



Handling 2025 nr 161

Hemställan från Göteborgs Hamn AB avseende omdisponering av medel inom ramen för tidigare beslut om farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 16 juni 2025 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Hemställan från Göteborgs Hamn AB, med beaktande av stadsledningskontorets bedömning, avseende omdisponering av medel inom den av kommunfullmäktige beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajåtgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen, godkänns.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen antecknade representanterna från MP, S och V som yttrande en skrivelse från den 9 september 2025.

Göteborg den 10 september 2025
Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Lina Isaksson

Yttrande

MP, S, V

2025-09-09

Nr 21

Yttrande angående Hemställan från Göteborgs Hamn AB avseende omdisponering av medel inom ramen för tidigare beslut om farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn

Vi ser positivt på att möjliggöra en omdisponering av investeringsmedlen från kajåtgärder till farledsfördjupning då detta kan innebära en förbättrad konkurrenskraft för Göteborgs hamn och minskade transporter på väg till förmån för till havs.

Göteborgs Hamn är inte bara Sveriges största hamn utan också en avgörande del av vårt logistiksystem och en central infrastruktur för svensk industri. För Göteborg är hamnen en av stadens viktigaste inkomstkällor och har stor betydelse för vår konkurrenskraft och tillväxt. Det är därför av största vikt att Göteborgs Hamn AB har en stark, långsiktig strategi för att utveckla verksamheten och möta framtidens krav.

Vi ser med viss oro på den långsiktiga utvecklingen och hamnens konkurrenskraft. Vi kommer därför efterfråga mer information angående hamnens långsiktiga lönsamhet och marknadsställning i Stadshus AB.

Investeringarna i kaj och farledsfördjupning innebär, som i princip alla större byggnationer, stora utsläpp av växthusgaser. Sedan beslut om farledsfördjupning fattades av kommunfullmäktige år 2020 har Göteborgs stad antagit ett miljö- och klimatprogram som bland annat slår fast att växthusgasutsläppen från byggnationer av anläggningar ska minska med 90 procent till år 2030, jämfört med år 2020. Vi saknar en redogörelse för hur detta ska uppnås vid kajutbyggnad och farledsfördjupning. Vi kommer därför begära att få en redovisning om detta av Göteborgs Hamn i Stadshus AB.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2025-06-16

Diarienummer SLK-2025-00653

Handläggare

Fredrik Nielsen

Telefon: 031-368 01 80

E-post: fredrik.nielsen@stadshuset.goteborg.se

Hemställan från Göteborgs Hamn AB avseende omdisponering av medel inom ramen för tidigare beslut om farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Hemställan från Göteborgs Hamn AB, med beaktande av stadsledningskontorets bedömning, avseende omdisponering av medel inom den av kommunfullmäktige beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajåtgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen, godkänns.

Sammanfattning

Ärendet avser en hemställan från Göteborgs Hamn AB (GHAB) om mandat att få genomföra en omdisponering av medel (i nuläget beräknat till 155-185 mnkr i 2017 års prisnivå) inom den av kommunfullmäktige beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajåtgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen. Bakgrunden till hemställan är ett beslut från EU-kommissionen om statsstöd, som sätter ett tak på att Trafikverket/Sjöfartsverket får investera maximalt 1 675 mnkr i den del som utgör det kommunala hamnområdet, vilket eventuellt kan komma att begränsa djupgåendet i farledsfördjupningen, beroende på anbuden i kommande upphandling. GHAB söker därför mandat att kunna omdisponera kvarvarande medel från GHAB:s *Kajåtgärder* till att kunna utöka investeringen inom den kommunala hamnområdesgränsen, utöver statsstödstaket på maximalt 1 675 mnkr.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ärendet innefattar beslut om mandat för en omdisponering av tidigare beviljade medel för GHAB i anslutning till kajåtgärder och farledsfördjupning i Göteborgs hamn. GHAB begär därmed inte en utökad budget för bolaget inom ramen för projekt Skandiaporten.

Utifrån bolagets bedömning är en eventuell finansiering av statens del av projekt Skandiaporten, inom den kommunala hamnområdesgränsen, att betrakta som investering i GHAB:s anläggning, liksom bolagets övriga del av projektet och innebär därmed inga förändrade ekonomiska förutsättningar resultatmässigt eller lönsamhetsmässigt i förhållande till det tidigare fattade beslutet.

För ytterligare ekonomiska aspekter, se nedan under Beskrivning av ärendet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Utöver vad som beskrivits i tidigare ärende är det relevant att nämna att sedan beslutet i kommunfullmäktige 2020-09-10 § 20, har mark- och miljödomstolen beviljat miljötillstånd enligt miljöbalken för projekt Skandiaportens respektive delar *Kajätgärder* och *Farledsåtgärder*. Tillståndet gäller dels tillstånd till vattenverksamhet (11 kap. miljöbalken) för fördjupning och breddning av farled samt ändrad farledsutmärkning, dels dispens för dumpning av muddermassor (15 kap. miljöbalken) på utpekad plats utanför Vinga.

Efter den huvudförhandling i målet som hölls i juni 2022, erhöll GHAB miljödom i oktober 2022 och Sjöfartsverket i mars 2023. I miljödomarna anges de villkor som gäller för de tillståndspliktiga arbetena, bland annat gällande muddring och dumpning.

Bedömning ur social dimension

I ärendet i kommunfullmäktige 2020-09-10 § 20 redogjorde GHAB i sitt underlag för åtgärdens påverkan på den sociala dimensionen. I korthet framförde bolaget att flertalet etableringar i Göteborgsområdet, Västra Götaland och Sverige är beroende av direktanlöpande sjöfart. Upphör denna trafik riskerar etableringar att flytta utomlands med negativa konsekvenser för arbetstillfällen.

Bilagor

1. Göteborgs Hamn AB:s styrelsehandling 2025 § 5
2. Genomförandeavtal del I
3. Genomförandeavtal del II
4. Europeiska kommissionens beslut SA.103466, C(2023) 7692 final, den 17 november 2023

Ärendet

Ärendet avser en hemställan från GHAB om mandat att få genomföra en omdisponering av medel (i nuläget beräknat till 155-185 mnkr i 2017 års prisnivå) inom den av kommunfullmäktige beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajåtgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen.

Särskilt om ärendets hantering och beredning

Av Göteborgs Stads riktlinje för ägarstyrning framgår att Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) i egenskap av moderbolag ska yttra sig i ärenden av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt från dotterbolag eller dotterdotterbolag som ska till kommunfullmäktige för ställningstagande.

GHAB har framfört en önskan om att mandat att omdisponera medel ska finnas senast under oktober månad 2025, utifrån kommande dialog i höst om Genomförandeavtal del III med Trafikverket och Sjöfartsverket. Detta innebär behov av att ärendet kan behandlas i kommunstyrelsen i augusti, vilket förutsätter en kort beredningstid. Stadshus ordinarie mötesplan möjliggör inte att styrelsen behandlar ärendet innan stadsledningskontoret överlämnar det till kommunstyrelsen. Hanteringen innebär ett avsteg från riktlinjen. Stadshus medarbetare har medverkat i stadsledningskontorets beredning.

Beskrivning av ärendet

Bakgrunden till hemställan är ett beslut från EU-kommissionen om statsstöd, som sätter ett tak på att Trafikverket/Sjöfartsverket får investera maximalt 1 675 mnkr i den del som utgör det kommunala hamnområdet, vilket eventuellt kan komma att begränsa djupgåendet i farledsfördjupningen, beroende på anbuden i kommande upphandling. GHAB söker därför mandat att kunna omdisponera kvarvarande medel från GHAB:s *Kajåtgärder* till att kunna utöka investeringen inom den kommunala hamnområdesgränsen, utöver statsstödstaket på maximalt 1 675 mnkr.

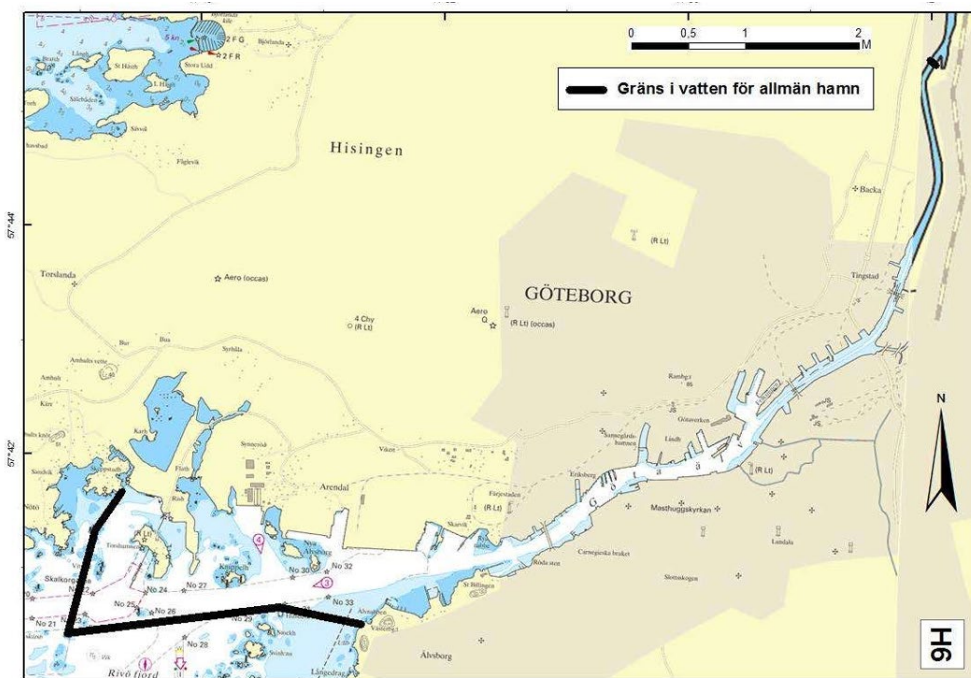
Kommunfullmäktige beslutade 2020-09-10 § 20 att godkänna farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn (projekt Skandiaporten) inom följande ramar:

- GHAB ansvarar för *Kajåtgärder*, med vilket avses förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta samt muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj, fram till överenskomna entreprenadgränsen 50 m från Skandiahamnens södra kaj.
- Trafikverket/Sjöfartsverket ansvarar för *Farledsåtgärder*, med vilket avses muddring och sprängning i farleden och vändytan utanför överenskomna entreprenadgränsen 50 meter från Skandiahamnens södra kaj.
- Budgeten för respektive part Trafikverket/Sjöfartsverket och GHAB uppgår till 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå.

I den avsiktsförklaring som då låg till grund för beslutet i kommunfullmäktige beskrevs det att ”Parternas avsikt är att verka för att *Projektet* genomförs till ett fartygsdjupgående om 17,5 meter, dock inom ramen för ingångsvärdet för respektive part om en kostnad om 1 255 mnkr i 2017 års penningvärde”. I ärendet framfördes även att GHAB:s bedömning var att ett djupgående under 16,5 meter inte var relevant.

Efter beslutet i kommunfullmäktige 2020-09-10 § 20 har parterna GHAB, Trafikverket och Sjöfartsverket träffat två avtal, Genomförandeavtal del I som tecknades i december 2021 och Genomförandeavtal del II som tecknades i juni 2024 där respektive parts åtaganden har konkretiserats (se bilaga 2 respektive bilaga 3).

I genomförandeavtalen har Trafikverket/Sjöfartsverket, i enlighet med ansvarsfördelningen i beslutet i kommunfullmäktige 2020-09-10 § 20, åtagit sig att utföra åtgärder både innanför och utanför *Hamnområdesgränsen*, vilket motsvarar den gräns i vatten som avser allmän hamn (figur 1).



