

Stockholm Parkering
Att: AA
Advokatfirman Cederquist KB

Misstänkt konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet – parkering och laddning av elfordon

Konkurrensverkets beslut

Konkurrensverket kommer inte att fortsätta utredningen avseende Stockholms Stads Parkerings Aktiebolag (Stockholm Parkering), 556001-7153, i ärende med dnr 576/2023 rörande en eventuell talan om förbud enligt 3 kap. 27 § konkurrenslagen (2008:579), KL.

Ärendet avslutas.

Sammanfattning

Konkurrensverket har i ett tips fått information om att det kommunägda företaget Stockholm Parkering har en betalningsmodell som negativt påverkar konkurrensen. Stockholm Parkering erbjuder laddning av elfordon på ett sätt där avgiften för laddning ingår i avgiften för parkeringen på besöksparkeringsplatser. För elbilister som parkerar i företagets anläggningar kostar det inte något extra att ladda bilen utöver parkeringsavgiften. Betalningsmodellen innebär att kostnaderna för laddningen subventioneras av intäkter från parkeringsverksamheten. En sådan subventionering av en tilläggstjänst kan under vissa förutsättningar riskera snedvrیدا eller hämma förutsättningarna för en effektiv konkurrens. Stockholm Parkering har under utredningen informerat Konkurrensverket om att företaget successivt ska införa separat betalning för laddning av el på företagets besöksparkeringsplatser. Med hänsyn härtill bedömer Konkurrensverket att det i nuläget inte finns skäl att fortsätta utredningen.



Bakgrund till ärendet

1. Marknaden för laddning av elbilar är ny och växer snabbt. Kommunal aktörer är viktiga för utbyggnaden av laddinfrastruktur i egenskap av såväl markägare som leverantörer av laddtjänster, och kan genom sina ageranden påverka såväl marknadens funktion som konkurrensen. I januari 2023 skickade Konkurrensverket brev till landets kommuner med uppmaning att inte begränsa konkurrensen vid utbyggnaden av laddinfrastruktur.¹ I brevet pekade Konkurrensverket bl.a. på att det inte är tillåtet att erbjuda el gratis vid publika laddstolpar.
2. Under våren 2023 tog Konkurrensverket emot tips om att kommunalägda Stockholm Parkerings erbjuder laddning av elfordon på ett sätt där avgiften för laddning ingår i avgiften för parkeringen vad i vart fall gäller vissa av Stockholm Parkerings parkeringsplatser. I utredningen har privata konkurrerande parkeringsoperatörer framhållit att Stockholm Parkerings betalningsmodell utgör ett konkurrensmässigt problem eftersom ett sådant subventionerat laddningserbud attraherar kunder som i annat fall hade varit redo att erlägga marknadsmässig ersättning för de erbjudna tjänsterna både gällande parkering och elbilsladdning.
3. Mot denna bakgrund inledde Konkurrensverket en utredning enligt KL:s bestämmelser i 3 kap. 27–32 §§ KL om konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet.

Konkurrensverkets utredning i ärendet

Misstanken

4. Konkurrensverket har mot bakgrund av inkomna tips utrett om Stockholm Parkerings prissättning eller sampaketering vid försäljning av parkering- och laddningstjänster snedvrider eller hämmar konkurrensen på ett sätt som omfattas av 3 kap. 27–32 §§ KL.

Utredningsåtgärder

5. Under utredningen har Konkurrensverket ålagt Stockholm Parkerings att bl.a. inkomma med uppgifter om företagets parkeringsverksamhet och skälen till den valda betalningsmodell som Stockholm Parkerings tillämpar och som innebär att avgiften för elbilsladdning ingår i avgiften för parkeringen. Vidare har Konkurrensverket inhämtat ytterligare information om bl.a. marknadsförhållanden genom att skicka informationsålägganden till konkurrenter och inhämtat information från andra aktörer.

¹ Handl.nr 1 i ärende med dnr 104/2023.



