

Sammendrag:

Gratis parkering for elektrisk drevne motorvogner

Beregning av inntektstap for eiere av parkeringsplasser

For at flere skal velge å benytte motorvogner som drives med elektrisitet, er det foreslått at slike motorvogner skal kunne parkere gratis også på private, avgiftsbelagte parkeringsplasser. Denne rapporten beskriver beregninger som er utført for sentrumsområdene i Oslo og Sarpsborg for å anslå hvilke inntektstap henholdsvis kommunene og de private eierne/operatørene kan få med en slik ordning. I Oslo vil det årlige inntektstapet kunne bli betydelig for begge parter. I Sarpsborg er det lavere etterspørsel i forhold til tilbudet. Derved er det ikke sannsynlig at et inntektstap vil oppstå. Veksten i antall elektrisk drevne motorvogner er basert på anslag gjort i Klimakur. Dagens parkeringstilbud og avgiftsnivå er grunnlaget for analysene. Beregningene må ses som en illustrasjon av mulige effekter.

Formålet med beregningene i dette prosjektet er å illustrere hva som kan bli de økonomiske konsekvenser for kommuner og parkeringsselskaper om antallet elektriske motorvogner øker og tilbudet om gratis parkering utvides til også å gjelde private anlegg.¹ Allerede i dag har kommunene inntektstap som følge av at EL får parkere gratis på kommunale plasser.

Mange faktorer påvirker om folk velger å anskaffe og bruke EL. Det er derfor knyttet usikkerhet både til hvordan antallet EL endrer seg i perioden 2012 til 2020, hvordan en slik bilpark vil bli benyttet og hva som vil bli målpunkter for reiser med EL. Parkeringstilbudet er bare ett av flere virkemidler som påvirker de valg som gjøres av bosatte og næringslivet. Undersøkelser viser at eierskap og reisemønsteret påvirkes av de fordelene som tilbys brukere av EL (bruk av kollektivfelt, gratis bomplassering, gratis parkering, reserverte plasser med gratis lading).

Som grunnlag for utviklingen av antall EL, har vi benyttet prognoser som er utarbeidet i tilknytning til arbeidet med Klimakur 2020. I Klimakur forutsettes det en betydelig vekst i antall EL. Et tilbud om prioritert eller gratis parkering for EL er ett av de tiltakene som Klimakur omtaler og legger til grunn for å stimulere bruken av EL, og derved bidra til at utslippsmålene som er satt i Klimakur 2020 kan nås.

Beregningene som er vist i kapittel 4, er basert på en rekke forutsetninger og på til dels ufullstendig datagrunnlag. Blant annet må det legges inn forutsetninger om hvordan den aktuelle delen av bilparken (EL) vil bli brukt. Om ikke antall

¹ Beregningene omfatter i prinsippet også motorvogner med hydrogen som energikilde (HY). I denne rapporten betegnes begge deler med akronymet EL.

parkeringsplasser i sentrale deler av våre store byer øker, vil det bli en sterkere konkurranse mellom førere av de ulike kjøretøytypene om de plassene som finnes. I beregningene er det lagt inn forutsetninger om hvordan dette kan slå ut.

Beregninger er gjort for to alternativer:

A: Det stilles plasser til rådighet for EL etter behov (etterspørselen bestemmer)

B: Tre prosent av plassene stilles til rådighet for EL (reserverte plasser med lademulighet)

Konsekvensene vil variere fra by til by. De er trolig sterkt avhengig av byens størrelse, om parkeringstilbudet er kommunalt eller privat eiet/driftet og av forholdet mellom tilbud og etterspørsel. Vi har derfor utført beregninger for to ulike byer, Oslo og Sarpsborg.

I Oslo kan vi regne med at parkeringsplasser på gategrunn i hovedsak er fullt belagt i de periodene det kreves avgift. Også når det gjelder de private parkeringsanleggene er det en høy utnyttelse i Oslo. Etter hvert som en større andel av disse plassene blir benyttet til parkering av EL, vil også inntektstapet øke.