Figur 1:

Gräns i vatten för allmän hamn enligt Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 2013:4.

Ansvarsfördelningen innebär att Trafikverket/Sjöfartsverket kommer att utföra åtgärder både utanför och innanför hamnområdesgränsen, där åtgärderna i farleden innanför hamnområdesgränsen (den kommunala anläggningen) innebär en större kostnadspost än åtgärderna som sker utanför detta område (i den statliga anläggningen).

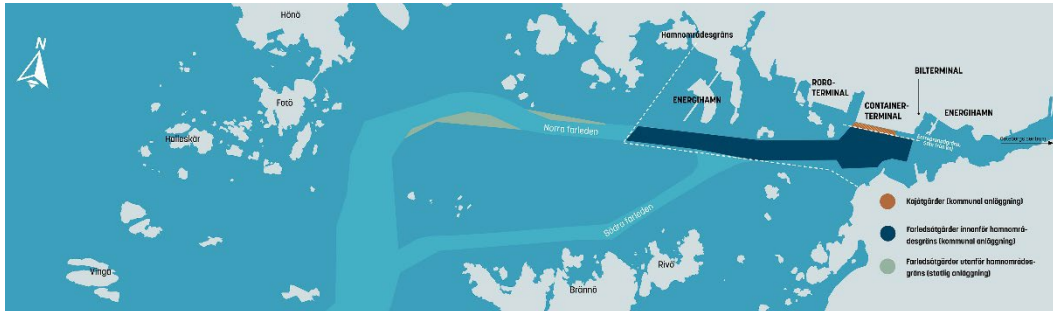
I Genomförandeavtal del II definieras *Grundutförande* och *Tillägg* enligt följande:

- *grundutförande*: avser ett maximalt fartygsdjupgående för *Konceptfartyg* på upp till 16,5 meter,
- *tillägg*: avser ett maximalt fartygsdjupgående för *Konceptfartyg* på upp till 17,5 meter,
- *konceptfartyg*: avser containerfartyg med en längd av 430 meter, bredd om 65 meter och ett maximalt djupgående på 17,5 meter.

I Genomförandeavtal del II framgår att *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder*, som minimum, ska genomföras till ett *Grundutförande* avseende ett fartygsdjupgående på 16,5 meter. Ambitionsnivån är dock att genomföra ett *Tillägg* gällande *Farledsåtgärder* samt *Kajåtgärder* för att uppnå ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 meter.

Parternas ansvarsfördelning illustreras i figur 2 nedan, där den kommunala delen av farleden motsvaras av den mörkblå ytan i illustrationen. I genomförandeavtalen har ansvarsfördelningen för projektet fördelats så att respektive part står för sina risker;

GHAB för kajåtgärder inklusive muddring och arbeten i vatten 0-50 meter från kaj (området markerat i orange färg på illustrationen) och Trafikverket/Sjöfartsverket för farledsåtgärder inklusive vändyta längre ut än 50 meter från kaj (mörkblå samt ljusgrön färgmarkering). Trafikverket/Sjöfartsverket har därmed i detta projekt åtagit sig ett finansieringsansvar såväl inom den statliga som den kommunala anläggningen.



Figur 2 Ansvarsfördelning mellan Trafikverket/Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB för projekt Skandiaporten

Sedan beslutet i kommunfullmäktige 2020 har Parterna erhållit ett beslut från EU-kommissionen om statsstöd som sätter ett tak på hur mycket medel Trafikverket/Sjöfartsverket får tillskjuta i den del som utgör det kommunala anläggningen innanför hamnområdesgränsen. Europeiska kommissionen godkände i beslut SA.103466, C(2023) 7692 final, den 17 november 2023 (bilaga 4) ett statligt stöd upp till maximalt 1 675 mnkr för *Farledsåtgärder* inom *Hamnområdesgräns* (den kommunala anläggningen). Det angivna beloppet är enligt beslutet ett fast belopp och ska inte indexuppräknas. Det statliga stödet innebär ingen utbetalning av medel till GHAB utan att Trafikverket/Sjöfartsverket tar direkta kostnader för *Farledsåtgärder* inom *Hamnområdesgräns*. Dessa kostnader får dock inte överstiga 1 675 mnkr.

Genomförandeavtal del II anger att ”Parterna förbinder sig att genomföra projektet på ett sådant sätt att det uppfyller de krav och villkor som varit en förutsättning för EU-kommissionens beslut och att inte äventyra förenligheten med statsstödsreglerna”. I avtalet framgår det även under § 14 ”Redovisning av slutligt finansieringsgap” att ”Göteborgs Hamn AB ska till Trafikverket senast den 30 juni 2028 redovisa slutligt finansieringsgap för *Projektet* genom att ge in underlag motsvarande tabell 6 i Kommissionens beslut. För del fall finansieringsgapet är lägre än statens kostnader för åtgärder innanför *Hamnområdesgräns* ska Göteborgs Hamn AB återbetala, mellanskillnaden till Trafikverket”.

GHAB har i dialog med stadsledningskontoret om ovanstående paragraf angett att det som avses är att om projektets kostnader (*farledsåtgärder innanför hamnområdesgräns* samt *Kajåtgärder*) minskar så minskar det faktiska finansieringsgapet och därmed det tillåtna statsstödet enligt EU-kommissionens beslut. Detta eftersom beslutet bygger på att den uppskattade kostnaden översteg de beräknade intäkterna med 1 675 mnkr när ansökan till EU gjordes (finansieringsgapet). Detta påverkar i sin tur det maximala belopp Trafikverket får finansiera för åtgärder innanför hamnområdesgränsen. Stödet får inte överstiga det faktiska finansieringsgapet.

Om kostnaderna eller intäkterna förändras, ska stödet justeras i proportion. Detta innebär att om statens investering innanför hamnområdesgränsen inte skulle komma upp i 1 675 mnkr, så minskar finansieringsgapet/statsstödstaket på motsvarande sätt. Detta är dock obetydligt med avseende på § 14, då statens investering och

finansieringsgapet/statsstödstaket minskar i motsvarande omfattning och därmed är självreglerande.

Om däremot storleken på GHAB:s investering minskar så minskar även finansieringsgapet/statsstödstaket och därmed den möjliga storleken på statens investering innanför hamnområdesgränsen.

Inför Genomförandeavtal del III och beslutet om slutgiltigt maximalt fartygsdjupgående

I Genomförandeavtal del II framgår att slutgiltig nivå, det vill säga maximalt fartygsdjupgående om 16,5-17,5 meter för *Farledsåtgärder* ska beslutas i genomförandeavtal del III, i ett skede när anbud inkommit från muddringsentreprenörerna i Sjöfartsverkets upphandling.

Sjöfartsverket genomför för närvarande upphandling av muddringsentreprenör. Anbudsöppning planeras ske i början av september, med ambitionen att teckna kontrakt med vald muddringsentreprenör inom två månader därefter (början av november). Ingen fakturering ska ske mellan Parterna utan den upphandlade muddringsentreprenören fakturerar respektive Part sin del av projektet enligt det kommande genomförandeavtalet del III. Vidare är avsikten att fördelningen av risker i projekt Skandiaporten inte ändras mellan Parterna.

I Sjöfartsverkets upphandling av muddringsentreprenör för *Farledsåtgärder* ska anbudsgivarna dels uppge pris för *Grundutförandet* (16,5 meter), dels pris för tillägsutförandet (upp till 17,5 meter) som en option.

Inför det skede där anbud från Sjöfartsverkets upphandling öppnas (början av september), behöver Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB förbereda sig på att i dialog kunna avgöra eventuella förändringar gällande projekt Skandiaportens innehåll och/eller finansiering.

Parternas ambition är att som senast i november 2025 kunna teckna genomförandeavtal del III, i vilket det slutgiltiga innehållet och tillhörande ekonomiska fördelningen för *Farledsåtgärder* fastslås. I genomförandeavtalet behöver den statliga investeringen innanför hamnområdesgränsen ske i enlighet med EU-kommissionens beslut avseende statligt stöd.

Finansiering av projekt Skandiaporten och påverkan på ekonomin för Göteborgs Hamn AB

GHAB:s finansiering av *Kajåtgärder* sker i enlighet med beslut i kommunfullmäktige 2020-09-10 § 20, till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå. Finansieringen av *Farledsåtgärder* sker i enlighet med den av regeringen fastställda nationella planen för transportinfrastrukturplanen 2022-2033.

I Genomförandeavtal del II framgår det att statens finansiering i prisnivå 2022-12 är 1 931 mnkr och att uppräknigen av statens medel utgår från KPI-KS. En uppräkning med KPI-KS av statens 1 255 mnkr i prisnivå 2017-02 (som bas för Trafikverkets finansiering) blir dock 1 558 mnkr i prisnivå 2022-12, där staten därmed tillfört 373 mnkr upp till en budget av 1 931 mnkr. De tillförda medlen anges i Genomförandeavtal del II som en beviljad avvikelse som ska utgå från ett grundutförande på maximalt 16,5 meter fartygsdjupgående.

I Genomförandeavtal del II framgår även att GHAB:s mandat att genomföra Kajätgärder har en budget på 1 975 mnkr (2022-12). Bakgrunden till detta högre belopp är att GHAB valt att tillämpa ett annat index än staten, benämnt Hamnindex, som haft en högre kostnadsutveckling än KPI-KS under perioden 2017 till 2022-12. Anledningen till att parterna valt olika index för projektet är dels mot bakgrund av att *Kajätgärder* och *Farledsåtgärder* har olika beståndsdelar som investering, där Hamnindex har en stark koppling till prisutvecklingen på stål och betong, vilket bedöms som relevant för de investeringarna som görs vid kaj. Dels använder sig Trafikverket enligt deras ordinarie rutiner för objekt i nationell plan av KPI-KS som uppräknig.

I samstämmighet med det beslutsunderlag som togs fram för beslut i kommunfullmäktige 2020 är det alltså GHAB:s bedömning, givet en investeringsutgift om upp till 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå, att bolaget klarar investeringen och övriga planerade åtaganden baserat på de poster som finns i bolagets 10-åriga investeringsplan. Detta med hänsyn tagen till de finansiella kriterier som finns uppställda i bolagets ägardirektiv, där ägaren ställer krav på koncernen GHAB att verksamhetens delar har en kapitalstruktur och ger en avkastning som står i paritet med andra jämförbara verksamheter.

Aktuell hemställan innebär inte en begäran om mer medel till projektet, utan enbart en omDispositionering av tidigare beslutad ekonomisk ram.

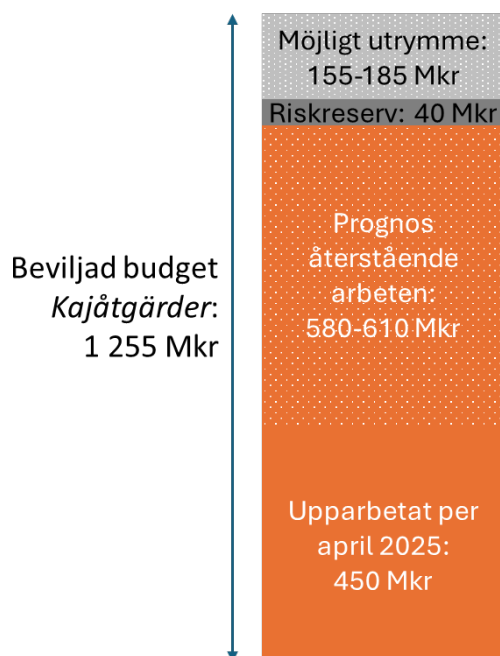
Nuläge och prognos för projekt Skandiaporten

För GHAB har arbetet med projekt Skandiaporten pågått i flera år, med avseende på förstudier, tillståndsansökan och projektering. Byggstart för *Kajätgärder* skedde i februari 2024 och planerat färdigställande sker till våren 2028.

