

Byrådssak 182/25

Forbruksbasert betaling for elbillading på kommunens ladeplasser

Sammendrag:

I sak 377/22 Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune fattet bystyret 14. desember 2022 følgende vedtak:

29. Byrådet bes sørge for en løsning med forbruksbasert betaling for strøm til lading på kommunale ladere så raskt som mulig, senest innen utgangen av 2023. Byrådet bes om å komme tilbake til bystyret med en vurdering av om kWt-prising kan innføres i eksisterende system.

I denne saken foreslår byrådet en modell for prising av forbruksbasert betaling for lading, der prisen fastsettes ut fra tre komponenter; én komponent for faktisk strømforbruk, én komponent som skal dekke kommunens driftskostnader ved å tilby ladeinfrastrukturen, og én komponent for bruken av arealet (parkeringsavgift). Modellen innebærer en endring i kommunens praksis for fastsettelse av pris for lading. Siden det tilligger bystyret å fastsette takster og avgifter, legges saken frem for bystyret. For å sikre at betalingen som kreves faktisk kan følge strømprisen, foreslår byrådet samtidig at Bymiljøetaten får i oppgave å innføre et system som automatisk justerer prisen for strømmen slik at kommunens utgifter til strøm dekkes.

Saksfremstilling:

1. Bakgrunn og beskrivelse av dagens situasjon

Oslo kommune har som mål å kutte 95 prosent av alle klimagassutslipp. I Klimastrategien er det et mål at transport skal bli utslippsfri. Det gjelder i praksis alle kjøretøy. Som ledd i dette arbeidet har kommunen over år bygget ut ladeinfrastruktur langs kommunale veier til bruk for privatpersoner og næringsdrivende. Ladestasjonene er sentrale for å nå kommunens mål om reduserte klimagassutslipp, og bidrar til å sikre lademuligheter også for bilister uten egen lademulighet hjemme. Mangel på lademuligheter nær hjemmet er en av de største barrierene for å bytte kjøretøy med fossile drivstoff til elektrisk, viser rapport fra Norconsult på oppdrag for Klimaetaten (kilde: <https://www.klimaoslo.no/rapport/de-siste-fossilbilistene/>).

Gitt begrensninger i teknologi, har betaling for lading på offentlig tilgjengelige kommunale ladeplasser så langt vært basert på medgått tid, fremfor medgått strøm. Det medfører at hva brukerne betaler per kWt for å lade, har vært avhengig av hva slags kjøretøy de har, hvor mye strøm ladestolpen kan føre, hvor god ladekabel man har, osv. Byrådet ønsker at prisen skal reflektere mengden strøm som er benyttet, fremfor hvor mye tid som har gått. Byrådet mener

at det også er nødvendig å ta betalt for bruken av de offentlige arealene og for driften av løsningene. I denne saken foreslås en modell for hvordan dette skal ivaretas.

Bymiljøetaten driftet ved utgangen av februar 2025 rundt 2 600 ladepunkter med normal-ladere for lading av el- og hybridbiler, fordelt på rundt 1000 steder. 233 av disse er reservert for bildelingsbiler, og disse omfattes ikke av ny prismodell for lading. Det finnes en rekke andre kommersielle ladetilbud i Oslo, men i denne saken omtales kun kommunale ladepunkter som er normalladere. Kommunen drifter ikke andre typer offentlig tilgjengelige ladere i egen regi.

1.1. Om teknologien

Siden kommunen begynte å bygge ut ladeplasser, har det vært en stor utvikling innen ladeteknologi og elbil- og batteriteknologi. Antallet elbiler har økt markant. Nyere elbiler har gjerne større batteri og mulighet til å lade raskere enn eldre modeller. Utbyggingen av kommunale ladepunkter speiler også denne teknologiutviklingen; nyere ladere har generelt større effektuttak enn eldre ladepunkt. Forskjellige ladere vil kunne levere ulik effekt, selv om de ser fysisk like ut, på grunn av begrensninger i den tekniske infrastrukturen som ligger bak og hvilken type strømmett laderen er koblet til. Laderne er merket med hvilken effekt de maksimalt kan levere. De tidligste ladepunktene var basert på Schuko-kontakter og ladet med lav effekt, nye ladere har Type 2-kontakter og kan lade med opptil 22 kW effekt. Høyere effekt betyr at ladingen går raskere. En konsekvens av dette er at forskjellige biler, avhengig av hvor gamle de er og hva slags batteri de har, får forskjellig mengde strøm til batteriet fra samme ladestolpe. Dette gjør at biler som lader med lavere effekter, får mindre mengde strøm enn biler som lader med høyere effekt, gitt at tidsbruken er lik. Generelt vil eldre elbiler med begrenset mulighet til å lade med høyere effekt, betale mer per KWt enn nyere biler som ikke har samme begrensning på effekten de kan lade med.

1.2. Om betaling og prising

Frem til 2019 var lading og parkering på kommunale ladepunkter gratis. Det reduserte det totale antallet ladeplasser som reelt var tilgjengelig for publikum, siden elbilister parkerte på plassene uten å faktisk lade. For å sikre sirkulasjon, ble det i 2019 derfor innført parkeringsavgift på de aller fleste ladeplassene, noen steder i kombinasjon med tidsbegrensninger. Satser for parkering og bruk av ladeplassene fastsettes av bystyret årlig i behandlingen av budsjettet.

Med betaling for bruk av plassene ble infrastrukturen bedre utnyttet, og ladeplassene ble ikke beslaglagt unødig. Parkeringsavgift for ladeplasser ga elbileiere insentiv til å flytte kjøretøyene sine når de var ferdig ladet. Parkeringsavgift på ladeplassene innebærer en betaling for bruken av plassen, men ingen eksplisitt kostnad for selve strømforbruket. Satsene for parkering på ladeplasser har vært satt skjønnsmessig i lys av prisen for parkering. Prisen for å stå på en ladeplass har ligget noe over prisen for fremmedparkering i beboerparkeringssonen, uavhengig av om plassen faktisk er fysisk plassert i et område der det er beboerparkering. Dette har vært viktig for å unngå at ladeplassene blir benyttet som parkeringsplasser for elbil.

