

Yttrande

Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet

(2025-10-21)

Yttrande angående Motion av Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser

Yttrandet

Göteborgs rödgröna styre instämmer i motionens intention och anser motionen vara besvarad med anledning av att Göteborgs Stads Parkering AB får i uppdrag att ta fram en lägre prissättning för elladdning under nattetid i 2026 års budget, inom ramen för erbjudandet "Elladdning natt".

Göteborgs Stads Parkering AB:s prissättning på elladdning är idag avhängigt det ramavtal Göteborgs Stad har för elförbrukning, som innebär ett fast pris på el fram till år 2027. I samband med omförhandling av stadens ramavtal för elförbrukning kommer frågan om elladdning aktualiseras, vilket skulle kunna resultera i en differentierad prissättning i syfte att få till stånd lägre kostnader under olika tider på dygnet.

Yrkande

Liberalerna

Särskilt yttrande

Centerpartiet

2025-10-17

Ärende 38

Yrkande angående Motion av Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Göteborgs Stads Parkering AB får i uppdrag att genomföra en pilot för differentierad prissättning av elbilsladdning. Syftet är ta fram en modell som kan bidra till smartare styrning av elpriset och möjlighet till lägre laddpriser vissa tider på dygnet. Piloten ska genomföras senast augusti 2026.

Yrkandet

Elektrifieringen av fordonsflottan är en viktig del av klimatomställningen och en pusselbit till attraktivare stadsmiljö med mindre buller. I Göteborg är det möjligt att ladda sin elbil på Parkering Göteborgs laddplatser genom antingen besöksparkering, parkeringstillstånd eller ett särskilt nattladdningskort. Totalt finns cirka 2 000 laddplatser och staden bygger löpande ut laddinfrastrukturen. För närvarande kostar laddning på stadens anläggningar 5 kr/KWh. Priset gäller oavsett tid på dygnet och aktuella elpriser. Nivån fastställdes när elpriset var ovanligt högt.

I syfte att använda stadens laddinfrastruktur för att styra laster och möjliggöra för lägre laddpriser på vissa tider av dygnet anser vi att staden bör testa differentierade priser för laddning. Det skulle stärka förutsättningarna för näringslivets elbehov och för den enskilde konsumenten.

Göteborgs Stads Parkering AB och Göteborg Energi AB instämmer båda med motionens intention. Parkeringsbolaget föreslår att införa reformen stegvis och att först pröva den i pilotform. Vi delar den slutsatsen. Genom att genomföra en pilot med differentierade priser finns möjlighet att göra marknadsanalyser och testa olika typer av affärsmodeller för att få bäst resultat, både för effekten på elnätet och för den enskilde konsumenten.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-09-10

Ärendenummer SLK-2025-00441

Handläggare

Hedwig Andrén Gustafson

Telefon: 031-368 02 33

E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

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

Motionen

Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) föreslår att kommunfullmäktige beslutar ge Göteborgs Stads Parkerings AB och Göteborg Energi AB i uppdrag att införa differentierade priser på elbilsladdning i syfte att främja smartare användning av elnätet och större möjligheter för kunder att kunna sänka sina kostnader för laddning.

Enligt motionärerna är elektrifieringen av fordonsflottan en viktig del av klimatomställningen och en pusselbit till attraktivare stadsmiljö med mindre buller. I Göteborg är det möjligt att ladda sin elbil på Parkeringsbolagets laddplatser genom antingen besöksparkering, parkeringstillstånd eller ett särskilt nattladdningskort. Totalt finns cirka 2 000 laddplatser och staden bygger löpande ut laddinfrastrukturen. För närvarande kostar laddning på stadens anläggningar 5 kr/KWh. Priset gäller oavsett tid på dygnet och aktuella elpriser. Nivån på elpriset fastställdes när kostnaden var ovanligt hög.