Figur 3 illustrerar det ekonomiska läget i projektet per april 2025, med alla värden i 2017 års prisnivå. Sedan projektstarten är i dagsläget drygt 450 mnkr upparbetade, vilket motsvarar 36 procent av den totala budgeten. Prognosen för återstående arbeten är 580-610 mnkr.

Till detta har Göteborgs Hamn AB beslutat avsätta 40 mnkr till en riskreserv. Riskreserven avser att kunna hantera oförutsedda händelser under återstoden av projektets genomförande. I nuläget är drygt 1/3 av projektets budget och genomförandetid upparbetade. För återstående genomförandetid återstår i huvudsak två större osäkerheter att hantera:

- Upphandling av entreprenör för muddring 0-50 meter från kaj. Detta ingår som del av Sjöfartsverkets upphandling och utfallet blir känt under hösten 2025.
- Gjutning av kranbalk. Dessa arbeten sker som del av den upphandlade totalentreprenörens ansvar. Arbetena påbörjas hösten 2025 och kommer att pågå fram till omkring hösten 2027.



Figur 3. Illustration över ekonomiskt nuläge och prognos för projekt Skandiaporten.

Med beaktande av att en tillräcklig riskreserv avsätts för att kunna slutföra det ursprungliga åtagandet *Kajåtgärder*, till 17,5 meter maximalt fartygsdjupgående, bedömer Göteborgs Hamn AB att det sammantaget finns ett möjligt utrymme på 155-185 mnkr att omdisponera inom befintlig budget.

Redovisningsmässiga effekter

Bolagets bedömning avseende de redovisningsmässiga förutsättningarna är att hemställa innebär att GHAB utökar omfattningen av den muddring som redan är planerad inom ramen för Genomförandeavtal del I och II. Därmed är bolagets bedömning att åtgärder vid kaj, och tillhörande muddring, är att betrakta som markanläggning som kan anläggningsföras och därmed redovisas som en tillgång där enbart avskrivningen påverkar bolagets utdelningsbara resultat. Exakt livslängd för avskrivning definieras först när exakta åtgärder kan beskrivas, men förväntas vara mellan 10-20 år. Livslängden kan påverka 10-årsplanen då nuvarande avskrivning för hela projektet är beräknad till 50 år.

Bedömd lönsamhet för projekt Skandiaporten

När det gäller den ekonomiska lönsamheten för projektet Skandiaporten, har EU-kommissionen inom ramen för notifieringsprocessen om statsstöd genomfört en rigorös granskning av projektet. I underlaget som EU-kommissionen utgått ifrån för sitt beslut om godkännande av statsstöd framgår att den reala avkastningsnivån för projektet bedöms till 3,4 procent.

Nuvärdesberäknat över projektets ekonomiska livslängd på 50 år, och i en jämförelse mellan ett scenario där investeringen genomförs kontra inte genomförs, bedöms projekt Skandiaporten för GHAB:s del generera intäkter på cirka 2,1 mdkr (i prisnivå september 2023). De ökade intäkterna beräknas uppstå från koncessionsavgifter dels inom befintligt avtal, dels vid kommande konkurrensutsättning när befintligt avtal går ut år 2037.

Intäktsanalysen är baserad på att projekt Skandiaporten genomförs till ett maxdjupgående på 17,5 meter. Nyttorna för projektet är relaterade till vilket djupgående som projektet genomförs för. Den uppdaterade analysen av de transocean containerfartygens utveckling stärker bolagets tidigare bedömning att ett projekt för ett maximalt djupgående på 16,5 meter är att betrakta som en relevant miniminivå, att ett maximalt djupgående på 17,5 meter rekommenderas. För varje decimeter djupare än 16,5 meter ökar konkurrenskraften för Göteborgs hamn mot andra nordeuropeiska hamnar och stärker attraktionskraften både inför kommande koncessionsupphandling och för fartygsoperatörerna att lägga Göteborg till sina slingor.

Avkastningsnivån för investeringen på 3,4 procent ligger något under den nivå som anges i bolagets ägardirektiv. Kravet i ägardirektivet är dock ställt på GHAB som helhet och inte på enskilda investeringar.

Uppdaterad analys av de transocean containerfartygens utveckling

Dagens maximala fartygsdjupgående vid containerterminalen i Skandiahallen är 13,5 meter. I underlaget till beslut i kommunfullmäktige 2020-09-10 § 20 framgår att ett maximalt djupgående under 16,5 meter är inte relevant om Göteborgs hamn ska bevara och utveckla sin marknadsposition som ett nordiskt logistikcentrum och godsnav i allmänhet och den transocean containersjöfarten i synnerhet. Ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 meter beskrivs som enligt alla studier önskvärt för att säkra konkurrenskraften på lång sikt.

I Genomförandeavtal del II framgår att *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder*, som minimum, ska genomföras till ett *Grundutförande* avseende ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 meter. Ambitionsnivån är dock att genomföra ett *Tillägg* gällande *Farledsåtgärder* samt *Kajåtgärder* för att uppnå ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 meter.

Baserat på bedömningen att åtgärderna i kajanläggningen endast kan ske vid ett tillfälle, och att det inte är tekniskt möjligt att i ett framtida läge ytterligare fördjupa vid befintlig kajanläggning, har GHAB beslutat att åtgärderna inom ramen för *Kajåtgärder* ska genomföras för ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 meter.

Under våren 2025 har GHAB låtit uppdatera analyserna (senast genomförd 2019) av den globala containersjöfarten och utvecklingen av de transocean containerfartygen. Den uppdaterade analysen leder till bedömningen att:

- De striktare regler för minskade utsläpp av växthusgaser som beslutas inom EU och International Maritime Organisation (IMO) kommer leda till att containerfartygen blir mer fyrkantiga, med ett större djupgående, och kommer att segla långsammare. Den lägre hastigheten kompenseras med att rederierna sätter in större fartyg, som kan lasta en större godsvolym per transport, med en lägre bränsleförbrukning och därmed minskad miljöbelastning per transporterad container.
- Utifrån denna trend kommer de starkaste drivkrafterna vara att i första hand öka containerfartygens dimensioner på djupet, snarare än på längden eller bredden.
- Denna bedömning får starkt stöd i studier av det stora antalet Post-Panamaxfartyg (fartyg för stora för Panamakanalen och som oftast sätts in i trafik mellan Fjärran Östern och Nord/Nordvästeuropa) som byggts sedan 2016 eller som redan ligger i orderboken hos världens skeppsvarv och som kommer att byggas under åren 2025 till 2031.
- Av de 240 Post-Panamaxfartyg som redan ligger i orderböckerna för perioden fram till 2031, har 75 procent ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 meter eller djupare och drygt 50 procent 17,0 meter eller djupare. Omkring 15 procent av fartygen dimensioneras för ett maximalt djupgående på 17,5 meter eller djupare. Bedömningen är att nya beställningar som görs under kommande år, i ökande omfattning kommer att avse fartyg med djupgående på 17,5 meter eller mer, vilket kommer öka andelen i denna kategori.
- Den genomsnittliga livslängden för den här kategorin av fartyg är mellan 23 och 25 år. Det innebär att många av fartygen som är byggda fram till och med 2021 kommer att fasas ut innan 2050, medan merparten av de som byggs från och med 2022 bedöms finnas kvar efter 2050.

Sammantaget innebär den uppdaterade analysen för projekt Skandiaporten att ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 meter alltså är att betrakta som en relevant miniminivå. Den uppdaterade analysen stärker den tidigare bedömningen att 17,5 meter djupgående rekommenderas och att varje decimeter djupare än 16,5 meter ökar Göteborgs hamns konkurrenskraft mot andra nordeuropeiska hamnar och attraktionskraften för fartygsoperatörerna, både på kort och längre sikt. GHAB anger att bolaget vid behov bör prioritera att projekt Skandiahamnen utförs med fokus på fartygens djupgående, framför fartygens bredd och i sista hand fartygens längd.

Förutsättningar inför Genomförandeavtal del III

GHAB pekar på att nyttorna för projektet är relaterade till vilket djupgående som projektet genomförs för. Ett större djupgående ökar konkurrenskraften för Göteborgs hamn mot andra hamnar och stärker attraktionskraften både inför kommande koncessionsupphandling och för fartygsoperatörerna att lägga Göteborg till sina slingor. Samtidigt måste tillkommande nyttor baserat på ett större djupgående vägas mot tillkommande investeringskostnader.

I denna avvägning ser GHAB att parterna hanterat de ekonomiska förutsättningarna för projektets genomförande och samtidigt maximerar nyttorna i relation till investeringskostnad. I detta sammanhang för GHAB fram följande förutsättningar inför genomförandeavtal del III:

- EU-kommissionens beslut om att begränsa Trafikverket/Sjöfartsverkets investering i åtgärder innanför hamnområdesgränsen. Dessa åtgärder får maximalt uppgå till 1 675 mkr, som ett fast belopp som inte indexuppräknas.
- EU-kommissionens beslut är inte kopplat till vilket maxdjupgående som projektet genomförs för.
- Genomförandeavtal del II beskriver att i det fallet att Trafikverket/Sjöfartsverkets budget för *Farledsåtgärder* bedöms täcka ett utförande utöver miniminivån *Grundutförandet* (det vill säga utöver ett maximalt fartygsdjupgående 16,5 meter) är utgångspunkten att Sjöfartsverket ska rapportera en innehållsförändring, i form av ett utökat maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 meter, i enlighet med Trafikverkets rutiner för avvikelser.
- Genomförandeavtal del II beskriver att Göteborgs Hamn AB har rättighet men ej skyldighet att (helt eller delvis) finansiera åtgärder i farleden för att i projektet uppnå *Grundutförandet* och/eller realisera ambitionen att (helt eller delvis) genomföra ett tillägg till grundutförandet upp till 17,5 meter.
- Beroende på farledens befintliga vattendjup och bredd sker de åtgärder som krävs för att uppnå ett fartygsdjupgående på 16,5 meter med en fördelning på omkring 35 procent utanför hamnområdesgränsen och 65 procent innanför. De tillkommande åtgärder som skulle behövas för att nå ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 meter skulle i princip uteslutande ske innanför hamnområdesgränsen, det vill säga i den kommunala delen av farleden. Detta innebär att vid en fördjupning över 16,5 meter så sker merkostnaden inom de åtgärder (*Farledsåtgärder innanför hamnområdesgränsen*) som omfattas av EU-kommissionens beslut om statsstöd och således där Trafikverket/Sjöfartsverkets investering begränsas av statsstödsbeslutet.

GHAB uttrycker att med ovanstående punkter att Parterna kan komma att behöva revidera ansvarsfördelningen i Genomförandeavtal del II, för att efterleva EU-kommissionens beslut och maximera nyttorna med projektet. Det slutgiltiga innehållet och tillhörande ekonomiska ansvarsfördelningen för *Farledsåtgärder* ska fastslås i Genomförandeavtal del III.

Stadsledningskontorets bedömning

GHAB framför i sitt ärende att 16,5 meter djupgående alltså är att betrakta som en relevant miniminivå samtidigt som argumenten för att nå 17,5 meter djupgående har förstärkts ytterligare sedan kommunfullmäktiges beslut 2020. Stadsledningskontoret delar GHAB:s analys, men ser inte att det förändrar den ansvarsfördelning mellan staten och

GHAB som låg till grund för ärendet i kommunfullmäktige 2020 att staten ska ansvara för *farledsåtgärder*, det vill säga muddring för delen utanför 50 meter från kaj.