I 2022 var strømprisene svært høye, noe som medførte at kommunens kostnader med å tilby lading var betydelig høyere enn inntektene fra bruk av ladeplassene. I revidert budsjett 2022 ble prisen justert opp for å ta høyde for økte strømpriser, med et kronespåslag på 6 kroner per time for lading på dagtid, og 5 kroner for lading på natt. Dette var likevel ikke tilstrekkelig for å dekke inn kommunens økte kostnader til strøm. Satsene ble igjen endret 7. desember 2022 i sak 361/2022 Budsjettjustering og skatteinngang, med et betydelig påslag for å ta høyde for strømprisprognosene da saken ble forberedt. Takstene som da ble fastsatt var

basert på prognose for året fra Energisalg Norge, og ble fordelt med lik prosentvis økning i de ulike takstgruppene.

Satsene som ble fastsatt den 7. desember 2022, tok ikke i tilstrekkelig grad høyde for forskjellen i hvor stor effekt den enkelte ladestolpe kan gi og forskjellen i ulike bilers ladekapasitet. Det ble derfor behov for å justere satsene igjen, og 14. desember 2022 ble det fastsatt nye midlertidige satser i bystyrets sak 377/22, pkt. 28:

Byrådet bes sikre at satsene for lading i større grad hensyntar ladekapasitet i takstgruppene og forskjell i strømpris mellom natt og dag. Modellen som brukes inntil videre, og med oppstart så raskt som mulig er ladekapasitet (3,6 eller 7,2 kW) x strømprisprognose x +/- 1,2 (+20 % dagtid, - 20 % nattestid) x 1,15 (15 % risiko- og driftspåslag). Byråden har fullmakt til å justere prisene videre i tråd med bystyrets vedtak 7.12 og 14.12.

I byrådssak 1102/22 av 15. desember 2022 videredelegerte byrådet til Bymiljøetaten å fastsette satser for lading av elkjøretøy ved kommunale ladepunkter til dekning av strømpriser og basert på føring fra bystyrets vedtak i sak 377/22. Det ble i byrådssaken også lagt inn minstekoster som begrenset etatens myndighet. Bymiljøetaten har etter dette fulgt opp bystyrets og byrådets vedtak og justert prisene månedlig i tråd med fullmakten. Takstene har etter dette stort sett vært satt til minimumsnivå.

I behandlingen av budsjett for 2025 satte bystyret takstene på dagtid høyere enn minimumsnivå, for å unngå at prisen på ladeplassene ble lavere enn ordinær parkering. I dag er derfor takstene på dagtid lik prisen for fremmedparkering i beboerparkeringssonen i indre by.

I 2024 ble det ladet om lag 20,4 millioner kWt via kommunens ladepunkter.

2. Ny prismodell for forbruksbasert betaling for lading og bruk av offentlig grunn

Gjeldende modell for betaling for lading, basert på medgått tid, gjør at noen betaler for mye og andre betaler for lite. Det er derfor nødvendig å endre modellen for hvordan prisen beregnes når man lader på kommunens ladestolper. Å innføre en ny modell vil ta noe tid, da ladeplasser må skiltes om, brukerne må informeres og det må utvikles og testes nye systemer. Byrådet foreslår derfor, for å minimere risikoen for feil, at modellen rulles ut litt etter litt etter hvert som skiltingen og informasjonen er klar og de tekniske systemene kan håndtere dette. For å kunne starte arbeidet, er det nødvendig å beslutte hvordan modellen skal være.

Byrådet mener det er nødvendig med et tydelig skille mellom ladeplasser og ordinære parkeringsplasser. Lading av motorvogn, og prisingen av dette, er ikke detaljregulert i parkeringsregelverket. Byrådet foreslår å tydeligere skille ladeplasser fra ordinær parkering ved at kommunen i tillegg til parkeringsavgift for å benytte arealet, også tar betalt for lading ved en pris basert på forbrukt strøm.

Betaling for lading basert på forbruk (kWt) er i dag den vanligste betalingsmodellen i lademarkedet ellers. En slik prismodell har mange fordeler, blant annet at den hensyntar at ulike elbiler har ulik batteristørrelse og ladekapasitet, og derfor ikke mottar samme mengde strøm per time. Betaling basert på faktisk forbruk gir en mer rettferdig og forbrukervennlig prismodell. Sammen med et fast påslag for kommunens tilretteleggingskostnader, vil en slik løsning også sikre at kommunen får dekket sine utgifter for å tilby infrastruktur og strøm. Samtidig er areal til oppbevaring av bil langs kommunale veier et begrenset gode, som også må

betales for. En parkeringsavgift vil også sørge for at ladeplassene ikke benyttes unødig av biler som ikke har behov for lading, og bidrar dermed til at infrastrukturen blir tilgjengelig for flere.

Den nye prismodellen består av tre komponenter, to knyttet til forbruk av strøm og en knyttet til bruk av offentlig areal til å sette fra seg kjøretøyet:

1. kWt-pris (spotpris/strømpris som oppdateres daglig)
2. Driftspåslag (fast påslag per kWt for å dekke kommunens driftskostnader)
3. Parkeringsavgift for tiden bilen står parkert

2.1. Komponent 1: Kilowatt-time (kWt)-pris

Komponent 1 baseres på gjeldende strømpris og forbruk av kWt, det vil si en dynamisk prising. Dette betyr at prisen kunden betaler vil være basert på faktisk strømpris som kommunen betaler, og ikke prisprognoser slik dagens ordning baserer seg på. Prisen kommunen betaler per nå er spotpris inkl. blant annet nettleie og merverdiavgift (mva.). Komponent 1 oppdateres daglig.