Beregningen viser at det for Oslo kommune som økonomisk aktør ikke blir betydelig forskjell mellom alternativene. For de private aktørene i Oslo vil alternativ B gi et *vesentlig* mindre inntektstap enn alternativ A (tabell S1). Det samlede inntektstapet blir uansett betydelig, men minst i alternativ B.

I Sarpsborg vil det ikke bli store inntektstap verken for kommunen eller de private aktørene. Det gjelder begge alternativer (tabell S2). Med dagens utgangspunkt vil ikke alternativ B gi tap i det hele tatt.

Tabell S1. Oslo. Samlet inntektstap for parkeringstilbudet (Ring 1) for perioden 2012-2020. Millioner 2010 kroner

Alternativ	Kommunen	Private	Sum
A	356	1055	1411
B	267	56	323

TØI rapport 1093/2010

Tabell S2. Sarpsborg. Samlet inntektstap for parkeringstilbudet innen for avgiftssonen for perioden 2012-2020. Millioner 2010 kroner

Alternativ	Kommunen	Private	Sum
A	1,9	1,6	3,5
B	0	0	0

TØI rapport 1093/2010

Beregningene er begrenset til å gjelde rene inntekter fra parkeringsavgifter på allment tilgjengelige parkeringsplasser (vilkårsparkering). Fordi det er stor grad av usikkerhet knyttet til beregningene, bør resultatene bare brukes som indikatorer på mulig økonomisk konsekvens av en ny forskrift som gir grunnlag for at EL kan parkere gratis på parkeringsplasser som i dag er avgiftsbelagte.

Sarpsborg illustrerer en situasjon der det samlede parkeringstilbudet (kommunalt og privat) klart overstiger etterspørselen. Det er i dag snakk om relativt korte gangavstander fra gratis gateparkering i sentrums randsoner. Derfor er det mange ledige plasser i det avgiftsbelagte området. Gratis parkering for EL vil derved bare få vesentlig økonomisk betydning for parkeringssektoren hvis de som velger å benytte EL, gjør dette som alternativ til å benytte et kjøretøy drevet med fossilt brensel og derved må betale avgift. Hvis tiltaket fører til at flere kommer med egen motorvogn (EL) til sentrum, vil det skape mer trafikk, men det innebærer samtidig at antall besøkende øker.

De to byene har vesentlig forskjellige utgangspunkt for å kunne tilrettelegge for gratis parkering av EL. Det har derfor ingen hensikt å sammenligne resultatene. Beregningene tjener i hovedsak til å synliggjøre at det i noen byer kan medføre betydelige inntektstap både for kommunene og private aktører, mens det i andre situasjoner ikke vil gjøre vesentlige utslag.

Beregningene er foretatt i et regneark i Excel-format og kan lett justeres i samsvar med nye forutsetninger. Det er benyttet en dempingsfaktor som er lik forholdet mellom vekstraten for etterspørselen etter parkering fra brukere av EL og vekstraten for antall EL i regionen. For å vise hvordan endringer i forutsetningene kan påvirke inntektstapet, er det utført en følsomhetsanalyse som viser hvordan det slår ut om dempningsfaktoren for Oslo varieres. I dette dokumentet har vi gått ut fra en faktor på 0,4 for Oslo. Tabell S3 viser resultatene om vi i stedet benytter 0,3 eller 0,5 som dempingsfaktor.

Tabell S3. Inntektstap ved gratis parkering for EL innenfor Ring 1 i Oslo. Effekt av endret dempingsfaktor. Millioner 2010-kroner.

	Faktor 0,3		Faktor 0,4		Faktor 0,5	
	Alt. A	Alt. B	Alt. A	Alt. B	Alt. A	Alt. B
Kommunen	356	240	356	267	712	597
Private	761	56	1055	56	1397	56
Sum	1116	295	1411	323	2109	653

TØI rapport 1093/2010