Staten har idag avsatt 1 931 mnkr i prisnivå 2022-12 för de delar som Trafikverket/Sjöfartsverket ansvarar för avseende farledsfördjupningen.

Som ovan beskrivits innefattar detta åtgärder såväl inom som utanför hamnområdesgränsen. De exakta kostnaderna inom och utanför hamnområdesgränsen är idag inte kända. Det kan dock uppstå ett scenario där statens avsatta medel för projektet förbrukas innan staten uppnår det satta statsstödstaket innanför hamnområdesgränsen på maximalt 1 675 mnkr.

I Genomförandeavtal del II har staten ett ansvar att genomföra farledsfördjupningen till 16,5 meter djupgående. Staten har även åtagit sig att det i kommande upphandling ska finnas en option gällande möjligheten att utöka muddringen för ett maximalt djupgående av 17,5 meter (tillägg). Staten har dock inget finansieringsansvar i nuvarande avtal utöver 16,5 meter djupgående, men avtalet beskriver även att i det fallet att Trafikverket/Sjöfartsverkets budget för *Farledsåtgärder* bedöms täcka ett utförande utöver miniminivån *Grundutförandet* (det vill säga utöver ett maximalt fartygsdjupgående 16,5 meter) är utgångspunkten att Sjöfartsverket ska rapportera en innehållsförändring, i form av ett utökat maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 meter, i enlighet med Trafikverkets rutiner för avvikelser.

Genomförandeavtal del II anger vidare att Göteborgs Hamn AB har rättighet men ej skyldighet att (helt eller delvis) finansiera åtgärder i farleden för att i projektet uppnå *Grundutförandet* och/eller realisera ambitionen att (helt eller delvis) genomföra ett tillägg till grundutförandet upp till 17,5 meter. Stadsledningskontoret vill påpeka att beslutet i kommunfullmäktige 2020 gav GHAB mandat att investera maximalt 1 255 mnkr (prisinivå 2017) i *Kajåtgärder*, vilket inte innefattade några rättigheter för bolaget att finansiera åtgärder i farleden som GHAB ingått genomförandeavtal om i juni 2024.

Göteborgs Hamn är Skandinavians största hamn. Containerhamnen hanterade under år 2024 drygt 900 000 TEU (20-fots containrar) och cirka 55 procent av Sveriges containerhandel, jämnt fördelat mellan export och import. Stadsledningskontoret bedömer utifrån detta att staten ska ta ett betydande ansvar för farledsfördjupningen utifrån hamnens betydelse för Sverige och att staten behöver säkerställa att svenskt näringsliv har tillgång till en konkurrenskraftig export/import-hamn. Därför är det rimligt att staten, om behovet bedöms finnas, finansierar farledsfördjupningen upp till 17,5 meter djupgående, upp till statsstödsbegränsningen på 1 675 mnkr. Stadsledningskontoret bedömer därmed att, om statens avsatta medel förbrukas innan de uppnår statsstödstaket, så behöver Trafikverket och Sjöfartsverket göra analysen om staten bör tillskjuta mer medel (upp till statsstödstaket) för att uppnå de nationella nyttorna med ett djupgående till 17,5 meter.

Däremot, utifrån att EU-kommissionen fattat beslut om statsstöd, där staten enligt beslutet inte får investera mer än maximalt 1 675 mnkr i farledsåtgärder innanför hamnområdesgränsen (den kommunala anläggningen), ser stadsledningskontoret att det är rimligt att GHAB får mandat att omdisponera kvarvarande medel från GHABs åtaganden i *Kajåtgärder* till att omfatta *åtgärder i farleden (muddring)* innanför hamnområdesgränsen i det fall kostnaderna (oaktat 16,5-17,5 meter djupgående) överstiger statsstödstaket. Stadsledningskontoret vill dock vara tydliga med att GHAB

inte har mandat eller rättighet att omdisponera några medel till farledsåtgärderna innan dess att staten nått statsstödstaket.

GHAB har meddelat stadsledningskontoret att enligt § 14 i Genomförandeavtal del II avseende ”Redovisning av slutligt finansieringsgap”, så sänks statsstödstaket om investeringen minskar, vilket innefattar GHAB:s investering i *Kajåtgärder*.

GHAB har utifrån detta ett mandat att omdisponera medel till farledsåtgärderna från det att staten har finansierat åtgärderna upp till statsstödstaket, oavsett statsstödstaketets nivå. I praktiken innebär detta att för de medel GHAB omdisponerar till farledsåtgärderna så ökar därmed statsstödstaket, upp till maximalt 1 675 mnkr. I detta scenario är det viktigt att statens investering ökar i takt med statsstödstaket, upp till maximalt 1 675 mnkr.

Som ovan nämnts innefattar Genomförandeavtal del II även en skrivning om att ”Parterna förbinder sig att genomföra projektet på ett sådant sätt att det uppfyller de krav och villkor som varit en förutsättning för EU-kommissionens beslut och att inte äventyra förenligheten med statsstödsreglerna”. Detta kan tolkas som att GHAB ansvarar för riskerna vid en fördring av farledsåtgärderna innanför hamnområdesgränsen som överstiger statsstödstaket och GHAB:s omdisponerade medel. Stadsledningskontoret ser att GHAB i kommande Genomförandeavtal del III behöver säkerställa att omfattningen av farledsåtgärderna inom hamnområdesgränsen för bolagets del hålls inom de medel som bolaget kan omdisponera från *Kajåtgärder* inom bolagets totala ram på 1 255 mnkr (prisnivå 2017). Stadsledningskontoret noterar också att statsstödstaket på maximalt 1 675 mnkr inte indexuppräknas. Det är därför av vikt att projektet bedrivs med god framdrift.

GHAB framför att riskreserven för kvarvarande del av bolagets investering i *Kajåtgärder* nu är satt till 40 mnkr. Stadsledningskontoret vill påpeka vikten av att GHAB säkerställer att investeringen i *Kajåtgärder* har tillräckligt med medel för att fullt ut kunna genomföras, utifrån ett kommande beslut om omdisponering av kvarvarande medel.

GHAB framför i sitt ärende att ”I ett eventuellt scenario att inkomna anbud är så pass höga att projekt Skandiaporten inte kan genomföras inom Parternas befintliga budgetar, finns mellan Parterna en handlingsplan med syftet att kunna minska projektets omfattning. I ett sådant fall kommer Göteborgs Hamn AB inom ramen för ordinarie rapportering hålla kommunfullmäktige informerad om projektets fortsatta utveckling”. Om projektet som helhet inte kan genomföras till ett grundutförande om 16,5 meter djupgående ser stadsledningskontoret att GHAB skyndsamt ska återkomma till kommunstyrelsen med en rapportering och dialog om fortsatt hantering av projektet.

Magnus Andersson

Eva Hessman

Ekonomidirektör

Stadsdirektör



Protokoll (nr 5 2025)
Styrelsemöte per capsulam

Ledamöter

Lars Johansson	ordförande
Karin Bernmar	1:e vice ordförande
Cecilia Magnusson	2:e vice ordförande
Helena Holmberg	
Eva Olofsson	
Thore Hagman	
Anders Edström	
Thomas Larsson	
Jan Annerback	

§ 1

Mötets öppnande och utseende av protokolljusterare

Lars Johansson öppnar sammanträdet och väljs att föra protokoll vid sammanträdet.

§ 2

Fastställande av dagordning

Dagordningen fastställs

§ 3

Justerare

Beslut i protokollet tas per capsulam genom att samtliga ordinarie styrelseledamöter undertecknar protokollet.

§ 4

Anmälan jäv

Inget jävsförhållande anmäls.





§ 5

Hemställen till kommunfullmäktige gällande omdisponering av medel inom ramen för tidigare beslut om farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn

Styrelsen för Göteborgs Hamn AB, som en omdisponering av medel i förhållande till tidigare beslut i kommunfullmäktige 2020-09-10 (§ 20 0959/20), beslutar

1. **att** bevilja Göteborgs Hamn AB att genomföra en omdisponering av medel inom den av kommunfullmäktige beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajåtgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen, för att maximera nyttorna i relation till investeringskostnad för projekt Skandiaporten; samt
2. **att** hemställa om kommunfullmäktiges ställningstagande avseende punkt 1 ovan.

§ 6

Sammanträdet avslutas

Ordföranden förklarar sammanträdet avslutat.

Lars Johansson

Karin Bernmar

Cecilia Magnusson

Helena Holmberg

Eva Olofsson

Thore Hagman

Anders Edström

Thomas Larsson

Jan Annerback



Verifikat

Transaktion 09222115557548621609

Dokument

<p>Styrelseprotokoll GHAB 5 2025 per capsulam Huvuddokument 2 sidor Startades 2025-06-04 13:40:27 CEST (+0200) av Ulrika Ahlberg (UA) Färdigställt 2025-06-05 16:23:38 CEST (+0200)</p>	<p>TU Hemställen KF gällande omdisponering av medel Skandiaporten, 2025-05-28 Bilaga 1 11 sidor Inte sammanfogad med huvuddokumentet. Bifogad av Ulrika Ahlberg (UA)</p>
<p>Genomförandeavtal del I Skandiaporten Göteborgs hamn, 2021-12-02, undertecknat Bilaga 2 12 sidor Inte sammanfogad med huvuddokumentet. Bifogad av Ulrika Ahlberg (UA)</p>	<p>Genomförandeavtal del II Skandiaporten Göteborgs hamn, 2024-06-07, sid 1-7, undertecknat Bilaga 3 7 sidor Inte sammanfogad med huvuddokumentet. Bifogad av Ulrika Ahlberg (UA)</p>
<p>Genomförandeavtal del II Skandiaporten Göteborgs hamn, 2024-06-07, sid 8-13, undertecknat Bilaga 4 6 sidor Inte sammanfogad med huvuddokumentet. Bifogad av Ulrika Ahlberg (UA)</p>	<p>Europeiska kommissionens-beslut-SA103466 Bilaga 5 29 sidor Inte sammanfogad med huvuddokumentet. Bifogad av Ulrika Ahlberg (UA)</p>

Initierare

Ulrika Ahlberg (UA)
Göteborgs Hamn AB
ulrika.ahlberg@portgot.se

Signerare

Lars Johansson (LJ)
Göteborgs Hamn AB
lars.johansson@politiker.goteborg.se
+46709461014



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Lars Valdemar Johansson"
Signerade 2025-06-04 14:05:38 CEST (+0200)

Karin Bernmar (KB)
Göteborgs Hamn AB
karin.bernmar@politiker.goteborg.se
+46730360977



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "KARIN BERNMAR"
Signerade 2025-06-05 15:59:22 CEST (+0200)



Verifikat

Transaktion 09222115557548621609

Cecilia Magnusson (CM)
Göteborgs Hamn AB
cecilia.magnusson@politiker.goteborg.se
+46703760667



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Gun
Cecilia Marianne Magnusson"
Signerade 2025-06-04 15:25:48 CEST (+0200)

Helena Holmberg (HH)
Göteborgs Hamn AB
helena.holmberg@politiker.goteborg.se
+46707800700



Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"HELENA HOLMBERG"
Signerade 2025-06-04 13:42:09 CEST (+0200)

Eva Olofsson (EO)
Göteborgs Hamn AB
eva.olofsson@politiker.goteborg.se
+46705743003



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "EVA
M OLOFSSON"
Signerade 2025-06-04 13:50:46 CEST (+0200)

Thomas Larsson (TL)
Göteborgs Hamn AB
thomas.larsson@politiker.goteborg.se
+46709200640



Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"THOMAS LARSSON"
Signerade 2025-06-05 16:23:38 CEST (+0200)

Thore Hagman (TH)
Göteborgs Hamn AB
thore.hagman@politiker.goteborg.se
+46705818062



Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"THORE HAGMAN"
Signerade 2025-06-04 16:00:53 CEST (+0200)

Anders Edström (AE)
Göteborgs Hamn AB
anders.edstrom@politiker.goteborg.se
+46704920192



Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"Anders Edström"
Signerade 2025-06-04 13:46:10 CEST (+0200)



Verifikat

Transaktion 09222115557548621609

Jan Annerback (JA)
Göteborgs Hamn AB
jan.annerback@politiker.goteborg.se
+46705546845



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "JAN
ANNERBACK"
Signerade 2025-06-04 13:52:59 CEST (+0200)

Detta verifikat är utfärdat av Scrive. Se de dolda bilagorna för mer information/bevis om detta dokument. Använd en PDF-läsare som t ex Adobe Reader som kan visa dolda bilagor för att se bilagorna. Observera att om dokumentet skrivs ut kan inte integriteten i papperskopian bevisas enligt nedan och att en vanlig papperutskrift saknar innehållet i de dolda bilagorna. Den digitala signaturen (elektroniska förseglingen) säkerställer att integriteten av detta dokument, inklusive de dolda bilagorna, kan bevisas matematiskt och oberoende av Scrive. För er bekvämlighet tillhandahåller Scrive även en tjänst för att kontrollera dokumentets integritet automatiskt på: <https://scrive.com/verify>



Styrelsemöte per capsulam
(Diarienummer)

Handläggare: **Patrik Benrick**

Telefon: 0707-246883

E-post: patrik.benrick@portgot.se

Ärende: Hemställen till kommunfullmäktige gällande omdisponering av medel inom ramen för tidigare beslut om farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn

Förslag till beslut

Styrelsen för Göteborgs Hamn AB, som en omdisponering av medel i förhållande till tidigare beslut i kommunfullmäktige 2020-09-10 (§ 20 0959/20), beslutar

1. **att** bevilja Göteborgs Hamn AB att genomföra en omdisponering av medel inom den av kommunfullmäktige¹ beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajåtgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen, för att maximera nyttorna i relation till investeringskostnad för projekt Skandiaporten; samt
2. **att** hemställa om kommunfullmäktiges ställningstagande avseende punkt 1 ovan

Sammanfattning

Kommunfullmäktige Göteborgs Stad beslutade 2020-09-10 (§ 20 0959/20) att godkänna farledsfördjupning vid containerterminalen i Göteborgs hamn (projekt Skandiaporten) inom följande ramar:

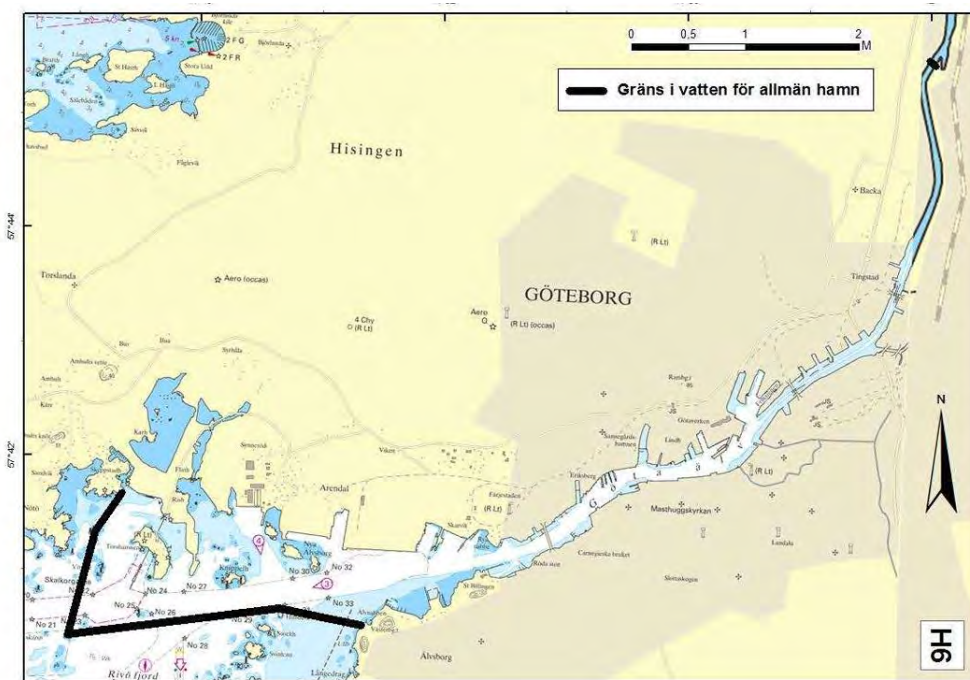
- Göteborgs Hamn AB ansvarar för *Grundutförande* av *Kajåtgärder*, med vilket avses förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta samt muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj, fram till överenskomna entreprenadgränsen 50 m från Skandiahamnens södra kaj.
- Trafikverket/Sjöfartsverket ansvarar för *Grundutförande* av *Farledsåtgärder*, med vilket avses muddring och sprängning i farleden och vändytan utanför överenskomna entreprenadgränsen 50 m från Skandiahamnens södra kaj.

¹ (2020-09-10 (§ 20 0959/20))

- Med *Grundutförande* avses muddring och sprängning till ett fartygsdjupgående om minst 16,5 m. Parterna har dock som ambition, under förutsättning att respektive Parts budget medger detta, att i *Tillägg* till *Grundutförandet* muddra och spränga till ett maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 m.
- Budgeten för respektive part Trafikverket/Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB uppgår till 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå. Efter beviljad avvikelse tillsköt Trafikverket under 2023 medel så att budgeten för *Farledsåtgärder* utökades till 1 555 mnkr i 2017 års prisnivå.

Respektive part ("Parterna"), Göteborgs Hamn AB och Trafikverket/Sjöfartsverkets åtaganden framgår av de av genomförandeavtal del I som tecknades i december 2021 och genomförandeavtal del II som tecknades i juni 2024. Avtalen bifogas denna hemställan, bilaga 1 och 2.

I genomförandeavtalen (som grundar sig i en frivillig överenskommelse mellan Göteborgs Hamn och Trafikverket/Sjöfartsverket) har Trafikverket/Sjöfartsverket åtagit sig att utföra åtgärder både innanför och utanför *Hamnområdesgränsen*, vilket motsvarar den gräns i vatten som avser allmän hamn (figur 1).



Figur 1: Gräns i vatten för allmän hamn enligt Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 2013:4.

Gränsdragningen, där Göteborgs Hamn AB:s ansvar sträcker sig 0–50 m från kaj, är en rent praktisk uppdelning kopplat till kajkonstruktionen och de arbeten som behöver göras där. Detta innebär att Trafikverket/Sjöfartsverket kommer att utföra åtgärder i både den statliga och kommunala anläggningen, där åtgärderna i den kommunala delen av farleden utgör en relativt sett större kostnadspost än de åtgärder som sker utanför detta område.

Sedan beslutet i kommunfullmäktige 2020 har Parterna erhållit ett beslut från EU-kommissionen om statsstöd, som sätter ett tak på hur mycket medel Trafikverket/Sjöfartsverket får tillskjuta i den del som utgör det kommunala hamnområdet, vilket enligt dagens ansvarsfördelning skulle kunna innebära att projektets nyttor inte fullt ut kan realiseras.

Göteborgs Hamn AB önskar med denna hemställan, som en justering till tidigare beviljat mandat, få genomföra omdisponering av medel (i storleksordningen 155–185 mnkr i 2017 års prisnivå) inom den av kommunfullmäktige beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajätgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen för att maximera nyttorna i relation till investeringskostnad för projekt Skandiaporten (se karta på sidan 7).

Bedömning ur ekonomisk dimension

Finansiering av projekt Skandiaporten och påverkan på ekonomin för Göteborgs Hamn AB

Projekt Skandiaporten finansieras till lika delar av staten, genom Trafikverket och Sjöfartsverket, och Göteborgs Hamn AB.

Finansieringen av *Kajätgärder* sker i enlighet med beslut i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20), till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå.

Finansieringen av *Farledsåtgärder* sker i enlighet med den av regeringen fastställda nationella planen för transportinfrastrukturplanen 2022–2033 (objekt *SVA1801 Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled*). I enlighet med beviljad avvikelse vid Trafikverkets Nationellt Revisionsmöte i juni 2023 tillsköt Trafikverket medel så att budgeten för *Farledsåtgärder* utökades till 1 555 mnkr i 2017 års prisnivå.

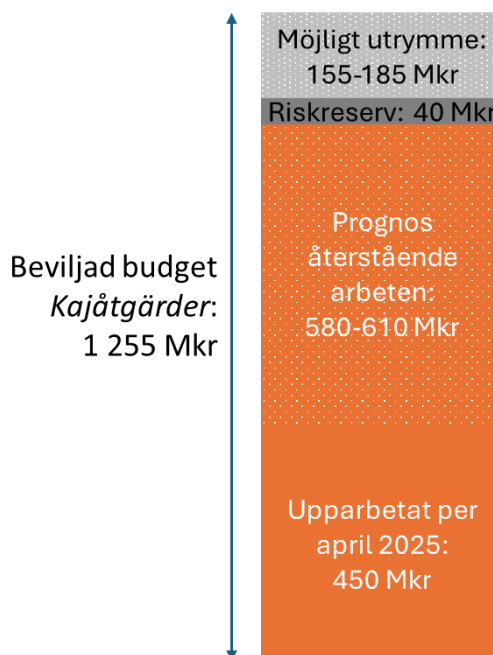
I samstämmighet med det beslutsunderlag som togs fram för beslut i kommunfullmäktige 2020 är det alltså Göteborgs Hamns AB:s bedömning att – givet en investeringskostnad om upp till 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå – bolaget klarar investeringen och övriga planerade åtaganden baserat på de poster som finns i bolagets 10-åriga investeringsplan. Detta med hänsyn tagen till de finansiella kriterier som finns uppställda i bolagets ägardirektiv, där ägaren ställer krav på koncernen Göteborgs Hamn AB att verksamhetens delar har en kapitalstruktur och ger en avkastning som står i paritet med andra jämförbara verksamheter.

Aktuell hemställan innebär inte en begäran om mer medel till projektet, utan enbart en omdisponering av tidigare beslutad ekonomisk ram.

Nuläge och prognos för projekt Skandiaporten

För Göteborgs Hamn AB har arbetet med projekt Skandiaporten pågått i flera år, med avseende på förstudier, tillståndsansökan och projektering. Byggstart för *Kajätgärder* skedde i februari 2024 och planerat färdigställande sker till våren 2028.

Figur 2 illustrerar det ekonomiska läget i projektet per april 2025, med alla värden i 2017 års prisnivå. Sedan projektstarten är i dagsläget drygt 450 mnkr upparbetade, vilket motsvarar 36 % av den totala budgeten. Prognosen för återstående arbeten är 580–610 mnkr.



Figur 2. Illustration över ekonomiskt nuläge och prognos för projekt Skandiaporten.

Till detta har Göteborgs Hamn AB beslutat avsätta 40 mnkr till en riskreserv. Riskreserven avser att kunna hantera oförutsedda händelser under återstoden av projektets genomförande. I nuläget är drygt 1/3 av projektets budget och genomförandetid upparbetade. För återstående genomförandetid återstår i huvudsak två större osäkerheter att hantera:

- Upphandling av entreprenör för muddring 0–50 m från kaj. Detta ingår som del av Sjöfartsverkets upphandling och utfallet blir känt i september 2025.
- Gjutning av kranbalk. Dessa arbeten sker som del av den upphandlade totalentreprenörens ansvar. Arbetena påbörjas hösten 2025 och kommer att pågå fram till omkring hösten 2027.