En slik komponent gir økonomisk forutsigbarhet for kommunen, ved at det tas høyde for svingninger i strømprisen. Det er også rettferdig for brukerne. Prising av strømkomponenten vil skje automatisk, og dette reduserer behovet for å fastsette strømprisen manuelt basert på strømprognoser, slik det gjøres i dag. Av praktiske hensyn vil det settes en minimumspris på 0 kr/kWt. Det betyr at dersom det skulle være gratis eller negative strømpriser i en periode, så vil brukere bare betale påslaget og parkeringsavgiften (komponent 2 og 3). Det vil ikke være noen makspris på strømkomponenten, noe som betyr at dersom strømprisen øker, så øker også kostnaden for brukeren.

2.2. Komponent 2: Driftspåslag

Den andre komponenten består av kommunens direkte og indirekte driftskostnader knyttet til ladestasjonene ekskl. strømkostnader. Direkte driftskostnader omfatter blant annet lønn til ansatte, service og vedlikehold av ladestasjoner, samt kostnader til appen Bil i Oslo og baksystemer til ladestasjonene. De indirekte kostnadene er kostnader knyttet til støttefunksjoner i Bymiljøetaten som utfyller og understøtter aktiviteten, f.eks. kapasitet til juridiske problemstillinger, anskaffelser, kommunikasjon, osv.

Summen av driftskostnadene Bymiljøetaten forventer i et gitt år, fordeles ut på antall forventede solgte kWt i det aktuelle året. Dersom man legger antall kWt solgt i 2023 og etatens kostnader i 2024 til grunn for denne modellen, ville påslaget bli 0,65 kr/kWh inkl. mva. i 2024. Tilsvarende beregning for 2025, basert på etatens antatte kostnader i 2025 og antall kWh solgt i 2024, gir et påslag på 0,81 kr/kWh inkl. mva. Komponent 2 vil dekke kommunens faktiske kostnader knyttet til leveransen av strøm.

Satsen for driftspåslag det kommende året beregnes en gang per år, basert på regnskapstall til og med 2. tertial inneværende år og eventuelle supplerende forventede kostnader, og vedtas av bystyret i budsjettet på samme måte som parkeringsavgifter. Med en slik tidslinje vil satsen for driftspåslaget legges frem i forbindelse med byrådets Tilleggsinnstilling til budsjett, ikke i Sak 1. Dette gir mest mulig oppdaterte tall å beregne påslaget ut fra. Det gjøres likevel oppmerksom på at det vil kunne føre til noe avvik mellom faktiske kostnader i løpet av et år og fastsatt driftspåslag, som er basert på regnskapstall.

Driftspåslaget inkluderer ikke tidligere påløpte eller fremtidige investeringer i ladeinfrastruktur. I arbeidet med prismodell har byrådet også vurdert om beregning av driftspåslaget

skal inkludere tidligere påløpte investeringer. Siden 2008 er det investert store summer i å bygge ut ladeinfrastruktur. Dersom de kalkulatoriske rentekostnadene og avskrivninger fra investeringer gjort i ladeinfrastrukturen de siste 10 årene legges til grunn for beregningen, og de direkte og indirekte driftskostnadene beregnes på samme måte som gjengitt over, vil de kalkulatoriske rentekostnadene og avskrivninger utgjøre en betydelig del av påslaget. Påslaget i 2025 ville da vært 2,49 kr/kWh i stedet for 0,81 kr/kWh. Det ville ført til at ladeprisen på kommunale ladere ble liggende i det øvre sjiktet av tilsvarende ladetilbud i det private markedet. Byrådet anbefaler ikke denne løsningen, selv om det innebærer at kommunen ikke får full kostnadsdekning.

2.3. Komponent 3: Parkeringsavgift - bruk av offentlig veiareal

Med parkeringsavgift menes en avgift for bruk av arealet (parkeringsplassen). Dette kalles vilkårsparkering, der begrepet vilkår viser til at man betaler for selve parkeringen. I dagens ordning er ladeplassene regulert som vanlig vilkårsparkering, men med ladeplikt. Ladeplassene er juridisk sett normale parkeringsplasser med egne takstgrupper, der man betaler for tiden man står parkert, der den som parkerer får en ekstra verdi i form av lademulighet.

Byrådet foreslår at kommunen i tillegg til de to komponentene beskrevet over, i likhet med for andre parkeringsplasser, også tar betalt for å benytte arealet. På ladeplassene skal det kun parkeres ladbar motorvogn og det skal være ladeplikt.

I dagens ordning betaler man for medgått tid, ikke strømmengde; egentlig en parkeringsavgift. Byrådet foreslår å videreføre parkeringsavgift på ladeplassene, primært for å sikre rotasjon på ladeplassene, slik at ikke biler blir stående parkert og okkupere ladetilgangen etter at de er ferdig ladet.

Uten en slik parkeringsavgift, som følger medgått tid og bruk av plassen, vil ikke brukerne av ladeplassene ha insentiv til å parkere på andre parkeringsplasser, siden betaling for strømmen og driftspåslaget følger strømmengden, som blir null når biler er ferdig ladet.

Kontroll med at ladeplassene benyttes i tråd med regelverket, vil med ny prismodell utføres på samme måte som i dag. Dette gjøres ved å sjekke at ladekabel er koblet til både lader og bil, kontrollere at bruker har startet en ladesesjon i riktig takstgruppe og at parkeringsavgift er betalt når det er relevant. Det er ikke teknisk mulig å kontrollere om en bil faktisk lader.

Avgiftstiden på kommunale beboerparkeringsplasser i Oslo er i dag mellom kl. 09-20 utenom søndager og helligdager. Den samme avgiftstiden benyttes også til andre avgifts- og reservasjonsreguleringer for kommunale parkeringsplasser, og er dermed et kjent intervall for innbyggerne. Byrådet foreslår derfor at parkeringsavgiften på ladeplasser også innkreves i tidsrommet 09-20, men ikke søndager og helligdager. Reguleringen vil dermed være i tråd med parkeringsreguleringer på flertallet av andre kommunale parkeringsplasser.