Företaget

6. Stockholm Parkering ägs till 100 procent av Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB är i sin tur helägt av Stockholms kommun och utgör moderbolag i en koncern med flera dotterbolag.²
7. Stockholm Parkerings uppgift är att bygga och driva parkeringsanläggningar som verkar på den kommersiella marknaden inom Stockholms kommun. Verksamheten drivs på ett sätt som ska stimulera till ökad användning av elbilar genom att erbjuda laddningsmöjligheter i parkeringsanläggningarna. Stockholm Parkering uppger i årsredovisningen att andra aktörer bedriver parkeringsverksamhet på tomtmark varav Stockholm Parkering är en av de största i Stockholms kommun.³
8. Stockholm Parkerings kunder utgörs främst av privatpersoner och företag som hyr parkeringsplatser månadsvis, kvartalsvis eller årsvis eller som besöksparkering. En annan kundkategori är fastighetsägare som köper tjänster inom parkeringsområdet.⁴
9. Stockholm Parkerings omsättning 2023 uppgick till 772 miljoner kronor.

Marknaden

Parkering i Stockholm

10. Ärendet berör den del av parkeringsmarknaden i Stockholms kommun där avgift utgår för parkering. Möjligheten att avgiftsbelägga parkering på en viss plats bestäms av regler som utgår från vem som äger och förvaltar marken. Reglerna och förutsättningarna skiljer sig åt om det är fråga om gatumark eller tomtmark.
11. Gatumark består av offentliga platser som står under en kommuns förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering. Gatumarksparkering avser parkering som i huvudsak sker på gator och andra allmänna platser.⁵ För gatumark har en kommun rätt att, i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, ta ut en ersättning i form av en parkeringsavgift.⁶
12. Med tomtmarksparkering eller privaträttslig parkering avses parkering som i huvudsak sker på tomtmark eller i parkeringshus. På tomtmark är det markägaren som bestämmer villkoren för parkering och det saknas således

² Bolagsordning för Stockholms Stadshus AB, antagen på årsstämma 2013-04-05, s. 1.

³ Stockholm Parkerings årsredovisning 2023, s. 3.

⁴ Stockholm Parkerings årsredovisning 2023, s. 3.

⁵ Se Ordningslag (1993:1617), 1 kap 2 §.

⁶ Kommuners rätt att avgiftsbelägga parkering på gatumark regleras i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser på offentlig plats, m.m.



författningsbestämmelser som särskilt reglerar tomtmarksparkering.⁷ Det finns dock reglering om ingripanden mot den som inte följer de villkor som en markägare har ställt upp.⁸

13. Mark kan upplåtas för parkering av både offentliga och privata markägare, och markägaren kan välja att förvalta marken för parkering i egen regi eller att ge i uppdrag åt en parkeringsoperatör att förvalta, övervaka och ta ut avgift för parkering. En överlåtelse av driften av parkeringsplatsen är inte nödvändigtvis förenad med en överlåtelse av rätten att bestämma nivån på parkeringsavgiften.
14. I Stockholm finns möjlighet att parkera fordon på gatumark eller på tomtmark. Det är Trafikkontoret, en enhet inom Stockholms kommun, som ansvarar för parkering på gatumark.
15. När det gäller parkering på tomtmark, i bl.a. garageanläggningar, erbjuds det av det offentligägda bolaget Stockholm Parkering eller av andra privatägda bolag (t.ex. Aimo Park Sweden AB eller Apcoa Parking Sverige AB). Nämnda parkeringsoperatörer konkurrerar om att erbjuda parkering för fordonsägare och erbjuder även laddning i samband med parkering. Merparten av de privata parkeringsoperatörerna erbjuder ett separat pris för parkering och ett separat pris för laddning. Ingen av operatörerna är aktiva på marknaden för laddning i samband med parkering på gatumark i Stockholm.