Med beaktande av att en tillräcklig riskreserv avsätts för att kunna slutföra det ursprungliga åtagandet *Kajåtgärder*, till 17,5 m maximalt fartygsdjupgående, bedömer Göteborgs Hamn AB att det sammantaget finns ett möjligt utrymme på 155–185 mnkr att omdisponera inom befintlig budget. Att detta utrymme för omdisposition finns, i jämförelse med fastlagd budget, har på ett övergripande plan sin förklaring i att:

- Gynnsamma förhållanden avseende de geotekniska förutsättningarna och tillhörande beräkningsprinciper som gällde vid fördjupningen 2003–2005, och som låg till grund för de inledande kostnadsbedömningarna.
- Projekteringen har genomförts i samverkan/partnering enligt en modell som Göteborgs Hamn AB har utvecklat under många år. Arbetssättet har tack vare hög transparens i projekteringsarbetet, mellan Göteborgs Hamn AB och den upphandlade totalentreprenören NCC, resulterat i en gemensam riskdelning som har fördelats på ett sätt som varit gynnsamt för projektets totala ekonomi.
- Den incitamentsmodell som Göteborgs Hamn AB introducerat i sin samverkansmodell för entreprenaden, visar sig nu i genomförandefasen leda till ytterligare kostnadsbesparingar.

Redovisningsmässiga effekter

Bolagets bedömning avseende de redovisningsmässiga förutsättningarna är att hemställa innebär att Göteborgs Hamn AB utökar omfattningen av den muddring som redan är planerad inom ramen för genomförandeaftal del I och II. Därmed är bolagets bedömning att åtgärder vid kaj, och tillhörande muddring, är att betrakta som markanläggning som kan anläggningsföras och därmed redovisas som en tillgång där enbart avskrivningen påverkar bolagets utdelningsbara resultat. Exakt livslängd för avskrivning definieras först när exakta åtgärder kan beskrivas men förväntas vara mellan 10–20 år. Livslängden kan påverka 10-årsplanen då nuvarande avskrivning för hela projektet är beräknad till 50 år.

Bedömd lönsamhet för projekt Skandiaporten

När det gäller den ekonomiska lönsamheten för projektet Skandiaporten, har EU-kommissionen inom ramen för notifieringsprocessen om statsstöd genomfört en rigorös granskning av projektet. I underlaget som EU-kommissionen utgått ifrån för sitt beslut om godkännande av statsstöd (SA.103466, C(2023) 7692 final, den 17 november 2023), framgår att den reala avkastningsnivån för projektet bedöms till 3,4 %.

Nuvärdesberäknat över projektets ekonomiska livslängd på 50 år, och i en jämförelse mellan ett scenario där investeringen genomförs kontra inte genomförs, bedöms projekt Skandiaporten för Göteborg Hamn AB:s del generera intäkter motsvarande 2 134 mnkr (i prisnivå september 2023). De ökade intäkterna beräknas uppstå från koncessionsavgifter dels inom befintligt avtal, dels vid kommande konkurrensutsättning när befintligt avtal går ut år 2037, och kan härledas till fyra kategorier:

- Ökade rörliga (anlöpsbaserade) fartygshamnsavgifter: 457 mnkr
- Ökade rörliga (godsvolymbaserade) koncessionsintäkter: 834 mnkr
- Ökat marknadsvärde vid ny koncessionsupphandling (engångsbelopp 2037): 547 mnkr
- Ökad fast koncessionsavgift för nytt koncessionsavtal (efter 2037): 296 mnkr

Intäktsanalysen är baserad på att projekt Skandiaporten genomförs till ett maxdjupgående på 17,5 m. Nyttorna för projektet är relaterade till vilket djupgående som projektet genomförs för. Den uppdaterade analysen av de transoceanica containerfartygens utveckling (se sidan 8) stärker bolagets tidigare bedömning att ett projekt för ett maximalt djupgående på 16,5 m är att betrakta som en relevant miniminivå, att ett maximalt djupgående på 17,5 m rekommenderas och att varje decimeter djupare än 16,5 m ökar konkurrenskraften för Göteborgs hamn mot andra nordeuropeiska hamnar och stärker attraktionskraften både inför kommande koncessionsupphandling och för fartygsoperatörerna att lägga Göteborg till sina slingor.

Avkastningsnivån för investeringen på 3,4 % ligger något under den nivå som anges i bolagets ägardirektiv. Kravet i ägardirektivet är dock ställt på koncernen Göteborgs Hamn AB som helhet och inte på enskilda investeringar.

Bedömning ur ekologisk dimension

Utöver vad som beskrivits i tidigare ärende är det relevant att nämna att sedan beslutet i kommunfullmäktige i september 2020, har mark- och miljödomstolen i Vänersborg beviljat miljötillstånd enligt miljöbalken för projekt Skandiaportens respektive delar *Kajåtgärder* och *Farledsåtgärder*. Tillståndet gäller dels tillstånd till vattenverksamhet (11 kap. miljöbalken) för fördjupning och breddning av farled samt ändrad farledsutmärkning, dels dispens för dumpning av muddermassor (15 kap. miljöbalken) på utpekad plats utanför Vinga.

Efter den huvudförhandling i målet som hölls i juni 2022, erhöll Göteborgs Hamn AB miljödom i oktober 2022 och Sjöfartsverket i mars 2023. I miljödomarna anges de villkor som gäller för de tillståndspliktiga arbetena, bland annat gällande muddring och dumpning.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension utöver vad som beskrivits i tidigare ärende.

Samverkan

Samverkan är inte aktuellt.

Bilagor

1. Genomförandeavtal del I
2. Genomförandeavtal del II
3. Europeiska kommissionens beslut SA.103466, C(2023) 7692 final, den 17 november 2023

Beskrivning av ärendet

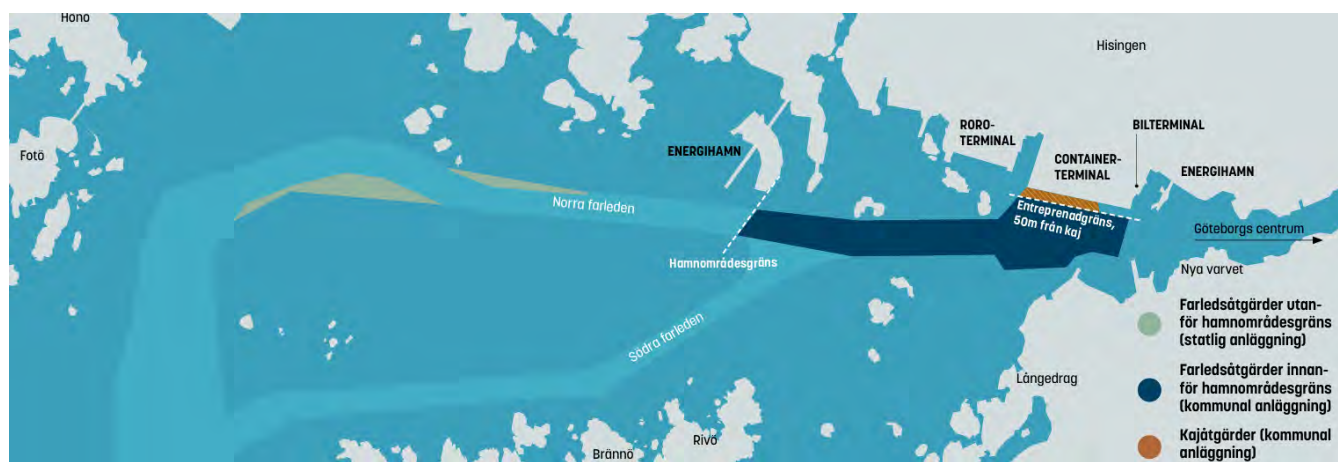
Bakgrund

Trafikverket, i samverkan med Göteborgs Hamn AB och Sjöfartsverket, genomförde under 2014 en åtgärdsvalsstudie, angående behovet av att fördjupa farleden till containerterminalen i Göteborgs hamn. Trafikverket ansvarade för studien. I nationell plan 2018 beviljades projektet statliga medel för perioden 2024–2029, vilket gjorde det möjligt för Trafikverket/Sjöfartsverket att finansiera hälften av projektet där Göteborgs Hamn AB finansierar den andra hälften.

Parterna har därefter tecknat två avsiktsförklaringar samt två genomförandeavtal, i takt med att projektstudierna och förståelsen för de ekonomiska förutsättningarna har fördjupats.

I genomförandeavtal del II framgår att *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder*, som minimum, ska genomföras till ett *Grundutförande* avseende ett fartygsdjupgående på 16,5 m. Ambitionsnivån är dock att genomföra ett *Tillägg* gällande *Farledsåtgärder* samt *Kajåtgärder* för att uppnå ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 m.

Parternas ansvarsfördelning illustreras i figur 3 nedan, där den kommunala delen av farleden motsvaras av den mörkblå ytan i illustrationen. I genomförandeavtalen har ansvarsfördelningen för detta projekt dock fördelats på så sätt att respektive part står för sina risker; Göteborgs Hamn AB för kajåtgärder inklusive muddring och arbeten i vatten 0–50 m från kaj (området markerat i orange färg på illustrationen) och Trafikverket/Sjöfartsverket för farledsåtgärder inklusive vändyta längre ut än 50 m från kaj (mörkblå samt ljusgrön färgmarkering). Trafikverket/Sjöfartsverket har därmed i detta projekt åtagit sig ett finansieringsansvar såväl inom den statliga som den kommunala anläggningen.



Figur 3: Principiell ansvarsfördelning mellan Trafikverket/Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB. Notera att kartan kommer att uppdateras med marginella förändringar.

Inför genomförandeavtal del III och beslutet om slutgiltigt maximalt fartygsdjupgående

I genomförandeavtal del II framgår att slutgiltig nivå, det vill säga maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, för *Farledsåtgärder*, ska beslutas i genomförandeavtal del III, i ett skede när anbud inkommit från muddringsentreprenörerna i Sjöfartsverkets upphandling.

Sjöfartsverket genomför för närvarande upphandling av muddringsentreprenör. Anbudsöppning planeras ske i början av september, med ambitionen att teckna kontrakt med vald muddringsentreprenör inom två månader därefter (början av november). Ingen fakturering ska ske mellan Parterna utan den upphandlade muddringsentreprenören fakturerar respektive Part sin del av projektet enligt det kommande genomförandeavtalet del III. Vidare är avsikten att fördelningen av risker i projekt Skandiaporten inte ändras mellan Parterna.

I Sjöfartsverkets upphandling av muddringsentreprenör för *Farledsåtgärder* ska anbudsgivarna dels uppge pris för *Grundutförandet*, dels, som en option, pris för tilläggsutförandet.

Inför det skede där anbud från Sjöfartsverkets upphandling öppnas (början av september), behöver Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB förbereda sig på att i dialog kunna avgöra eventuella förändringar gällande projekt Skandiaportens innehåll och/eller finansiering.

Parternas ambition är att som senast i november 2025 kunna teckna genomförandeavtal del III, i vilket det slutgiltiga innehållet och tillhörande ekonomiska fördelningen för *Farledsåtgärder* fastslås. I genomförandeavtalet behöver den statliga investeringen innanför hamnområdesgränsen ske i enlighet med EU-kommissionens beslut avseende statligt stöd, se nedan.

Beroende på utfallet av Sjöfartsverkets upphandling, behöver Parterna vara förberedda för att hantera de ekonomiska förutsättningarna för projektets genomförande och samtidigt maximera nyttorna i relation till investeringskostnad för projekt Skandiaporten.