En viktig förutsättning för att undvika att det uppstår effektbrist på delar av dygnet är att få till en smartare användning och styrning av elnätet. Elbilsladdning innebär, i takt med att fler kör elbil, en allt större potential för att styra laster i elnätet. Att ha en prismodell där kundens pris är fast oavsett tid dygnet och oavsett underliggande elpris nyttjar inte den potential som finns för smartare elanvändning och lägre kostnader för prismedvetna kunder.

Motionärerna menar därför att tillämpa differentierade priser, exempelvis utifrån elnätsbelastning/tid på dygnet och elpriser, skulle innebära att staden bidrar till att avlasta elnätet. Det kan även möjliggöra för lägre elpriser för kunder som bidrar till detta, exempelvis genom nattladdning då effektbrist är en mindre risk. Utmaningar för differentierade elpriser kan vara behov av nya tekniska lösningar, elavtalsupphandlingar och kommunikation till kunderna.

Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till Göteborgs Stads Parkerings AB, Göteborg Energi AB och Business Region Göteborg AB. Remissinstansernas beslut redovisas i nedanstående tabell. Remissyttrandena i sin helhet finns som bilagor till detta tjänsteutlåtande.

Remissinstans	Beslut
Göteborgs Stads Parkerings AB	Tillstyrker med nedan framförda villkor. Översänder bolagets remissvar som eget yttrande.
Göteborg Energi AB	Tar inte ställning till förslaget.
Business Region Göteborg AB	Tar inte ställning till förslaget.

Remissinstansernas överväganden

Göteborgs Stads Parkering AB instämmer med motionens intention, men anser att differentierad prissättning bör införas stegvis och först prövas i pilotform. Ett skarpt genomförande kräver grundlig analys av ekonomiska och sociala effekter, teknisk genomförbarhet samt faktisk påverkan på laddbeteende. Bolaget bedömer därför att ett 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.

Göteborgs Stads Parkering AB samarbetar med Göteborg Energi AB, Business Region Göteborg AB och andra aktörer för att förstå elnätets kapacitet, behov och användarbeteenden.

Göteborg Energi AB instämmer med 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.

Business Region Göteborg AB (BRG) instämmer i motionens budskap om att staden behöver stärka arbetet med både elektrifiering av fordonsflottan och samhället i stort. BRG anser även att det är viktigt att löpande utvärdera stadens erbjudanden och säkerställer att vi underlättar för elektrifiering genom ett konkurrenskraftigt pris. Priset på el är en viktig del i möjligheten att ställa om. Samtidigt är det inte givet utan en djupare analys att dynamisk prissättning har den önskade effekten.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Staden har ett ramavtal för elförbrukning och har därmed fast pris på el till 2027, upp till en viss effektförbrukning och sedan spotpris. Elpriset är bara en av flera kostnadskomponenter. Där ingår exempelvis servis, nätavgift. Idag använder Göteborgs Stads Parkering AB en fast prisstruktur för att ge kunderna förutsägbarhet och undvika snabba svängningar på elmarknaden.

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. Därför bör differentierade priser användas där de ger störst effekt i elnätet.

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.

Bedömning ur ekologisk dimension

Elektrifiering av transporter bidrar till minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet. De lägre bullernivåer, framför allt vid låga hastigheter, leder till en mer hälsosam och trivsam stadsmiljö.

Göteborgs Stads elektrifieringsplan har som syfte att säkerställa att elektrifieringen av transportsystemet implementeras på ett resurseffektivt och målinriktat sätt. Den ska bidra till att nå stadens mål om minskade växthusgasutsläpp från transportsystem.

I Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram finns delmålet Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter. Målvärdet minst 90 procent lägre utsläpp jämfört med 2010 för indikatorn Utsläpp av växthusgaser från transporter i Göteborg - kan gynnas av åtgärder som främjar elbilsanvändning.