Elbilsaddning

16. Stockholm Parkering erbjuder i samband med parkering en tjänst som kan kategoriseras som publik laddning till fordonsägare för laddbara fordon. Publik laddning, dvs. laddning som är tillgänglig för allmänheten i t.ex. parkeringsgarage eller köpcentrum, utgör totalt sett en mindre del av den laddade energin som används till elbilar.⁹ Den vanligaste formen av laddning för personbilar är icke-publik, dvs. den är inte tillgänglig för allmänheten och innebär att fordonet laddas i eller nära bostaden eller på arbetsplatsen.¹⁰
17. Publik laddning fyller emellertid en viktig funktion för att uppnå en hög andel elbilar i samhället, skapa förtroende för elbilar och för att skapa god

⁷ Se Ceder, Olsson, Römbö och Ståhl, Trafikkommentarer (25 november 2025, JUNO), Parkeringslagstiftningen.

⁸ Se lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. Vid olovlig parkering på tomtmark har markägaren rätt att under vissa förutsättningar ta ut en kontrollavgift enligt 1 §, och enligt 4 § får kontrollavgiften inte överstiga den felparkeringsavgift som fastställts inom kommunen enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. Markägaren kan övervaka och driva in eventuella kontrollavgifter själv, men kan också anlita ett företag för övervakning, och det är då markägaren som ansvarar för att den som utför övervakningen har lämplig utbildning (se 12 §).

⁹ Konkurrensverkets rapport Kommuners påverkan på konkurrensen inom publik laddning av elfordon, 2024:2, s. 63.

¹⁰ Rapporter från riksdagen, 2023/24:RFR7, Trafikutskottet TU, Planera laddinfrastruktur för vägtrafik – en kunskapsöversikt, s. 64.

rörlighet. Vidare är publik laddning viktig för att resande ska fungera men också för alla invånare som saknar en egen parkeringsplats och därmed behöver ladda sin elbil publikt.¹¹

18. I Stockholms kommun har antalet laddbara fordon ökat med cirka 28 procent under 2023, från 89 600 till 115 000 laddbara fordon. Av de laddbara fordon som fanns i Stockholm i början av 2024 var cirka 46 procent elbilar och 49 procent laddhybrider. Resterande 5 procent bestod av övriga eldrivna fordon.¹²
19. Stockholms län har den mest utbyggda publika laddinfrastrukturen i landet. Antalet publika laddplatser i Stockholms län uppgick i början av 2024 till ca 9 400 vilket motsvarar 26 procent av samtliga laddplatser i Sverige, och majoriteten av dessa är belägna i Stockholms kommun.¹³
20. Stockholm Parkering har drygt 7 000 parkeringsplatser där normalladdning erbjuds. Av dessa avser drygt 4 000 laddning på företagets besöksparkeringar och resten förhyrda parkeringsplatser.
21. Olika laddplatser erbjuder laddning med en varierad högsta överförings-effekt. I utredningen har framkommit att normalladdning enligt bransch-praxis är laddning med en effekt upp till högst 22 kW. Ibland används uttrycket semisnabb laddning för laddning med effekter från 11 till 22 kW. Laddeffekten har betydelse för tiden som bilen behöver laddas för att uppnå en viss förväntad körsträcka.¹⁴ Snabbladdning med effekter på t.ex. 50 kW tillgodoser framförallt behov vid långresor där en stor energimängd kan laddas under kort tid.¹⁵
22. Stockholm Parkering erbjuder laddning på besöksparkeringar med en strömstyrka som uppgår till 3,7/4,2 kW. Detta medför, enligt bolaget, att strömstyrkan oftast räcker till de som i en anläggning vill ladda sina bilar. Stockholm Parkering och dess konkurrenter garanterar inte någon bestämd mängd el (kWh) vid parkering, eftersom laddplatserna lastbalanseras, vilket innebär att samtliga laddplatser i en anläggning delar på tillgänglig el.

¹¹ Konkurrensverkets rapport Kommuners påverkan på konkurrensen inom publik laddning av elfordon, 2024:2, s. 63.

¹² Sweco, (juni 2024). Utvärdering av publik laddning för elbilar i Stockholms stad under 2023, s. 11. I rapporten hänvisas till statistikdatabasen ELIS som sammanställs av Power Circle.