Dette betyr at brukere betaler for strømforbruk med påslag og parkeringsavgift mellom kl. 09-20 mandag til og med lørdag. Fra kl. 20-09 og søndager og helligdager betaler brukere for strømforbruk og påslag, men ingen parkeringsavgift. Dette er en endring fra dagens situasjon der man betaler parkeringsavgift døgnet rundt på ladeplassene. Dette vil gjøre det enklere for brukerne å forholde seg til avgiftstiden, fordi det vil være lik avgiftstid på kommunale parkeringsplasser og kommunale ladeplasser. Avgiftstiden vil også gi et insentiv til å lade på kveld og natt, noe som er positivt med tanke på kapasitet i strømnettet. En slik ordning innebærer at en bil kan bli stående gjennom natten på en ladeplass. Byrådet har vurdert en

kortere avgiftstid, men ser at ulempen ved en slik endring er en stor sannsynlighet for at det blir mindre rotasjon på ladeplassene, spesielt i områder med allerede høyt belegg.

Byrådet har også vurdert å regulere bruken av ladeplassene ved bruk av en «sperreavgift» som inntreffer etter at brukeren har fulladet bilen til 80/100 prosent, noe som er vanlig på enkelte hurtigladestasjoner i dag. Det er imidlertid usikkert om dette lar seg gjennomføre i tråd med gjeldende lovverk. I tillegg kan det føre til at brukere som lader på natten, potensielt sett må stå opp for å flytte bilen for å unngå ekstra avgift. Dette mener byrådet er lite brukervennlig.

Byrådet foreslår at det legges opp til en differensiering i parkeringsavgiften (mellom kl. 09-20) som følger samme grenser som beboerparkeringsordningen. Indre by består av bydel Frogner, St. Hanshaugen, Gamle Oslo, Grünerløkka og Sagene. Dette er beboerparkeringszone A, B, C, D og E. Ytre by er alle resterende bydeler og Marka. Byrådet foreslår at parkeringsavgiften øker fra 6. time og ut avgiftstiden for å sikre rotasjon på ladeplassene. I tillegg foreslås det at ladeplasser som er reservert til HC parkering, taxi og vare- og nyttekjøretøy, settes i en egen takstgruppe der det ikke per nå innkreves parkeringsavgift. Brukere med gyldig HC-kort vil, på ladeplasser som på andre kommunale plasser, få fritak for å betale parkeringsavgift. Betalingsfritaket gis ved å angi/huke av for dette i appen Bil i Oslo, i tillegg må selve HC-kortet legges synlig i kjøretøyet.

Byrådet foreslår at parkeringsavgiften for ladeplassene fastsettes årlig av bystyret gjennom budsjettbehandling. Byrådet vil normalt foreslå faktiske beløp til beslutning i bystyret i forbindelse med de ordinære budsjettprosessene, men for å fastsette takster som kan benyttes mens innføring pågår i 2025, foreslår byrådet følgende takster som skal gjelde for de enkelte ladestoplene så snart de tekniske løsningene er klare og omskilting på lokasjonen er gjennomført:

Type	Avgift t.o.m. 5. time	Avgift f.o.m. 6. time
Indre by	12 kr/t	24 kr/t
Ytre by	10 kr/t	20 kr/t
Reserverte ladeplasser	0 kr/t	

Byrådet foreslår at prisen for å bruke arealet settes betydelig lavere enn ordinær parkering. Samtidig vil de parkerende måtte betale for strøm og driftspåslag per kWt. Parkeringsavgiften er fastsatt med bakgrunn i at samlet prisnivå på alle tre komponentene som brukerne må betale, ikke skal være så høy at konkurransefortrinnet for elbiler kontra fossilbiler svekkes.

Det er usikkert om den høyere timesprisen etter sjetten time vil påvirke bruken av plassene, og om den vil føre til ønsket rotasjon. Det er behov for å høste erfaring med hvordan prismodellen vil påvirke bruken av ladeplassene. Byrådet ønsker derfor å sette satsene som i tabellen over nå, og heller eventuelt foreslå å justere satsene når det er høstet mer erfaring med hvordan modellen slår ut.

Til sammenligning er eksisterende takstgrupper og priser for å benytte ladeplasser med priser fra 1. januar 2025:

Takstgruppe	Kl. 09-20	Kl. 20-09	Maks tid	Type lading
3051	1 time 35 kr	1 time 13 kr	3 timer*	Semi-hurtig korttid
3052	1 time 35 kr	1 time 13 kr	3 timer*	Normal korttid
3053	1 time 35 kr	1 time 13 kr	24 timer	Semi-hurtig langtid
3054	1 time 35 kr	1 time 13 kr	24 timer	Normal langtid

*Maks tid gjelder bare mellom kl. 09:00 og klokken 20:00.

2.4. Vurdering av fritak eller rabatt for parkeringsavgiften for personer med beboerparkeringstillatelse

Byrådet ønsker som utgangspunkt en løsning hvor beboere som har beboerparkeringstillatelse skal slippe å betale parkeringsavgiften på ladeplassene i sitt område. Ideelt sett burde dette ligge innbakt i prisen man betaler for beboerparkeringstillatelsen. Det er i prinsippet teknisk mulig å legge opp betalingsmodellen slik, men det er likevel ikke mulig på nåværende tidspunkt. Dette skyldes i hovedsak (1) mangel på godkjent skilt, (2) konkurransehensyn, (3) administrative og forvaltningsmessige konsekvenser og (4) enkelhet for brukerne. Disse momentene utdypes nærmere under.

