnader.

Avskrivningskostnaden för stolpen respektive elen står vardera för cirka halva kostnaden.

Bolagets strategi när det gäller anläggningar utan fasta platser bygger på att ha ett större antal laddplatser än vad som nyttjas för att kunna använda parkeringsplatserna mer optimalt. Det innebär även att elen även står för en förhållandevis liten del av de totala kostnaderna för laddinfrastrukturen. I dessa anläggningar är avskrivningskostnaden för laddinfrastrukturen tre gånger högre än kostnaden för elen.

Samhällsnyttiga vinster

Som redogjorts för ovan ser bolaget flera affärsmässiga vinster med en förhållandevis kraftig utbyggnad av laddinfrastruktur, då denna gynnar parkeringsrörelsen. Vid sidan om dessa vinster finns det flera samhällsnyttiga vinster. Omkostnaderna för att ta betalt för förbrukad el är idag höga. Priserna ligger idag på cirka 5 kr per kWh vid normalladdning och högre vid snabbaddning. Vid dessa prisnivåer finns risken att laddhybrider istället väljer att köra på ett fossilt drivmedel. Bolagets pris per kWh är ca 2 kr inklusive moms.

Bolaget fyller även en viktig roll med att erbjuda laddningsmöjligheter för de som bor i lägenheter och därmed inte själva kan lösa sitt behov av laddning, på samma sätt som de flesta som bor i småhus.

Undantag för poolbilar

Som redogjorts för ovan har bolaget en tydlig princip där man endast erbjuder normalladdning upp till 3,7 kW som har till syfte att täcka bilisternas normala behov. Bilpoolerna kan dock ha ett behov av kraftigare laddning för att inte behöva reserveras för laddning efter varje användare. Bolaget erbjuder därför kraftfullare laddning, upp till 22 kW, för bilpoolsbilar. Bolaget tar här även ut en extra avgift för förbrukad el.

Framtida dimensioneringar för laddning vid förhyrd parkering

En framtida utmaning för bolaget är att nyttja elservisen till fastigheten så effektivt som möjligt när allt fler väljer laddbara fordon. Genom bolagets ledande roll inom laddinfrastruktur inhämtar bolaget mycket information om vilka normala laddbehov som finns. Bolaget arbetar därför med att tydliggöra de förväntningar man kan ha på sin laddning. Framtida trefasladdare, som bättre kan nyttja samtliga faser, innebär även att bolagets effektnivåer justeras. Vid nattparkering anser bolaget i dagsläget att en förväntansnivå på minst 16 kWh/8 mil är rimlig. Dessa nivåer kan dock behöva justeras löpande.

Framtida möjligheter

Tekniken utvecklas för att kunna erbjuda enklare laddningar. En standard som nu prövas, Plug'n Charge innebär att debitering sker automatiskt efter laddning utan annan åtgärd än att man anslutit sitt fordon till laddstolpen. En sådan teknikutveckling kan underlätta för bolaget att ta betalt för faktisk förbrukad el. Bolaget ser även över olika möjligheter för att styra laddningen från högeffektperioder. Ekonomiska incitament kan här utgöra ett värdefullt inslag. Bolaget bevakar därför ständigt den snabba utvecklingen som sker och kan behöva justera principen framöver.

Konkurrensverkets brev till Sveriges kommuner

Konkurrensverket har i en skrivelse daterad den 31 januari 2023 tillskrivit Sveriges kommuner med rubriceringen ”Kommunerna är skyldiga att inte begränsa konkurrensen vid utbyggnad av laddinfrastruktur”. Myndigheten lyfter här bland annat frågan om att erbjuda el

gratis vid publika laddplatser kan stå i konflikt med bland annat kommunala kompetensen, affärsmässiga former för kommunala bolag och likställighetsprincipen. Som redogjorts för ovan anser inte bolaget att man erbjuder gratis el och att prissättningsmodellen bygger på affärsmässiga grunder. För att försäkra sig om att tolkningen varit korrekt har bolaget begärt ut underlaget till konkurrensverkets beslut. Några specifika rapporter eller utredningar finns dock inte. Den rapport från SKR som Konkurrensverket delvis hänvisar till i brevet, är över fem år gammal och hänvisar delvis till en föråldrad lagstiftning när det gäller ellagen och nätkoncession. Från JO har bolaget tagit del av två anmälningar som avser Söderhamns kommun där ingen avgift tas ut från vare sig parkeringen eller laddningen.