

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden**

Datum:  
2021-08-11

Diarienummer:  
GSN-2021-01912

Handläggare:  
Roger Lasu

## Taxa för elladdning av fordon på allmän plats

### Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** anta taxa för elladdning av fordon på allmän plats enligt ärendets **bilaga 1**.

### Ärendet

En utbyggnad av laddinfrastruktur för fordon är en viktig del för omställning till en fossilfri fordonsflotta och genom att tillhandahålla möjlighet till laddning på allmän plats kan Uppsala kommun bidra till omställningen. Inom kommunen ansvarar Uppsala parkerings AB för utbyggnaden och driften av laddinfrastrukturen på allmän plats. Hitintills har ingen avgift tagits ut men med ett ökat nyttjande bör en avgift tas ut för att täcka kommunens kostnader.

Parkeringsavgifter tas ut enligt trafikförordningen, där finns dock inte möjligheten att ta ut avgift för laddplatser definierad och avgifter för elladdning bör därför särskiljas från parkeringsavgiften. Rättsläget kring avgifter för el-laddning på allmän plats har inte prövats och är därför osäkert. Trots det något oklara rättsläget är det skäligt att kommunen tar ut en avgift och därför föreslås att en taxa fastställs.

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med kommunledningskontoret och Uppsala parkering AB.

Ärendet har inga konsekvenser sett ur perspektiven barn och jämställdhet. Om en avgift för el-laddning av fordon på allmän plats inte tas ut kan det på sikt påverka privata aktörers möjlighet till etablering på marknaden. Att en avgift tas ut är därför viktigt ur ett näringslivsperspektiv.

## Föredragning

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår en taxa med en högsta tillåtna avgift för laddning av fordon på allmän plats i enlighet med det förslag som Uppsala parkerings AB tagit fram, **bilaga 1**.

Maxtaxan föreslås utifrån en kalkyl som är gjord för S:t Eriks torg där avgiften ger kostnadstäckning för investeringar i laddinfrastruktur, molntjänst, el-relaterade kostnader samt driftkostnader enligt förslag från Uppsala parkerings AB, **bilaga 3**. Kostnaden för laddning mot slutkund hamnar på 4,02 kronor per kilowattimme inklusive moms.

I handlingsplanen för parkering som antogs av gatu- och samhällsbyggnadsnämnden i april 2016 står: "Uppsala kommun har som mål att fordonen år 2020 till 90 % ska drivas med förnybara bränslen. För att nå detta mål, och klimatmålen i stort, kommer elbilar att vara en viktig pusselbit. Kommunen ska säkerställa god tillgång till laddinfrastruktur i kommunens egna parkeringsanläggningar samt på allmän platsmark."

Det är skäligt att en kommun tar ut en avgift för laddningen av fordon jämte ordinarie parkeringsavgift för att finansiera sina elkostnader, installation av laddinfrastruktur och för att privata anläggningar inte ska missgynnas i konkurrensen med kommunala.

Laddplatser på allmän platsmark är per definition en plats reglerad med lokal trafikföreskrift enligt trafikförordningen med innebörden att endast fordon som kan laddas med el för sin framdrivning kan stå uppställd oavsett om fordonet laddas eller inte. På privat fastighetsmark är laddplatser i formell mening inte är reglerade med någon lokal trafikföreskrift.

Kommunen kan på allmän platsmark ta ut parkeringsavgifter för att ordna trafiken, kommunen får inte införa parkeringsavgifter av andra skäl enligt trafikförordningen. Laddplatser är inte parkering och det råder oklarhet huruvida man kan ta ut parkeringsavgifter för uppställning på en laddplats. Denna fråga har inte överprövats. På samma sätt råder det oklarhet om det går att ta betalt för den el som förbrukas på en laddplats. En kort sammanfattning av hur några andra kommuner hanterat laddplatser på allmän plats finns i **bilaga 2**.