2.4.1. Mangel på godkjent skilt

Et unntak for parkeringsavgift for en spesifikk gruppe, som ikke er lovregulert som HC, vil måtte fremkomme på skiltene. Det må stå på skiltene at ladeplassene er reservert "ladbar motorvogn under lading mot avgift", og det må stå at parkeringsavgiften er "unntatt for beboerkort sone x". Det eksisterer i dag ikke et underskilt der all denne informasjonen fremkommer. Slik skilting vil derfor kreve unntak fra de nasjonale skiltreglene, som kommunen må følge. Et unntak krever godkjenning fra Vegdirektoratet. Det er usikkert hvor lang tid en slik søknadsprosessen tar, og om nytt underskilt i det hele tatt blir godkjent. Byrådet ønsker ikke å avvente en slik prosess, med usikkert utfall, før man innfører forbruksbasert betaling for lading på de ordinære kommunale ladestolpene.

2.4.2. Konkurransehensyn

På ordinære kommunale parkeringsplasser mot avgift, er det mulig å benytte apper fra andre aktører som i dag tilbyr betalingsløsninger for parkering. Kommunen har sin egen app, «Bil i Oslo». Dersom det skal gis egne rabattordninger til enkelte kjøretøy på bakgrunn av gyldig beboerparkeringstillatelse, krever det at denne funksjonen også finnes tilgjengelig i aktørenes egne apper. Dette vil kreve utvikling av en teknisk løsning for rabatt, eller fritak fra parkeringsavgift, for personer med beboerparkeringstillatelse. En slik løsningen finnes ikke i dag og det vil kreve spesialløsninger i appene. For å forhindre at det belastes feilaktig parkeringsavgift, vil det være nødvendig med en integrasjon med interne systemer i Bymiljøetaten som andre parkeringsapper i dag ikke har tilgang til. I motsatt fall vil, dersom Bymiljøetaten utvikler en rabatt-/fritaksløsning som er eksklusiv til Bil i Oslo appen, andre apper ikke ha mulighet å tilby løsning for å betale for bruk av ladeplasser med rabatt for beboere. Dette vil være konkurransevridende i kommunens favør.

Det er usikkert om inkludering av parkeringsavgiftselementet i beboerordningen vil være lovlig uten at andre parkeringsapptilbydere får tilgang til etatens interne systemer og oversikter over beboerparkeringstillatelser. En slik deling av personopplysninger vil måtte vurderes opp mot personvernlovgivningen.

Det kan i praksis hindre innføring av forbruksbasert betaling for lading på nåværende tidspunkt. Byrådet ønsker ikke å ta denne risikoen.

2.4.3. Administrative og forvaltningsmessige konsekvenser

Dersom man skulle åpne for at andre parkeringsapptilbydere får tilgang til etatens interne systemer og oversikter over beboerparkeringstillatelser, som er nødvendig for å sikre rett priser til personer med gyldig beboerparkeringstillatelse, jf. punktet over, vil det medføre store administrative kostnader til å tilrettelegge, integrere ulike interne og eksterne system og vurdere eventuelle kontraktmessige konsekvenser. Dette vil være et svært tids- og ressurs-

krevende arbeid. Byrådet mener at å utvikle en slik spesialløsning ikke er hensiktsmessig bruk av tid og ressurser i kommunen.

2.4.4. Enkelhet for brukerne

Bymiljøetaten erfarer at innbyggere noen ganger trenger bistand til å forstå hvilke parkeringsplasser som er underlagt betalingsfritaket for innehavere av beboerparkeringstillatelse. I dagens system er slik veiledning relativt enkel, ettersom beboerparkeringsskiltet er nokså unikt og gjenkjennelig. Ved å utvide betalingsfritaket til de ladeplasser som er i beboersoner, men ikke de som er utenfor sonene, kan det oppstå unødige forvirring hos brukerne. Dette understøttes også av at fritaket for innbyggerne kun vil gjelde i deres "hjemmesone" og ikke f.eks. ved besøk til venner, familie, arbeidsplass, skole eller liknende.

Totalt sett anbefaler derfor byrådet at vilkåret om å betale parkeringsavgift skal gjelde alle som benytter kommunale ladeplasser, selv om de måtte ha beboerparkeringstillatelse i Oslo. Brukere med gyldig HC-kort vil, på ladeplasser som på andre kommunale plasser, få fritak for å betale parkeringsavgift.

2.5. Maksimal parkeringstid/ladetid

I dagens ordning er det flere ladeplasser som har maksimal parkeringstid på 3 timer innenfor tidsrommet 09-20. Begrensningen er satt enten for å bidra til sirkulasjon på plassene, eller fordi andre parkeringsplasser i området også har slik tidsbegrensning. Ut fra tilbakemeldinger til kommunen er det grunnlag for å si at mange elbilbrukere oppfatter at dagens makstid på tre timer er for kort, fordi store deler av ladeinfrastrukturen bare gir en effekt på inntil 7,2 kW. En ladeøkt på tre timer der effekten er såpass lav, fyller ikke opp batteriet på en moderne elbil. Gjennomsnittlig ladetid på kommunens normalladere i 2023 var på ca. 5 timer og 30 minutter. Det er fornuftig både for kommunen og brukerne at de kommunale laderne brukes mer på kveld og natt, fordi strømmen da gjerne er billigere. Med dette som bakgrunn foreslår byrådet at det med ny prismodell ikke lenger settes en makstid for bruk av ladeplasser, men at parkeringsavgiften i stedet er høyere etter seks timer (se avsnitt 2.3.). Parkeringsavgiften vil innkreves mellom kl. 09-20. Det vil fortsatt være generell tilsynsplikt med kjøretøyet hver 24. time, slik som på annen parkering i offentlig gate.

3. Tekniske løsninger

Det er enkelte tekniske forhold som påvirker innføring av forbruksbasert betaling og hvordan dette kan benyttes av innbyggerne. Disse redegjøres for under.

3.1. Noen foreløpige unntak fra forbruksbasert prismodell

De kommunale ladepunktene er bygget over flere år, de eldste ladepunktene ble etablert i 2008. Kommunens ladestasjoner er av ulike standard og kvalitet, primært avhengig av byggeår. Ladestasjonene har derfor ulike muligheter for betalingsinformasjon i sanntid og strømstart/stopp, i tillegg til at de har ulike makseffekt på strømuttak.