EU kommissionens beslut om statsstöd

Europeiska kommissionen godkände i beslut SA.103466, C(2023) 7692 final, den 17 november 2023, bilaga 3 ett statligt stöd upp till maximalt 1 675 000 000 kronor för *Farledsåtgärder* inom *Hamnområdesgräns* (den kommunala anläggningen). Det angivna beloppet är enligt beslutet ett fast belopp och kan inte indexuppräknas. Det statliga stödet innebär ingen utbetalning av medel till Göteborgs Hamn AB utan att Trafikverket/Sjöfartsverket tar direkta kostnader för *Farledsåtgärder* inom *Hamnområdesgräns*. Dessa kostnader får dock inte överstiga beloppet som anges ovan.

Parterna har förbundit sig att genomföra projekt Skandiaporten på ett sådant sätt att det uppfyller de krav och villkor som varit en förutsättning för EU-kommissionens beslut och att inte äventyra förenligheten med statsstödsreglerna.

Detta är en ny, styrande, förutsättning jämfört med det som var känt vid framtagandet av den avsiktsförklaring del II som godkändes i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20).

Uppdaterad analys av de transoceanica containerfartygens utveckling

Dagens maximala fartygsdjupgående vid containerterminalen i Skandiahallen är 13,5 m.

I beslutsunderlaget till beslut i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20) framgår att ett maximalt djupgående under 16,5 m är inte relevant om Göteborgs hamn skall bevara och utveckla sin marknadsposition som ett nordiskt logistikcentrum och godsnav i allmänhet och den transoceanica containersjöfarten i synnerhet. Ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 m beskrivs som enligt alla studier önskvärdt för att säkra konkurrenskraften på lång sikt.

I genomförandeavtal del II framgår att *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder*, som minimum, ska genomföras till ett *Grundutförande* avseende ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m. Ambitionsnivån är dock att genomföra ett *Tillägg* gällande *Farledsåtgärder* samt *Kajåtgärder* för att uppnå ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 m.

Baserat på bedömningen att åtgärderna i kajanläggningen endast kan ske vid ett tillfälle, och att det inte är tekniskt möjligt att i ett framtida läge ytterligare fördjupa vid befintlig kajanläggning, har Göteborgs Hamn AB beslutat att åtgärderna inom ramen för *Kajåtgärder* ska genomföras för ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m.

Under våren 2025 har Göteborgs Hamn AB låtit uppdatera analyserna (senast genomförd 2019) av den globala containersjöfarten och utvecklingen av de transoceanica containerfartygen. Den uppdaterade analysen leder till bedömningen att:

- De striktare regler för minskade utsläpp av växthusgaser som beslutas inom EU och International Maritime Organisation (IMO) kommer leda till att containerfartygen blir mer fyrkantiga, med ett större djupgående, och kommer att segla långsammare. Den lägre hastigheten kompenseras med att rederierna sätter in större fartyg, som kan lasta en större godsvolym per transport, med en lägre bränsleförbrukning och därmed minskad miljöbelastning per transporterad container.
- Utifrån denna trend kommer de starkaste drivkrafterna vara att i första hand öka containerfartygens dimensioner på djupet, snarare än på längden eller bredden.
- Denna bedömning får starkt stöd i studier av det stora antalet Post-Panamaxfartyg – fartyg för stora för Panamakanalen och som oftast sätts in i trafik mellan Fjärran Östern och Nord/Nordvästeuropa – som byggts sedan 2016 eller som redan ligger i orderboken hos världens skeppsvarv och som kommer att byggas under åren 2025 till 2031.
- Av de 240 Post-Panamaxfartyg som redan ligger i orderböckerna för perioden fram till 2031, har 75 % ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m eller djupare och drygt 50 % 17,0 m eller djupare. Omkring 15 % av fartygen dimensioneras för ett maximalt djupgående på 17,5 m eller djupare. Bedömningen är att nya beställningar som görs under kommande år, i ökande omfattning kommer att avse fartyg med djupgående på 17,5 m eller mer, vilket kommer öka andelen i denna kategori.
- Den genomsnittliga livslängden för den här kategorin av fartyg är mellan 23 och 25 år. Det innebär att många av fartygen som är byggda fram till och med 2021 kommer att fasas ut innan 2050, medan merparten av de som byggs från och med 2022 bedöms finnas kvar efter 2050.

Sammantaget innebär den uppdaterade analysen för projekt Skandiaporten att ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m alltså är att betrakta som en relevant miniminivå. Den uppdaterade analysen stärker den tidigare bedömningen att 17,5 m djupgående rekommenderas och att varje decimeter djupare än 16,5 m ökar Göteborgs hamns konkurrenskraft mot andra nordeuropeiska hamnar och attraktionskraften för fartygsoperatörerna, både på kort och längre sikt. Vid behov bör Göteborgs Hamn AB prioritera att projekt Skandiahamnen utförs med fokus på fartygens djupgående, framför fartygens bredd och i sista hand fartygens längd.

Ekonomiska förutsättningar och störst nytta i förhållande till investeringskostnad

Nyttorna för projektet är relaterade till vilket djupgående som projektet genomförs för. Ett större djupgående ökar konkurrenskraften för Göteborgs hamn mot andra hamnar och stärker attraktionskraften både inför kommande koncessionsupphandling och för fartygsoperatörerna att lägga Göteborg till sina slingor. Samtidigt måste tillkommande nyttor baserat på ett större djupgående vägas mot tillkommande investeringskostnader.

I denna avvägning behöver parterna hantera de ekonomiska förutsättningarna för projektets genomförande och samtidigt maximera nyttorna i relation till investeringskostnad. Viktiga ekonomiska förutsättningar är:

- EU-kommissionens beslut om att begränsa Trafikverket/Sjöfartsverkets investering i åtgärder innanför hamnområdesgränsen. Dessa åtgärder får maximalt uppgå till 1 675 mnkr, som ett fast belopp som inte indexuppräknas.
- EU-kommissionens beslut är inte kopplat till vilket maxdjupgående som projektet genomförs för.
- Genomförandeavtal del II beskriver att i det fallet att Trafikverket/Sjöfartsverkets budget för *Farledsåtgärder* bedöms täcka ett utförande utöver miniminivån *Grundutförandet* (det vill säga utöver ett maximalt fartygsdjupgående 16,5 m) är utgångspunkten att Sjöfartsverket ska rapportera en innehållsförändring, i form av ett utökat maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 m, i enlighet med Trafikverkets rutiner för avvikelser.
- Genomförandeavtal del II beskriver att Göteborgs Hamn AB har rättighet men ej skyldighet att (helt eller delvis) finansiera åtgärder i farleden för att i projektet uppnå *Grundutförandet* och/eller realisera ambitionen att (helt eller delvis) genomföra ett tillägg till grundutförandet upp till 17,5m.
- Beroende på farledens befintliga vattendjup och bredd sker de åtgärder som krävs för att uppnå ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m med en fördelning på omkring 35 % utanför hamnområdesgränsen och 65 % innanför. De tillkommande åtgärder som skulle behövas för att nå ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 m skulle uteslutande ske innanför hamnområdesgränsen, d.v.s. i den kommunala delen av farleden. Detta innebär att vid en fördjupning över 16,5 m så sker merkostnaden uteslutande inom de åtgärder (*Farledsåtgärder innanför hamnområdesgränsen*) som omfattas av EU-kommissionens beslut om statsstöd och således där Trafikverket/Sjöfartsverkets investering begränsas av statsstödsbeslutet.

Sammantaget innebär ovanstående punkter att Parterna kan komma att behöva revidera ansvarsfördelningen i genomförandeavtal del II, för att efterleva EU-kommissionens beslut och maximera nyttorna med projektet.

Det slutgiltiga innehållet och tillhörande ekonomiska ansvarsfördelningen för *Farledsåtgärder* ska fastslås i genomförandeavtal del III.

Bolagets bedömning

Bolagets bedömning är att projekt Skandiaporten är avgörande för att Göteborgs hamn skall bevara och utveckla sin marknadsposition som ett nordiskt logistikcentrum och godsnav i allmänhet och för den transoceana containersjöfarten i synnerhet. Den uppdaterade analysen av containerfartygens utveckling visar att fartygens dimensioner i första hand utökas på djupet och att ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m fortsatt är att betrakta som en miniminivå. Vidare stärker den uppdaterade analysen tidigare bedömning att 17,5 m djupgående rekommenderas och att varje decimeter djupare än 16,5 m ökar Göteborgs hamns konkurrenskraft mot andra nordeuropeiska hamnar och stärker attraktionskraften både inför kommande koncessionsupphandling och för fartygsoperatörerna att lägga Göteborg till sina slingor.

En ny, styrande, förutsättning jämfört med det som var känt vid beslutet i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20) är EU-kommissionens beslut om att begränsa Trafikverket/Sjöfartsverkets investering i åtgärder innanför hamnområdesgränsen, d.v.s. i den kommunala delen av farleden. EU-kommissionens beslut kan innebära att projektets nyttor inte kan realiseras fullt ut.

För att i ett avslutande genomförandeavtal del III, i samverkan med Trafikverket och Sjöfartsverket, kunna hantera projektets ekonomiska förutsättningar, söker Göteborgs Hamn AB mandat att genomföra en omdisponering av medel inom den av kommunfullmäktige beviljade ramen på 1 255 mnkr (i 2017 års prisnivå) för *Kajåtgärder* till att omfatta även *åtgärder i farleden (muddring)* inom den kommunala hamnområdesgränsen.

För förtydligandets skull kan nämnas att bolagets syfte med att kunna omdisponera medel inom beviljad ekonomisk ram inte handlar om att subventionera Trafikverkets/Sjöfartsverkets ekonomiska åtagande utan förutsätter att Trafikverket/Sjöfartsverket nyttjar hela sin beviljade budget, med EU-kommissionens beslut om statsstöd som enda begränsning för åtgärder innanför den kommunala hamnområdesgränsen.

Det är bolagets bedömning att omdisponeringen av medel (cirka 155–185 mnkr) inom ramen för tidigare beviljad budget, inkluderat en tillräcklig riskreserv för att slutföra det ursprungliga åtagandet *Kajåtgärder*, är möjlig och nödvändig för att kunna maximera nyttorna i relation till investeringskostnad för projekt Skandiaporten.

I ett eventuellt scenario att inkomna anbud är så pass höga att projekt Skandiaporten inte kan genomföras inom Parternas befintliga budgetar, finns mellan Parterna en handlingsplan med syftet att kunna minska projektets omfattning. I ett sådant fall kommer Göteborgs Hamn AB inom ramen för ordinarie rapportering hålla kommunfullmäktige informerad om projektets fortsatta utveckling.

Ärendet är av principiell beskaffenhet och av betydande ekonomiskt vikt, vilket innebär att ärendet ska prövas av kommunfullmäktige.