Lokala trafikföreskrifter som kommunen fattar beslut om kan överklagas till Länsstyrelsen. Vid en vidare överklagan når ärendet Transportstyrelsen som också är högsta instans. Villkor som tillkommer utanför de lokala trafikföreskrifterna, i detta exempel om kostnader för laddning, kommer troligen inte att kunna överklagas denna väg. Huruvida frågan kan komma att prövas juridiskt på annat sätt får framtiden utvisa. Detta rättsläge till trots föreslår stadsbyggnadsförvaltningen att kommunen tills vidare tar betalt för den el som förbrukas på laddplatser. Om rättsläget senare visar att detta inte är möjligt får kommunen anpassa sig till den då rådande situationen.

## Ekonomiska konsekvenser

Att införa en taxa för el-laddning på allmänplats har inga ekonomiska konsekvenser för gatu- och samhällsmiljönämnden. Utbyggnaden av laddinfrastruktur på allmän plats bekostas av Uppsala parkerings AB som också ansvarar för drift och får in avgiften. Förslaget till taxa ger täckning för kommunens kostnader.

## Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad den 11 augusti 2021

- Bilaga 1, Förslag till taxa för elladdning på allmän plats
- Bilaga 2, Omvärldsbevakning, information från andra städer
- Bilaga 3, Skrivelse från Uppsala parkerings AB "Taxaförslag laddinfrastruktur allmän plats" daterad 16 juni 2021

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson  
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Datum:  
2021-08-11Diarienummer:  
GSN-2021-01912

## Förslag på maxtaxa för elladdning av fordon på allmän plats

Effekt	Maxtaxa
22 kW	90 kr/h
11 kW	45 kr/h
3,7 kW	15 kr/h
1,85 kW	7 kr/h

## **Stockholms stad**

Stockholms stad utgår från två principer vid reglering av laddplatser. Avhängig kategori av laddning, snabb- och normalladdning, har man valt att betrakta en laddplats som ändamålsplats eller parkeringsplats.

De laddplatser där man använder sig av snabbaddning är när man har villkorat uppställningstiden till max 30 min i följd. För denna uppställning tar Stockholms stad inte ut någon parkeringsavgift då man anser att dessa platser är att betrakta som ändamålsplatser. Motivet till att betrakta dem som laddplatser anser man vara att det finns ett specifikt syfte med uppställningen, ett ändamål, vilket är att ladda fordonet.

De platser där normalladdare finns uppsatta, betraktar Stockholms stad som parkeringsplatser då man kan stå uppställd där en längre tid och man anser att man inte kan använda sig av samma logik som vid snabbaddning. Dessa platser regleras med villkor för avgift och uppställningstid som för övriga parkeringsplatser i aktuellt område.

Avseende kostnad för el i samband med laddning har Stockholms stad inte någon inblandning i detta. Man anser det vara en uppgörelse mellan parkören och elleverantören och betalningen sker via app.

## **Göteborgs Stad**

Nedan följer två utdrag ur Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon. Planen beskriver Göteborgs stads nuvarande ställningstagande avseende laddplatser på gatumark:

"På gatumark ska Göteborgs Stad vara mycket restriktiv med att etablera laddning. På gatumark ska många behov jämkas samman och ytorna används till många varierande ändamål. Investeringar i laddinfrastruktur innebär att platsen under lång tid kommer användas till parkering där bilar laddas. Det är bättre att hänvisa sådana behov till tomtmark, garage, bensinstationer, köpcentra och liknande."

samt;

"Göteborgs Stad ska inte erbjuda billig eller gratis parkering till användare av elbilar. Billig parkering ökar bilåkandet och konkurrerar med målen om att öka gång, cykel och kollektivtrafik, och att biltrafiken ska minska. Erfarenheter från tidigare miljöbilsparkering i Göteborg visar också att man får problem med parkeringstillgången i takt med att antalet gratisparkerare ökar."