Bymiljøetaten opplyser at det kan innføres en løsning med forbruksbasert betaling for strøm i eksisterende system for de fleste ladestasjonene, men ikke for de eldste ladestasjonene, da disse mangler nødvendig teknisk infrastruktur for en slik prising. Det innebærer at kommunen inntil videre vil måtte operere med to prismodeller for betaling når elbiler står på kommunale ladeplasser og lader – en for de eldste laderne basert på fastpris per tid, slik som det er for alle i dag, og en for nyere ladestolper hvor det er mulig å ta betalt avhengig av mengde strøm som forbrukes, slik det foreslås i denne saken.

Per februar 2025 er det omtrent 250 av ladepunktene som ikke kan håndtere forbruksbasert betaling. Disse er den eldste typen ladestasjoner Bymiljøetaten har i dag, og alle laderne av denne typen kan kun gi inntil 3,6 kW, noe alle elbilmodeller kan motta. Byrådet anbefaler derfor at disse eldre stolpene beholder eksisterende takstgrupper. I sak 1 for 2025 er det satt måltall for å oppgradere eldre ladere, og innen utgangen av 2025 skal alle disse eldre stolpene være oppgradert og dermed kunne ha ny takstgruppe og prismodell. Det kan oppstå forsinkelser for utskifting av enkelte ladestolper, og byrådet foreslår at gamle ladestolper har slik parkeringsavgift inntil de erstattes/avvikles.

3.2. Starte og stoppe lading via app

Det har tidligere vært mulig for brukere å starte og stoppe lading ved hjelp av RFID-brikke registrert hos Fortum Charge & Drive. Disse brikkene ble tidligere brukt av en høy andel av brukerne av de kommunale ladeplassene. Bymiljøetaten har vurdert om kommunen kan tilby en løsning med RFID-brikke. Det har imidlertid vist seg å være utfordrende å knytte sammen baksystem, RFID-brikker og oppløsning på en måte som er oversiktlig for både Bymiljøetaten å administrere og for brukerne å benytte og forstå. Den nye løsningen vil innebære at brukerne må starte lading og parkering med en app i stedet for RFID-brikke. For å forberede overgangen til forbruksbasert betaling, ble det i juni 2023 innført en ordning der det å starte og stoppe lading kun ble gjennomført med Bil i Oslo appen. Altså er lading med RFID-brikke allerede avviklet. Bymiljøetatens erfaring er at denne overgangen har gått smidig. Betaling med app er svært utbredt på private parkeringsplasser, også på plasser som tilbyr lading.

3.3. Parkeringsautomater, kontant betaling og app

Det vil kun være mulig for brukerne å starte og stoppe lading, samt betale for strømbruk, via en app. Bymiljøetaten videreutvikler Bil i Oslo-appen for å kunne håndtere forbruksbasert betaling på de kommunale ladeplassene innenfor de rammer som er beskrevet i denne saken. Bymiljøetaten har også avtale med andre aktører som tilbyr parkeringsapper for bruk på kommunens parkeringsplasser, og etaten har tilbudt disse aktørene å knytte seg til kommunens systemer slik at andre apper også kan benyttes på kommunens ladeplasser. Per mars 2025 er det flere av aktørene som har koblet seg på kommunens systemer og har nødvendige tekniske grensesnitt for å ta imot og sende data slik at man også kan benytte disse parkeringsappene i tillegg til kommunens egen app Bil i Oslo ved lading. Hvorvidt disse parkeringsappene har påslag på prisene for å benytte deres app, vil kunne variere.

Det er i dag mulig å betale parkeringsavgift på ladeplasser på parkeringsautomat. Det er ikke mulig med dagens parkeringsautomater å starte og stoppe lading fra parkeringsautomater, og det finnes ikke systemer som kan gjennomføre en slik oppgave. Per 2024 er det omtrent tre prosent av transaksjonene for ladeplassene som betales på parkeringsautomat, men ladingen må uansett startes og stoppes ved hjelp av app. For å legge til rette for kontant betaling basert på strømforbruk, må alle parkeringsautomater skiftes ut og nye systemer må anskaffes og utvikles. Det er ukjent hvor lang tid og hvilke kostnader dette vil kunne medføre. EU-krav om mulighet til kortbetaling for lading er kun knyttet til hurtiglading (over 50 kW), og ikke den typen lading det er tale om i denne saken. Videre er det svært mange ladestolper i landet som ikke tilbyr betaling med kontanter.

For å sikre at man kan innføre forbruksbasert betaling for lading, foreslår derfor byrådet at det ikke legges opp til en betalingsløsning for lading (strøm og påslag) på parkeringsautomat. Det vil likevel være mulighet til å betale parkeringsavgiften på automat, slik som i dag. Rent praktisk angis en slik bruk ved at brukeren huker av for betalingsfritak i appen Bil i Oslo og betaler selve parkeringsavgiften på parkeringsautomat.

4. Fremdriftsplan og innføring

Det vil ta noe tid å rulle ut teknisk en løsning med forbruksbasert betaling.

Det er risikofylt å innføre en ny betalingsmodell på alle kommunale ladepunkter samtidig. Ved integrasjon av nytt baksystem i 2023, ble ny løsning for å starte og stoppe lading lansert samtidig på alle ladestasjoner, noe som førte til en komplisert feilrettingsprosess. Ved en gradvis innføring vil det være enklere å rette opp i eventuelle feil underveis, og det vil være mulig å gjøre tilpasninger på den tekniske løsningen dersom det blir nødvendig.

Det må også utarbeides nye skiltforskrifter og skiltes om på ladeplassene. Det er også høyst nødvendig med tydelig kommunikasjon om endringene i god tid på forhånd, slik at brukere forstår hvordan de skal bruke den tekniske løsningen og hvordan de kan finne de nye prisene for lading. Det er derfor nødvendig å bruke noe tid etter vedtak av ny prismodell til å innføre dette på alle ladeplassene. Bymiljøetaten anslår at det vil ta minimum fem måneder fra vedtak er på plass, til alle plassene har fått innført ny prismodell. For å ta høyde for en slik tidsperiode, foreslår byrådet i denne saken satser for bruk i innføringsperioden, jf. avsnitt 2.3. Byrådet vil foreslå eventuelle justerte satser i ordinære budsjettprosesser.