¹³ Sweco, (juni 2024). Utvärdering av publik laddning för elbilar i Stockholms stad under 2023, s. 9. I rapporten hänvisas till statistikdatabasen ELIS som sammanställs av Power Circle.

¹⁴ Biodriv Öst, (2021). Vägen till laddinfrastruktur i din kommun, s. 10.

¹⁵ Biodriv Öst, (2021). Vägen till laddinfrastruktur i din kommun, s. 9–10.



23. Stockholm Parkerings konkurrenter erbjuder laddning på effekter mellan 3,7–22 kW men merparten av konkurrenternas laddplatser erbjuder laddeffekter upp till mellan 11–22 kW.

Det utredda förfarandet

24. Konkurrensverket har utrett om Stockholm Parkerings prissättningsförfarande med en betalningsmodell som innebär att avgiften för elbilsaddning ingår i avgiften för parkeringen kan anses snedvrیدا eller hämma konkurrensen på ett sätt som omfattas av 3 kap. 27 § KL.
25. Stockholm Parkerings betalningsmodell har inneburit att bilister i företagets anläggningar på besöksparkeringsplatser, oavsett om det är en elbil eller en bensindriven bil, betalar samma pris om man parkerar en bensinbil som om man parkerar en elbil och laddar. Privata parkeringsoperatörer har framhållit att Stockholm Parkerings betalningsmodell utgör ett konkurrensmässigt problem eftersom ett sådant subventionerat laddningserbudande mellan parkeringstjänsten och laddningstjänsten attraherar kunder som i annat fall hade varit redo att erlägga marknadsmässig ersättning för de erbjudna tjänsterna både gällande parkering och elbilsaddning. Mot denna bakgrund har Konkurrensverket i sin utredning fokuserat på att utreda negativa effekter till följd av de delar i Stockholm Parkerings erbjudanden (besöksparkeringar med högre taxa) där det inte tillkommer någon extra avgift för laddning vid parkering i företagets anläggningar. På Stockholm Parkerings förhyrda platser utgår i regel tilläggstaxa för laddning.
26. Under utredningen har Stockholm Parkering den 2 december 2024 informerat Konkurrensverket om att företaget successivt ska införa separat betalning för laddning av el på företagets besöksparkeringsplatser. Företaget uppger att ett pilotprojekt ska inledas i december 2024 som ska utvärderas efter ca 3 månader. Därefter planerar Stockholm Parkering rulla ut betalningslösningen för laddning och parkering på företagets besöksparkeringsplatser under 2025.

Skälen för Konkurrensverkets beslut

Rättslig reglering

27. Enligt 3 kap. 27 § KL får staten, en kommun eller en region förbjudas att i en säljverksamhet av ekonomisk eller kommersiell natur tillämpa ett visst förfarande, om det snedvrیدer, eller är ägnat att snedvrیدا, förutsättningarna för en effektiv konkurrens på marknaden. Förbud får också meddelas om förfarandet hämmar, eller är ägnat att hämma, förekomsten eller utvecklingen av en sådan konkurrens. Förbud får dock inte meddelas när det gäller förfaranden som är försvarbara från allmän synpunkt. För en kommun eller en region kan även en hel säljverksamhet förbjudas, om den inte är förenlig med lag.



28. En offentlig säljverksamhet bör prövas med utgångspunkt i beteendets långsiktiga verkningar på förutsättningarna för en effektiv konkurrens på den relevanta marknaden. Frågan är om beteendet i det enskilda fallet skadar drivkrafterna till konkurrens och själva mekanismerna på marknadsplatsen. De konkurrensbegränsande effekterna bör vidare vara av någon betydelse för att ett förbud ska kunna komma i fråga. Något märkbarhetskrav likt det i 2 kap. 1 § KL bör dock enligt förarbetena inte ställas.¹⁶

Konkurrensverkets bedömning

Offentligt ägt bolag

29. Det som sägs i 3 kap. 27 § KL gäller enligt 3 kap. 28 § KL även ett förfarande eller en verksamhet i en annan juridisk person om staten, en kommun eller en region direkt eller indirekt har ett dominerande inflytande över den juridiska personen genom ägarskap, finansiell medverkan, gällande regler eller på annat sätt.
30. Stockholm Parkering, org.nr 556001-7153, ägs av Stockholms kommun genom Stockholms Stadshus AB.¹⁷ Konkurrensverket finner därför att Stockholm Parkering, i egenskap av offentligt ägt bolag, är en sådan aktör som avses i 3 kap. 27 och 28 §§ KL.