Bedömning ur social dimension

För att elektrifieringen ska gynna hela staden är det viktigt att laddinfrastrukturen är rättvis och inkluderande. Det är av vikt att socioekonomiskt svagare områden inte halkar efter i elektrifieringsomställningen.

Att köra elbil minskar buller och särskilt luftföroreningar. Detta gynnar barn, äldre och andra grupper som påverkas mest av dålig luftkvalitet.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

Bilagor som utgör beslutsunderlag

1. Motionen
2. Göteborgs Stads Parkerings AB:s handlingar 2025-06-12 § 76
3. Göteborg Energi AB:s handlingar 2025-08-28 § 19
4. Business Region Göteborg AB:s handlingar 2025-06-16 § 59



Handling 2025 nr 64

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

Elektrifieringen av fordonsflottan är en viktig del av klimatomställningen och en pusselbit till attraktivare stadsmiljö med mindre buller. I Göteborg är det möjligt att ladda sin elbil på Parkering Göteborgs laddplatser genom antingen besöksparkering, parkeringstillstånd eller ett särskilt nattladdningskort. Totalt finns cirka 2 000 laddplatser och staden bygger löpande ut laddinfrastrukturen. För närvarande kostar laddning på stadens anläggningar 5 kr/KWh. Priset gäller oavsett tid på dygnet och aktuella elpriser. Nivån fastställdes när elpriset var ovanligt högt.

Vår bedömning är att staden behöver stärka arbetet med både elektrifiering av fordonsflottan och samhället i stort. En viktig förutsättning för detta är att få till en smartare användning och styrning av elnätet så det inte uppstår effektbrist på delar av dygnet. Att säkerställa tillräcklig effekt i elnätet är särskilt avgörande för kommande gröna näringslivsetableringar. Elbilsladdning innebär, i takt med att fler kör elbil, en allt större potential för att styra laster i elnätet. Att ha en prismodell där kundens pris är fast oavsett tid dygnet och oavsett underliggande elpris nyttjar inte den potential som finns för smartare elanvändning och lägre kostnader för prismedvetna kunder. Att tillämpa differentierade priser, exempelvis utifrån elnätsbelastning/tid på dygnet och elpriser, skulle innebära att staden bidrar till att avlasta elnätet. Det kan även möjliggöra för lägre elpriser för kunder som bidrar till detta, exempelvis genom nattladdning då effektbrist är en mindre risk.

Göteborgs Stads Parkerings AB och Göteborg Energi AB får därför i uppdrag att införa differentierade priser på elbilsladdning i syfte att främja smartare användning av elnätet och större möjligheter för kunder att kunna sänka sina kostnader för laddning. För närvarande kan utmaningar för differentierade elpriser vara behov av nya tekniska lösningar, elavtalsupphandlingar och kommunikation till kunderna. Detta behöver hanteras och får inte vara ett hinder för att på sikt lyckas med en smartare elanvändning.

Förslag till beslut i kommunfullmäktige:

Göteborgs Stads Parkerings AB och Göteborg Energi AB får i uppdrag att införa differentierade priser på elbilsladdning i syfte att främja smartare användning av elnätet och större möjligheter för kunder att kunna sänka sina kostnader för laddning.

Emmyly Bönfors (C)

Axel Darvik (L)

Utdrag ur Protokoll

Sammanträdesdatum: 2025-06-12

§ 76 PAR-2025-154

Remissvar Motion av Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differensierade priser

Beslut

Styrelsen beslutar att anta bolagets remissvar som sitt eget och översända det till Stadsledningskontoret.