Byrådets vurdering

Byrådet vurderer at innføring av forbruksbasert betaling på kommunes ladeplasser totalt sett er positivt både for brukerne og kommunen. Forbruksbasert betaling for medgått strøm er en helt ordinær løsning som finnes hos mange andre tilbydere av ladeinfrastruktur. Modellen legger også opp til at brukerne selv betaler for kostandene ved å tilby infrastrukturen og for hvor mye strøm de bruker, noe som er rettferdig. Byrådet vil, når den teknologiske og juridiske utviklingen legger til rette for det, foreslå å redusere parkeringsavgiftene ved forbruksbasert lading for beboere som har gyldig beboerparkeringsstillatelse. For øvrig vises det til byrådets vurderinger tidligere i saken.

Vurdering av sakens fordelingskonsekvenser

Innføring av forbruksbasert betaling for lading på de kommunale ordinære ladepunktene vil gi et mer rettferdig system, siden betalingen i større grad vil følge det faktiske forbruket av strøm. Eldre og billigere elbiler lader saktere og har kommet noe ugunstig ut av ordningen med fast pris per medgått tid. Endringene som foreslås i saken, anses dermed å ha en positiv fordelingseffekt.

Vurdering av sakens klimakonsekvenser

Lading er viktig for å tilrettelegge for utslippsfri transport. Manglende tilgang på ladeinfrastruktur er en barriere for å anskaffe seg elkjøretøy. Ved at lading ved kommunens ladepunkter blir priset mer rettferdig og forståelig, bidrar den nye modellen til å holde konkurransekraften til elbilen oppe, og det kan i større grad være aktuelt å ha elbil også for de som ikke har parkeringsplass med lading. Den nye prismodellen gjør videre at eldre elbiler som ikke kan lade med like høy effekt, antas å komme rimeligere ut enn før. Det gjør det mer aktuelt å beholde den gamle elbilen, noe som er positivt, gitt produksjonsutslippene knyttet til en bil (de indirekte utslippene). Derfor vurderes saken til å kunne bidra til klimagassreduksjon og således ha positive klimakonsekvenser.

Lover og regelverk, tidligere vedtak

- Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)

- Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)
- Lov om Norges Bank og pengevesenet mv. (sentralbankloven)
- Lov om finansavtaler (finansavtaleloven)
- Bystyrets vedtak i sak 377/22 «Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune» av 14. desember 2022, punkt 28, 29 og 30
- Byrådets vedtak i sak 1102/22 «Delegasjon av fullmakt til fastsetting av ladesatser og justering av ladesatser» av 15. desember 2022
- Sak 1 Budsjett 2025

Økonomiske og administrative konsekvenser

Den nye prismodellen består av tre komponenter, to knyttet til forbruk av strøm og en knyttet til bruk av offentlig areal til å sette fra seg kjøretøyet:

1. kWt-pris (spotpris/strømpris som oppdateres daglig)
2. Driftspåslag (fast påslag per kWt for å dekke kommunens driftskostnader)
3. Parkeringsavgift for tiden bilen står parkert

Parkeringsavgift betales av alle som parkerer, bortsett fra innehavere av HC-kort og for særskilt reserverte parkeringsplasser til drosje og varebil. Anbefalt prismodell vil sikre kommunen inntekter tilsvarende løpende driftskostnader og strømudgifter knyttet til ladevirksomheten. I tillegg vil det genereres inntekter fra parkeringsavgifter.

Med en tre-komponents prismodell vil det budsjetteres med inntekter fra lading og driftspåslag med utgangspunkt i hvor mye strøm som går med på de kommunale ladepunktene. I praksis vil dette være et nullsumsregnskap mot kostnaden for strømmen og for driften. I tillegg budsjetteres det med inntektskrav fra parkeringsavgiftskomponenten.

I denne saken foreslås satser for driftspåslag og parkeringsavgift til bruk i innføringsfasen. Aktuelle justeringer av beløpene vil fremmes i de ordinære budsjettprosessene.

Skjematisk fremstilling av de tre komponenten med innhold og hvordan de fastsettes:

Komponent	Består av	Fastsettes
1) kWt-pris	Spotpris pluss alle påslag og offentlig avgifter / gebyr som kommunen betaler, altså total strømpris som kommunen betaler	Automatisk av systemet basert på den til enhver tid gjeldene strømpris
2) Driftspåslag	Beregnes en gang per år, basert på regnskapstall til og med 2. tertial inneværende år og eventuelle supplerende forventede kostnader fordelt på forrige års antall solgte kWt på ladeplassene	Vedtas av bystyret i behandling av budsjettet, Tilleggsinnstilling *
3) Parkeringsavgift	Kun parkeringsavgift, altså pris for å benytte arealet	Vedtas av bystyret i behandlingen av budsjettet, Sak1*

*) Det kan være behov for å justere komponent 2 og 3 utenom disse ordinære budsjettene dersom en ekstraordinær situasjon oppstår, i så fall vil det fremmes særskilt for bystyret for vedtak.

I 2024, da strømprisene var lave og vedtatt minimumspris gjaldt, var brutto inntekt fra betaling for lading 54,9 mill. Kommunens kostnader til strøm og drift var henholdsvis 23,1 mill. og 10,7 mill. Det innebærer at kommunen i 2024 hadde en nettoinntekt fra betaling for lading på 21,1 mill.

Drift- og vedlikeholdskostnader ble noe lavere enn budsjettet i 2024, noe som slår positivt ut på nettoinntekten i regnskapet sammenlignet med budsjett. Med den nye prismodellen vil inntekt til kommunen stamme kun fra parkeringsavgiftskomponenten. Gitt tilsvarende bruk av ladestolpene som i 2024, vil netto inntektene i ny modell med forbruksbasert betaling for lading være på samme nivå som de var i 2024.