Säljverksamhet

31. För att en säljverksamhet ska omfattas av bestämmelsen om konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet krävs att den omfattas av företagsbegreppet i 1 kap. 5 § första stycket konkurrenslagen. Enligt bestämmelsen avses med företag en fysisk eller juridisk person som driver verksamhet av ekonomisk eller kommersiell natur. Det spelar ingen roll om verksamheten är inriktad på ekonomisk vinst eller inte.
32. Stockholm Parkering, som är ett aktiebolag, bedriver ekonomisk och kommersiell verksamhet i konkurrens med privata företag vars verksamhet bedrivs i vinstsyfte. Detta sker genom att Stockholm Parkering erbjuder parkeringstjänster och laddning av elfordon vilket får anses vara verksamhet av ekonomisk eller kommersiell natur. Bestämmelserna om konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet är därför tillämpliga.

Relevant marknad

33. Vid bedömningen enligt 3 kap. 27 § KL är det, som angetts ovan, effekterna på konkurrensen på den relevanta marknaden som ska bedömas.
34. Den relevanta produktmarknaden omfattar de produkter eller tjänster som köparen anser är utbytbara, det vill säga sådana produkter eller tjänster som

¹⁶ Prop. 2008/09:231 s. 36 f.

¹⁷ Stockholm Parkerings årsredovisning 2023, s. 3.



på grund av pris, funktion och egenskaper i övrigt kan tillfredsställa samma behov hos köparen.

35. Den relevanta geografiska marknaden omfattar det område inom vilket de berörda företagen tillhandahåller de relevanta produkterna eller tjänsterna, inom vilket konkurrensvillkoren är tillräckligt likartade och som kan skiljas från angränsande geografiska områden framförallt på grund av väsentliga skillnader i konkurrensvillkoren.¹⁸
36. Konkurrensverket har inte gjort någon slutlig bedömning avseende den relevanta marknaden men gör följande observationer.

Produktmarknaden

37. Förfarandet i ärendet avser tillämpning av en betalningsmodell som innebär att avgiften för elbilsladdning ingår i avgiften för parkeringen. Stockholm Parkering tillämpar modellen för sina besöksparkeringsplatser och erbjuder, i konkurrens med andra parkeringsoperatörer, parkering och laddning på tomtmark.
38. Konkurrensverket har identifierat fyra centrala delar i bedömningen av avgränsningen av relevant marknad. För det första förhållandet mellan parkering på gatumark respektive tomtmark, för det andra förhållandet mellan besöksparkering och förhyrda platser, för det tredje betydelsen av laddning på parkeringsplatserna och för det fjärde olika laddeffekter på parkeringsplatserna.
39. Bilister som söker parkering i Stockholm erbjuds möjlighet till det, dels på gatumark, dels på tomtmark (i t.ex. parkeringsgarage). Parkering på gatumark omfattas av en annan reglering än parkering på tomtmark. Vidare gäller generellt olika typer av tidsbegränsningar för parkering på gatan jämfört med tomtmark, särskilt inom Stockholms innerstad, där en bil enklare kan stå parkerad längre tid i ett garage jämfört med gatuparkeringar i centrala områden. Vid parkering på tomtmark finns vidare ett bredare tjänsteutbud dels när det kommer till parkering dels vad avser olika tilläggstjänster.
40. Sammantaget bedömer Konkurrensverket att parkering på gatumark endast utgör ett begränsat konkurrenstryck på parkering på tomtmark med hänsyn till bl.a. nämnda skillnader i tjänsteinnehåll.
41. Bilisters efterfrågan av parkering varierar när det gäller önskemål om parkering för kortare och mer spontana besök (besöksparkering) eller om det

¹⁸ Kommissionens tillkännagivande om definitionen av relevant marknad i unionens konkurrenslagstiftning, EUT 22.2.2024/C 2024/1645.