## **Malmö stad**

Sammanfattningsvis har Malmö valt att avvakta med att förlägga laddplatser till gatumark. Detta på grund utav att man anser juridiken i frågan vara svårtolkad. Malmö stad följer den fortsatta utvecklingen angående laddplatser och hur andra städer väljer att agera i frågan.

Handläggare:  
Nina Gustafsson Hassaine  
Magdalena Wiksten

Till Gatu- och samhällsmiljönämnden

## Taxaförslag laddinfrastruktur allmän plats

Majoriteten av laddningarna av laddfordon sker idag vid platsen för nattvila, oftast i hemmet. Det är även där det är som billigast att ladda sin bil. Kostnaden för hemmaladdning ligger på ca 1,5–2 kr/kWh, vilket är ansenligt mindre än vad det kostar att ladda vid publika laddplatser.

Uppsala Parkerings AB (UPAB) befintliga laddinfrastruktur och dess tillgängliga laddeffekt varierar från 1,85 kW till 22 kW. I dagsläget tar UPAB ingen avgift för laddning på allmän plats i Uppsala. Det påverkar både UPAB i den mån av utebliven inkomst och minskad möjlighet till fortsatt investering i laddinfrastruktur på allmän plats samt i form av stadens konkurrenssituation. Gratis laddning prisdumpar samtidigt marknaden och ger ej utrymme för privata aktörer att etablera sig på marknaden. Genom att införa en taxa för laddning på allmän platsmark öppnar UPAB därmed upp för en önskvärd konkurrens från andra aktörer.

Utifrån de förutsättningar som finns presenterar UPAB en så kallad tvåstegsraket för taxa på allmän platsmark. Första steget är en tidsbaserad taxa (kr/h) för laddning för att sedan, när tekniken och förutsättningar finns, implementera en energibaserad taxa (kr/kWh).

### Steg 1 – tidsbaserad taxa

En timtaxa innebär en schablonavgift för laddning per timme som läggs på parkeringsavgiften. Det innebär att det kan bli dyrare för slutkunden att ladda med en lägre effekt under en längre tidsperiod jämfört med hög effekt under en kort tid. Detta kan till viss del lösas med en effektdifferentierad prismodell med ett timpris för respektive effekt. Laddtaxan tar höjd för investeringar av laddinfrastruktur, molntjänst, elkostnader och driftkostnad. Ingen vinst eller eventuella statliga bidrag finns med i beräkningarna.

Likt parkeringsavgiften kan en timtaxa fungera som trafikstyrning vilket gör det till viss del möjligt att fördela trafiken från de allmänna platserna in i UPAB:s egna anläggningar på kvartersmark.

## Steg 2 – energibaserad taxa.

När tekniken finns tillgänglig är det av intresse att implementera en taxa baserad på laddad energimängd [kr/kWh]. Denna betalningsform är vanlig hos andra aktörer och efterfrågas vanligtvis av användare. Med energibaserad taxa tas hänsyn till hur länge fordonet står anslutet samt med vilken effekt ( $[\text{kr/kW}] \times [\text{tid}]$ ). Denna taxa kan anses vara den mest rättvisa modellen där slutkunden endast betalar för det hen faktiskt laddar.

En energibaserad taxa föreslås initialt testas i UPAB:s egna anläggningar innan den implementeras på allmän platsmark. Taxan kan även medföra en viss trafikstyrning in i de egna anläggningarna då denna typ av betallösning är fördelaktig framför den tidsbaserade taxan.

## Förslag på timbaserad taxa

S:t Eriks Torg är idag den anläggning som anses vara mest lik den önskvärda formen av laddning på allmän plats – ett till två par platser med destinationsladdare utan övriga byggnader och energiförbrukande poster. Platserna möjliggör semisnabbladdning (upp till 22 kW) för stadens invånare och besökare utan att tillföra allt för stora mängder trafik in i centrala Uppsala.