Handlingar

1. TU Remiss elladdning v2.1, 2025-06-10
2. Bilaga 1 H 2025 nr 64 3

Handlingar skickas till

Stadsledningskontoret

Justeringsdag

2025-06-17

Vid protokollet

Sekreterare

Monika Jukic

Ordförande

Susanne Bomark

Justerande

Gertrud Ingelman

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 effektagift), 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.
- Kommunicera 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

STYRELSEPROTOKOLL

Bolag: Göteborg Energi AB
Protokollsnr. 2025/05
Dag: 2025-08-28 **Tid:** 12.30 – 16.50
Plats: Johan Willins Gata, rum Hammarkullen

Närvarande:
Ledamöter

Gunnar Westerling, ordförande
 Armand Emre Santa, *t.o.m. p 16*
 Anders Åkvist
 Fadila Bajraktarevic
 Nicklas Attefjord, 1:e vice ordförande
 Mats Rahmberg, 2:e vice ordförande
 Per Eric Trulsson
 Ellinor Karlsson, *t.o.m. p 14*

Suppleanter

Mattias Henriksson, *tjänstgör fr.o.m. p 15*
 Adli Abouzeedan, *tjänstgör*

VD

Per-Anders Gustafsson

Ekonomidirektör

Hedvig Aspenberg

Protokollförare

Anna Maria Dermark Dunér

Personalrepresentanter

Helena Grunditz, SACO
 Ulf Berndtsson, Vision
 Lennart Kramér, Vision

Övriga närvarande

Daniel Stridsman, *pp 1-7*
 Markus Eriksson, *p 7*
 Daniel Eklund, *pp 7, 10-12, 20*
 Emma Gustafsson, *pp 10-11*
 Lars Edström, *pp13-14*
 Glenn Eliasson, *p 13*
 Jennie Sjöstedt, *p 14*
 Arto Pitkäniemi, *p 15*
 Christofer Åslund, *p 17*

Frånvarande:
Frånvarande

Johan Gente
 Henrik Sjöstrand
 Abo Moradi
 Lovisa Djurklou
 Eduard Constantin Neagoe

Diarienummer:

10-2025-0716

Ärende:

19. **Svar på remiss - Motion av Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser**

Handlingarna har varit på förhand utsända och anses föredragna.

Styrelsen diskuterar.

Styrelsen antecknar informationen.

Rätt utdraget i tjänsten intygar



Ann-Jeanette Pihlström

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

Utdrag ur protokoll fört vid ordinarie styrelsesammanträde vid Business Region Göteborg 2025-06-16.

§ 59 Remiss Om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser

Jonas Eriksson presenterade underlaget för remissvar för motion av Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser.

Styrelsen för Business Region Göteborg AB beslutade att,

inte ta ställning till förslagen i motionen om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser.

Rätt utdraget intygar:

.....
Jessica Nilsson
VD-assistent
Business Region Göteborg AB



Yttrande remiss
Styrelsen 2025-06-16
Ärende/Paragraf: 59

Handläggare: Jonas Eriksson, Gruppchef
Telefon: 031-367 61 23
E-post: jonas.eriksson@businessregion.se

Remiss: Motion av Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser

Förslag till beslut

I styrelsen för Business Region Göteborg:

Att inte ta ställning till förslagen i motionen om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser.

Sammanfattning

Stadsledningskontoret har bett BRG att inkomma med remissvar på ärende SLK-2025-00441 gällande motion av Emmyly Bönfors (C) och Axel Darvik (L) om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser.

BRG instämmer i motionens budskap om att staden behöver stärka arbetet med både elektrifiering av fordonsflottan och samhället i stort. BRG anser även att det är viktigt att staden löpande utvärderar våra erbjudanden och säkerställer att vi underlättar för elektrifiering genom ett konkurrenskraftigt pris.

Priset på el är en viktig del i möjligheten att ställa om. Samtidigt är det inte givet utan en djupare analys att dynamisk prissättning, så som det lyfts fram i motionen, har den önskade effekten och därför väljer vi att inte ta ställning till förslaget till beslut i remissen men vill skicka med ett antal viktiga aspekter som bör adresseras av de aktörer som utformar erbjudandet till kunderna.

Remissvaret ska ha kommit in till stadsbyggnadsförvaltningen via stadsledningskontoret stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se senast den 30 augusti 2025.