är långvarig parkering som utnyttjas regelbundet (förhyrda parkeringsplatser). Stockholm Parkering och andra parkeringsoperatörer erbjuder båda dessa typer av parkeringstjänster. Typiskt sett så skiljer sig betalningssättet och avtalslängden mellan de olika parkeringstjänsterna.

42. I utredningen har framkommit att Stockholm Parkering i sin prissättning gällande förhyrda platser tar hänsyn till tilläggstjänsten laddning på så sätt att förhyrda platser med laddning normalt adderar en extra avgift för laddning. Det har därför inte funnits skäl att närmare analysera frågan om utbytbarhet mellan besöksparkering och förhyrd parkering.
43. Den tredje centrala delen för Konkurrensverkets bedömning är om en besöksparkeringsplats med laddningsmöjlighet är utbytbar mot en plats utan denna möjlighet. Faktorer som kan påverka utbytbarheten är bl.a. elbilistens möjligheter till laddning vid sidan av parkering vid destinationen, hur länge den väntas parkera vid destinationen och körsträckan som väntar efter parkeringstidens slut. Behoven kan variera inom kundgruppen elbilsägare. Exempelvis kan en elbilsägare som har ett fordon med kortare räckvidd, känna ett större behov av att kunna fylla på med extra el vid varje givet parkeringstillfälle. Sammantaget finns indikationer på att besöksparkering, med respektive utan laddning, inte är utbytbara mot varandra för vissa kundgrupper.
44. Den fjärde centrala delen gäller laddeffekten. Laddplatser på besöksparkeringsplatser kan vara utrustade med olika maximala laddeffekter. Laddeffekten påverkar hur lång tid det tar att ladda bilens batteri.
45. I utredningen har framkommit att Stockholm Parkering erbjuder laddning till en effekt upp till 3,7/4,2 kW medan konkurrenterna vanligtvis tillhandahåller laddning upp till 11 kW. Stockholm Parkerings konkurrenter har framfört att elbilister inte vill ha för låga effekter, då det inte blir värt att ladda om de ska parkera en kortare tid. Stockholm Parkering har å sin sida framfört att deras laddeffekt generellt täcker de genomsnittliga körsträckorna i Stockholm.
46. Sammantaget bedömer Konkurrensverket att laddning såväl med effekterna 3,7/4,2 kW som 11 kW kommer kräva att bilen står parkerad en längre tid än vid snabbaddning. Förhållandet att elbilister som laddar sin bil med effekterna 3,7/4,2 kW eller upp till 11 kW båda behöver stå en längre tid, samt att lastbalansering tillämpas indikerar att laddning med olika nämnda effekter inte ska anses som separata marknader.

Geografisk marknad

47. Stockholm Parkerings förfarande att inte ta betalt för elbilsladdning vid besöksparkering på tomtmark omfattar deras anläggningar med högre taxa,



där dessa befinner sig i Stockholms kommun och majoriteten av dessa inom Stockholms innerstad.

48. Stockholm Parkering och konkurrerande operatörer driver parkeringsanläggningar i olika lokala områden i Stockholms innerstad med omnejd. Varje parkeringsanläggning kan ha lokala upptagningsområden och konkurrenstrycket för ett givet parkeringshus påverkas av hur långt bilisten är villig att gå från parkeringen till destinationen. I utredningen har det framkommit att upp till fem minuters promenad från parkeringen till destinationen är vanligt förekommande hos vissa bilister. Att gå ca 400 meter har också angetts som ett längsta avstånd som en bilist är villig att gå från sin bil till sin destination.
49. Sammantaget konkurrerar Stockholm Parkering med privata parkeringsoperatörer inom Stockholms kommun, där det aktuella förfarandet är begränsat till Stockholms innerstad med omnejd. Det är därför inom detta område som förfarandet kan antas vara av betydelse för konkurrensen.