Det er foreløpig usikkert hvordan endret prismodell, sammen med oppgradering av gammel ladeinfrastruktur i løpet av 2025, vil påvirke bruken av lade plassene. Den faglige vurderingen fra Bymiljøetaten er at inntektene per transaksjon reduseres, men at antallet transaksjoner øker, slik at de samlede inntektene blir relativt like. I utgangspunktet forventes det derfor at inntektene med ny prismodell vil være på nivå med dagens ladeinntekter. Det er likevel stor usikkerhet ved antagelsen, fordi det er minimalt med sammenligningsgrunnlag. Det er derfor usikkerhet knyttet til hvordan modellen vil slå ut på kommunens inntekter – samtidig er det nødvendig å innføre modellen for å se faktisk effekt. Det må derfor tas høyde for at det vil kunne være behov for å justere budsjettanslagene når modellen er implementert på alle lade plassene og man ser hvordan bruken slår ut på inntektene.

Videre kan det være ønskelig å gjøre justeringer på takster og inntektsanslag for andre grupper kjøretøy, for eksempel for å gi økte incentiver for elektriske varebiler. Per nå har elektriske varebiler betalingsfritak på kommunale parkeringsplasser i Oslo, med unntak av lade plasser. Imidlertid vurderer byrådet at fritak for parkeringsavgiften for en kjøretøy-gruppe, som varebiler, allerede under innføringen av ny modell, er en ytterligere en usikkerhetsfaktor. Det er usikkert hvordan et slik betalingsfritak vil påvirke bruken av laderne og hva de økonomiske konsekvensene vil være. Byrådet vurderer derfor at et slikt betalingsfritak ikke er aktuelt nå.

Det er en del administrative merkostnader ved overgangen til forbruksbasert betaling for lading. Dette omfatter utviklingskostnader for teknisk løsning (app mv.) samt nye skilter, informasjonsarbeid mv. Investeringskostnadene er anslått til om lag 5 mill., som allerede er satt av i gjeldende budsjetter. Dersom det skal gjøres andre endringer i modellene, vil det ha en investeringskostnad som per i dag ikke er beregnet eller bevilget midler til.

Vedtakskompetanse

Bymiljøetaten har delegert myndighet til å fastsette satsene for parkering på lade plasser. Bystyret vedtok likevel i budsjett 2025 takster for parkering på lade plasser for å hensynta nye parkeringssatser. I og med at byrådet i denne saken foreslår at komponent 1 skal fastsettes ut fra den faktiske kostnaden kommunen til enhver tid betaler for strømmen, er det ikke lengre behov for å delegere myndighet til å fastsette prisen til Bymiljøetaten. Dersom bystyret vedtar den foreslåtte modellen, har bystyret implisitt overlatt til Bymiljøetaten å fastsette komponent 1 etter rammene gitt i denne saken. Komponent 2 og 3 fastsettes årlig av bystyret. Byrådet foreslår derfor å oppheve byrådets vedtak i sak 1102/22 «Delegasjon av fullmakt til fastsetting av ladesatser og justering av ladesatser» av 15. desember 2022.

Rapporteringsordning

Rapportering på inntekter og utgifter til bruk av kommunal ladeinfrastruktur gjøres gjennom ordinær regnskapsrapportering.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

- 1) Pris for lading på kommunens ladestolper beregnes ut fra tre komponenter:

- a. Komponent 1: Strømforbruk målt i kWt (med pris per kWt iht. strømpris oppdatert daglig fra kommunens leverandør, men aldri lavere enn 0 øre per kWh). Strømprisen skal baseres på nivået på markedspris med påslag som dekker kommunens utgifter til medgått strøm, i henhold til kommunens gjeldende strømvtaler.
 - b. Komponent 2: Driftspåslag per kWt basert på siste 12 måneders regnskapstall per 2. tertial (fast påslag for drift-, vedlikehold- og forvaltningskostnader for å dekke kommunens kostnader) og eventuelle supplerende forventede kostnader.
 - c. Komponent 3: Parkeringsavgift for lade plass.
- 2) Under innføring av ny prismodell på kommunens ladepunkter, fastsettes prisen for komponentene som følger:
- a. Komponent 1: Strømforbruk målt i kWt x (med pris per kWt iht. strømpris oppdatert daglig fra kommunens leverandør, men aldri lavere enn 0 øre per kWh). Strømprisen skal baseres på nivået på markedspris med påslag som dekker kommunens utgifter til medgått strøm, i henhold til kommunens gjeldende strømvtaler.
 - b. Komponent 2: Driftspåslag kr. 0,81 per kWt.
 - c. Komponent 3: Parkeringsavgift (mandag til og med lørdag 09-20) som følger:

Type	Avgift tom. 5. time	Avgift fom. 6. time
Indre by	12 kr/t	24 kr/t
Ytre by	10 kr/t	20 kr/t
Reserverte ladeplasser	0 kr/t	

- 3) Modellen over implementeres på ladeinfrastrukturen så snart de tekniske løsningene er klare og omskilting på lokasjonen er gjennomført. For eldre stolper benyttes eksisterende løsning med kun parkeringsavgift.
- 4) Endringer i komponent 2 og 3 fastsettes av bystyret i årlig budsjettvedtak.
- 5) Bystyrets vedtak i sak 377/2022, punkt 28, oppheves.
- 6) Bystyrets vedtak i sak 377/2022, punkt 29, utkvitteres.
- 7) Bystyrets vedtak i sak 377/2022, punkt 30, oppheves.
- 8) Byrådets vedtak i sak 1102/22 «Delegasjon av fullmakt til fastsetting av ladesatser og justering av ladesatser» av 15. desember 2022, oppheves.

Byrådet, den

Eirik Lae Solberg

Marit Kristine Veia