Möjligheten att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser

Det är viktigt att staden löpande ser över de prismodeller och prisnivåer som finns för elladdning för att säkerställa att staden aktivt verkar positivt för en elektrifiering av transportsystemet. Förslag med differentierade laddpriser baserat på faktiskt elpris kan vara positivt men argumentationen i motionen kring den förväntade effekten av justerad prismodell behöver nyanseras. Därtill är trygghet i prissättning och framför allt tillgänglighet till laddare andra viktiga aspekter.

Prissättning

För många privatpersoner med egen laddbox vid fastigheten så blir elkostnaden, priset per kWh, oftast en avgörande del för hur man planerar sin laddning eftersom investeringskostnaden för laddbox och nätavgift oftast inte räknas in lika tydligt som vid publik laddning. För publik laddinfrastruktur så behöver leverantören oftast säkerställa att kostnader för exempelvis investering, kundservice, underhåll och betalsystem räknas med i det kWh-pris som kunden betalar. Detta innebär att det är ett frågetecken hur stor del av det pris som kunden ser som kWh-pris som är en faktiskt kWh-kostnad för exempelvis Parkeringsbolaget. Detta innebär att BRG även har svårt att ta ställning till om investeringar för dynamisk prissättning skulle få en betydande effekt på priset till kund och därför motivera kostnader för utveckling.

Smart laddning och samnyttjande av parkering

Generellt finns en motsägelse mellan elhandelns prisstrategi för att jämna ut efterfrågan och nätägarnas prisstrategi för att få ner effekttopparna. Parkeringsbolaget erbjuder endast långsamladdning (AC-laddning) med låg effekt som per definition har relativt låg belastning på elnätet i stort. En eventuell effektbrist på grund av långsamladdning uppstår endast i mycket lokal omfattning och bedöms inte påverka kommande gröna näringslivsetableringar i nämnvärd omfattning.

Användning av laddningsmöjlighet på stadens parkeringsplatser är starkt kopplat till syftet med bilens parkering på platsen, exempelvis för ärenden eller arbete dagtid, alternativt nattparkering nattetid. Dessa är inte givet utbytbara. Laddning sker på grund av att bilen står still. Det är sällan bilen parkeras enbart i syfte att laddas. Vi vet att Parkeringsbolaget de senaste åren arbetat för att öka samnyttjandet av laddinfrastrukturen i syfte att hålla nere behovet av investering i nya laddare, vilket är positivt för kunderna. För effektivt samnyttjande kan det antas viktigt med förutsägbarhet i pris för att vara trygg i samnyttjande av laddinfrastruktur. Om

dynamisk prissättning skulle resultera i stora prisskillnader kan prissättningen skapa flaskhalsar i samnyttjandet och driva på efterfrågan på fler laddare.

Utifrån motionens ambition om att öka takten på elektrifieringen så bör inriktningen vara att ta sikte på att skapa prismodeller som över tid säkerställer tillgång till laddning till konkurrenskraftigt pris.

Bedömning ur ekonomisk dimension

I ett läge där den relativa konkurrenskraften för elektriska fordon minskat till följd av lägre priser på fossila bränslen är det viktigt att staden löpande ser över prismodellerna för den laddning som erbjuds. Ett konkurrenskraftigt pris kan vara ett positivt sätt att driva på omställning med mindre behov av andra kostsamma subventioner.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genom att fler aktörer ser det som ekonomisk möjligt att göra omställningen så snabbar vi också på övergången till en elektrisk fordonsflotta och minskar både klimatutsläpp och andra skadliga utsläpp som idag kommer från de fossila drivlinorna.

Bedömning ur social dimension

Inga särskilda aspekter.

Bilagor

- 1: Remissmissiv Motion om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser.
- 2: Motion om att sänka kostnaderna för elbilsladdning genom differentierade priser - H 2025 nr 64

Patrik Andersson

Vd, Business Region Göteborg AB