Konkurrensbegränsningen

50. Typfall på förfaranden som enligt förarbetena kan snedvrیدا eller hämma en effektiv konkurrens är underprissättning, diskriminering, vägran att ge tillträde till viss infrastruktur eller selektiva förfaranden.¹⁹ Enligt förarbetena utgör de nämnda beteendena endast exempel på ageranden från offentliga aktörer som kan omfattas av bestämmelserna om kommunal offentlig säljverksamhet.²⁰
51. Konkurrensverket har i utredningen undersökt om Stockholm Parkerings prissättningsförfarande med en betalningsmodell som innebär att avgiften för elbilsaddning ingår i avgiften för parkeringen kan snedvrیدا eller hämma förutsättningarna för en effektiv konkurrens.
52. Stockholm Parkerings prissättningsförfarande innebär att företaget vid besöksparkering inte tar separat betalt för tilläggstjänsten laddning. Hos de privata parkeringsoperatörerna tillämpas i regel ett separat pris för parkering och ett separat pris för laddning. Det finns en risk för att förfarandet styr elbilisters val av laddplats så att Stockholm Parkering väljs framför privata konkurrerande alternativ.
53. Utredningen har visat att Stockholm Parkerings betalningsmodell innebär att kostnaderna för laddningen subventioneras av intäkter från parkeringsverksamheten. En sådan subventionering av en tilläggstjänst kan under vissa förutsättningar riskera att snedvrیدا eller hämma förutsättningarna för en effektiv konkurrens. Så kan t.ex. vara fallet om privata konkurrerande

¹⁹ Prop. 2008/09:231 s. 36.

²⁰ Ibid.



parkeringsoperatörer inte har möjlighet att subventionera tilläggstjänsten och erbjuda en sampaketerad tjänst på motsvarande sätt till följd av att den offentliga aktören har fördelar eller andra förutsättningar att verka på marknaden än privata aktörer. Det kan t.ex. handla om fördelar i form av förmånlig kapitalförsörjning eller förmånliga avtal med fastighetsägare. Med hänsyn härtill kan det, framförallt på längre sikt, finnas risk för att drivkrafterna för privata aktörer att investera i laddinfrastruktur och att innovera vad gäller aktuella laddningstjänster försvagas.

54. I utredningen har framkommit att Stockholm Parkering i sin prissättning gällande förhyrda platser tar hänsyn till tilläggstjänsten laddning genom att förhyrda platser som även inkluderar laddning normalt medför en extra avgift för laddning. Vidare har Stockholm Parkering under den pågående utredningen vad gäller parkering och laddning på besöksparkeringsplatser uppgett att företaget under 2025 successivt ska införa separat betalning för laddning av el. Enligt Konkurrensverket kommer denna förändring i en betydande omfattning minska de risker för hämmande och snedvridande effekter på längre sikt som Konkurrensverket identifierat i ärendet.

Konkurrensverkets samlade bedömning

55. Mot denna bakgrund finner Konkurrensverket i nuläget inte skäl att fortsätta att utreda om förfarandet strider mot 3 kap. 27 § KL. Konkurrensverkets beslut att avsluta utredningen innebär dock inte ett ställningstagande till om förfarandet är i överensstämmelse med konkurrensreglerna.

Detta beslut har fattats av tillförordnade generaldirektören Hanna Witt.
Föredragande har varit konkurrensrådet Erik Westerström.

Beslutsfattandet har dokumenterats digitalt och beslutet saknar därför namnunderskrift.

Hanna Witt



Anvisning om annan möjlighet till prövning

Detta beslut kan enligt 7 kap. 1 § KL inte överklagas. Enligt 3 kap. 32 § KL kan däremot ett företag som berörs av förfarandet på egen hand väcka talan vid domstol för att få saken prövad (subsidiär talan). Talan väcks genom ansökan om stämning vid Patent- och marknadsdomstolen.

Kopia till:

Aimo Park Sweden AB

Detta beslut publiceras på Konkurrensverkets webbplats.