UPAB föreslår därmed en maxtaxa baserad på en kalkyl för S:t Eriks Torg, som ger kostnadstäckning inklusive investeringar i laddinfrastruktur, molntjänst, elrelaterade kostnader och driftkostnader. Kostnaden för laddning mot slutkund hamnar då på 4,02 kr/kWh inklusive avskrivning och moms, vilket läggs på den ordinarie parkeringsavgiften i respektive zon, se Tabell 1. Ingen vinst eller eventuella statliga bidrag finns med i beräkningarna. UPAB ansvarar för respektive anläggnings levererade effekt och att taxan sätts utifrån maxtaket. Värt att notera är att vid framtagandet av den kostnadstäckande taxan framkommer att största kostnads-posten är installation och inköp av laddinfrastruktur – elhandelskostnaden står endast för en liten del.

För omräkning av en energibaserad taxa [kr/kWh] till en timbaserad taxa [kr/h] multipliceras energipriset med laddstolpens effekt ( $[\text{kr/kWh}] \times [\text{kW}] = [\text{kr/h}]$ ). På så vis fås en relevant kostnad per laddeffekt och ansluten tid mot slutkund. Det kan anses vara så lik en energibaserad taxa som möjligt.

Tabell 1. Förslag på maxtaxa för respektive laddeffekt.

<b>Inkl. avskrivning (4,02 kr/kWh)</b>	
<b>Effekt</b>	<b>Maxtaxa</b>
22 kW	90 kr/h
11 kW	45 kr/h
3,7 kW	15 kr/h
1,85 kW	7 kr/h

## Omvärldsbevakning

Utifrån den sammanställning av omvärldsbevakningen som genomförts, se Tabell 2, framkommer att UPAB:s förslag på maxtaxa ligger något högre än övriga aktörer på marknaden. Det kan bero på flera faktorer så som attraktivitet i samband med merförsäljning, låga investeringskostnader av laddinfrastruktur i relation till övriga kostnader och investeringsbidrag. Exempel på aktörer med sådana förutsättningar är mataffärer, gallerior och bensinstationer. Det är faktorer som UPAB inte kan ta hänsyn till, då laddning och parkering är bolagets primära affärsområde.

Det kan därmed ej anses vara ekonomiskt hållbart att inte ta med investeringskostnader för laddinfrastruktur då investering- och installationskostnader är den största posten jämfört med elhandelskostnaderna i kombination med att bidrag för investeringar väntas minska och/eller försvinna.

Tabell 2. Omvärldsbevakning - andra aktörers prissättning av laddning på allmän plats.

Aktör	Pris	Effekt kW	Motsvarande timpris (kr/h)
UPAB:s maxtaxa	4,02 kr/kWh	22 kW 11 kW 3,7 kW 1,85 kW	90 kr/h 45 kr/h 15 kr/h 7 kr/h
Hemma	1,5–2 kr/kWh		
Barkabystaden	3 kr/kWh	22 kW	66 kr/h
Bee/Mer	5 kr/kWh 3 kr/kWh	50 kW 22 kW	66 kr/h 25 kr/h
E.ON	3,30 kr/kWh	22 kW	72,6 kr/h
Fortum	3,0 kr/kWh 4,49 kr/kWh	22 kW 50 kW	66 kr/h 224,5 kr/h
Gränby	Gratis		
Göteborg Energi	2,5 kr/kWh	22–50 kW	55–125 kr/h
Göteborg Parkering	3 kr/kWh	3,7 kW	11,1 kr/h
Ica	2,0–3,0kr/kWh	22 kW	44–66 kr/h
InCharge	2,4 kr/min (motsv 2,88 kr/kWh)	50 kW	144 kr/h
Ionity	8,7 kr/kWh	150 kW	1305 kr/h
Mall of Scandinavia	3 kr/kWh	11 kW	33 kr/h
OKQ8	3 kr/kWh 3,25 kr/kWh	11 kW 22 kW	33 kr/h 71,5 kr/h
SLU			9 kr/h