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Patrik Benrick, Handläggare

Trafikverkets ärendenummer

TRV 2021-142015

Sjöfartsverkets ärendenummer

21-04974

Göteborgs Hamn AB:s ärendenummer

Dokumentdatum

2021-12-02

Genomförandeavtal del I – Skandiaporten, Göteborgs hamn

Detta avtal avser planlägningsprocessen och byggande för åtgärder och innefattar:	
<input type="checkbox"/>	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
<input type="checkbox"/>	Samfinansiering med olika statliga anslag/finanser
<input checked="" type="checkbox"/>	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
<input type="checkbox"/>	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket <ul style="list-style-type: none"> - bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller - får i uppdrag att genomföra åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal om samverkan, finansiering och genomförande enligt följande:

§1 Parter

Trafikverket, region väst, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket

Sjöfartsverket, org.nr. 202100-0654, 601 78 Norrköping

Göteborgs Hamn AB, org.nr. 556008-2553, 403 38 Göteborg

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal (se vidare figur 3):

- *Projektet*: avser att för valt *Konceptfartyg* genomföra erforderliga *Farledsåtgärder* som medger ett fartygsdjupgående om 16,5 m till 17,5 m och *Kajåtgärder* i *Kajläge Väster* som medger ett fartygsdjupgående om 17,5 m.
- *Konceptfartyg*: avser containerfartyg med en längd av 430 m, bredd om 65 m och ett maximalt djupgående på 17,5 m.
- *Farledsåtgärder*: avser muddring och sprängning i farleden och vändytan till *Entreprenadgräns* för *Kajläge Väster*, samt anpassning av farledsutmärkning, för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, enligt senare beslut i genomförandeavtal del II.
- *Kajåtgärder*: avser muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj fram till *Entreprenadgräns*, samt förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta, för *Kajläge Väster*, för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 m.
- *Hamnbassängsåtgärder*: avser kompletterande muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj och i hamnbassängen, samt förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta, för *Kajläge Öster*, för att för

Dokumentdatum

2021-12-02

Konceptfartyget uppnå ett maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 m. Åtgärderna omfattar nödvändiga åtgärder såväl innanför som utanför *Entreprenadgränsen*. Utifrån nuvarande kunskap, i 2019 års prisnivå, uppgår åtgärderna till omkring 20-30 mnkr.

- *Kajläge Väster*: avser ett fördjupat kajläge för *Konceptfartyget* i den västra delen av Skandiahamnens södra kaj, omkring 750 m kajlängd.
- *Kajläge Öster*: avser ett fördjupat kajläge för *Konceptfartyget* i den östra delen av Skandiahamnens södra kaj, omkring 450 m kajlängd.
- *Entreprenadgräns*: avser en gräns i vatten, 50 m söder om och utmed Skandiahamnens södra kaj.
- *Grundutförande*: avser ett maximalt fartygsdjupgående för *Konceptfartyget* på 16,5 m.
- *Tillägg*: avser ett maximalt fartygsdjupgående för *Konceptfartyget* på upp till 17,5 m.

§3 Syfte och bakgrund

Syftet med detta avtal är att reglera respektive parts åtagande och finansiella ansvar för att genomföra de åtgärder som beskrivs i § 5, och därigenom skapa förutsättningar för Göteborgs Hamn AB att genomföra byggstart av sitt åtagande.

Parterna är medvetna om att det behöver säkerställas att finansieringen av *Projektet* är förenligt med EU:s regler för statsstöd (se vidare § 11). Underlag i ärendet skickades i juli 2021 av regeringskansliet genom Näringsdepartementet till Europeiska kommissionen för vidare hantering.

Detta genomförandeavtal del I kommer att följas av ett genomförandeavtal del II, för att däri fastställa slutgiltiga förutsättningar för *Projektet* gällande djupgående för *Farledsätgärderna* och tidpunkt för färdigställande. Tidpunkten för genomföravtal del II bedöms i nuläget vara i anslutning till Sjöfartsverkets byggstart av *Farledsätgärder*.

Strukturen för avsiktsförklaringar och avtal framgår av figur 1.



Figur 1. Illustration av process med avsiktsförklaringar i två steg följt av genomförandeavtal i två steg.

Syftet och bakgrunden till åtgärderna beskrivs i nedanstående dokument.

Tidigare styrande dokument avseende detta objekt är (i urval och i kronologisk ordning):

- Fastställd kalkylsammanställning (FKS), daterad 2020-11-23
- Avsiktsförklaring del II, avseende Genomförande – Skandiaporten Göteborgs hamn, 2020-03-23
- Osäkerhetsanalys, daterad 2020-02-10

Dokumentdatum
2021-12-02

- Avsiktsförklaring Farledsutredning och tillståndsansökan del 1 Kapacitetshöjning av farled och hamn – Skandiahamnen Göteborg, 2019-09-12.
- Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029, regeringsbeslut 2018-05-31.
- Tekniskt PM Kapacitetshöjning av farled och hamn – Göteborg, Trafikverket, 2017-02-04.
- Åtgärdsvalsstudie Kapacitetshöjning av farled och hamn – Göteborg, Trafikverket, 2015-06-15.

§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan för åtgärden

Parterna har tidigare träffat följande avsiktsförklaringar avseende åtgärden:

- Avsiktsförklaring Farledsutredning och tillståndsansökan del 1 Kapacitetshöjning av farled och hamn – Skandiahamnen Göteborg, 2019-09-12. Dnr. TRV 2014/73014.
- Avsiktsförklaring del II, avseende Genomförande – Skandiaporten Göteborgs hamn, 2020-03-23. Dnr. TRV 2019/63592.

Avsiktsförklaring del II beslutades i september 2020 av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i Göteborgs Stad. Beslutet (se vidare § 6) ger Göteborgs Hamn AB mandat att, inom ramen för förutsättningarna i avsiktsförklaring del II, teckna genomförandeavtal med Trafikverket och Sjöfartsverket.

Avsiktsförklaring del II ska fortsatt gälla mellan parterna för frågor som inte hanteras i detta avtal. Om mot varandra stridande uppgifter förekommer ska detta avtal äga tolkningsföreträde framför avsiktsförklaring del II.

Intill dess att efterföljande genomförandeavtal del II träffats mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB ska detta genomförandeavtal del I gälla mellan parterna.

§5 Beskrivning av åtgärder

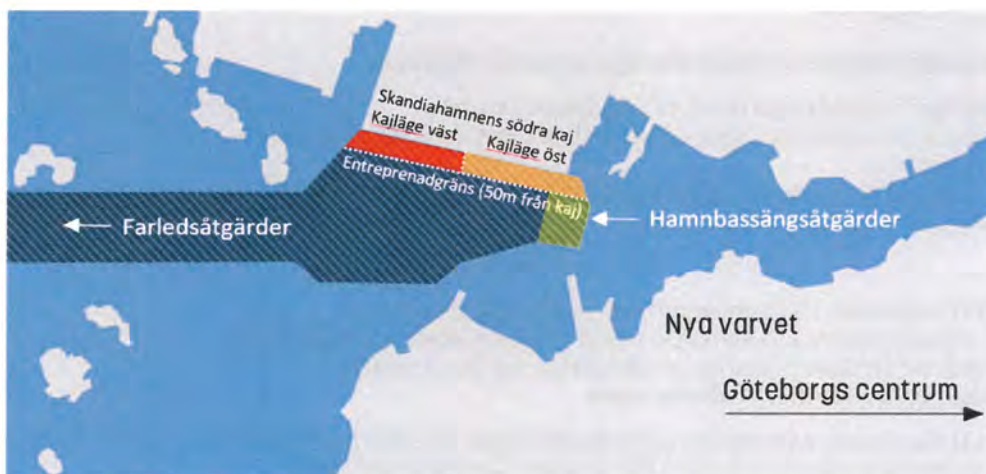
Avtalet omfattar att genomföra erforderliga åtgärder som för valt *Konceptfartyg* medger ett fartygsdjupgående på upp till 17,5 m för *Kajläge Väster*. Åtgärden består av *Farledsåtgärdena* och *Kajåtgärdena*, vilket framgår av figur 2 och 3. Sjöfartsverket ansvarar för genomförandet av *Farledsåtgärdena* och Göteborgs Hamn AB svarar för genomförandet av *Kajåtgärdena*.

Om framtida behov finns av ett andra fördjupat *Kajläge Öster* ansvarar Göteborgs Hamn AB för att – för valt *Konceptfartyg* – genomföra *Hamnbassängsåtgärder*. Det framtida behovet utgår i första hand från containerverksamhetens utveckling avseende godsvolymer och anlop. Beslutet för åtgärder enligt denna punkt fattas av Göteborgs Hamn AB och Göteborgs Stad.

Dokumentdatum
2021-12-02



Figur 2. Översikt över åtgärder.



Figur 3. Översikt över ansvarsgräns för Farledsåtgärder respektive Kajåtgärder samt förtydligande av definitioner och begrepp enligt § 2.

Grundutförande och Tillägg

Sjöfartsverket och Trafikverket ansvarar fullt ut för *Farledsåtgärder*, till som minimum ett *Grundutförande* avseende ett fartygsdjupgående på 16,5 m.

Ambitionsnivån är att genomföra *Farledsåtgärder* för ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 m, dock till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prinsnivå, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel enligt vad som beskrivs under avsnittet Finansieringsmodell i två steg.

Åtgärder utöver *Grundutförandet* – det vill säga åtgärder över ett maximalt fartygsdjupgående på 16,5 m och upp till ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m – benämns *Tillägg*.

Motivet till detta *Tillägg* avser att ytterligare framtidssäkra *Projektet*, detta genom att ta höjd för ytterligare utveckling av de transocean containerfartygen. Vidare bedömer Göteborgs Hamn AB att åtgärderna i kajläggningen endast kan ske vid ett tillfälle, och att det inte är tekniskt möjligt att i ett framtida läge ytterligare fördjupa vid befintlig kajläggning. Av denna anledning kommer muddringen inom ramen för *Kajåtgärderna* att ske för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 m.

Slutgiltig nivå, det vill säga maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, för *Farledsåtgärder*, beslutas i genomförandeavtal del II.

Dokumentdatum
2021-12-02

§6 Finansiering

I den av regeringen, enligt regeringsbeslut 2018-05-31, fastställda nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, ingår det namngivna objektet *Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled med 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå*. Detta belopp, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel (se nedan), utgör budget för *Farledsåtgärder*. Uppräkning sker i enlighet med regeringens uppräkning av anslag.

Enligt beslut i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20) beslutades enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Avsiktsförklaring del II mellan Göteborgs Hamn AB, Trafikverket och Sjöfartsverket, i enlighet med bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
2. Göteborgs Hamn AB får mandat att investera i och genomföra kajåtgärder, i enlighet med ansvarsfördelning i Avsiktsförklaring del II, till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå.
3. Göteborgs Hamn AB får mandat att teckna Genomförandeavtal baserat på de villkor som slås fast i Avsiktsförklaring del II.

Den totala kostnaden för *Projektet* uppskattas till 2 100–2 500 mnkr i prisnivå november 2020. Den övre nivån i kostnadsspannet bygger på genomförd osäkerhetsanalys enligt successivprincipen, genomförd i februari 2020, och den lägre nivån bygger på granskad och godkänd fastställd kalkylsammansättning (FKS), framtagen i november 2020.

Bedömningarna bygger på underlag framtagna under planlägningsprocessen och är preliminära. De faktiska kostnaderna kan därför komma att förändras på grund av i första hand rådande marknadsläge vid entreprenörsupphandling, villkor i kommande miljödomar samt platsspecifika förutsättningar som inte är kända i nuläget.

Finansieringsmodell i två steg

Finansieringen av *Projektet* sker i två steg, för att för *Projektet* som helhet uppfylla den så kallade tredjedelsprincipen (se figur 4).

I steg 1 finansierar respektive part fullt ut sina åtaganden avseende *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder*.

Sjöfartsverket ansvarar för att genomföra och Trafikverket ansvarar för att finansiera erforderliga *Farledsåtgärder*, dock till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel (se nedan).

Göteborgs Hamn AB ansvarar för att genomföra och finansiera erforderliga *Kajåtgärder*, dock till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå, exklusive eventuella tillkommande CEF-medel (se nedan).

I steg 2 kommer parterna att ansöka om finansiering från *Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)*. Parterna är medvetna om att utfallet från CEF-ansökan kan vara 0–30 procent av total projektkostnad och att detta bidrag utbetalas i efterskott. Parterna är medvetna om att en ansökan kräver full finansiering vid ansökningstillfället.

1) Vardera part har budget på 1 255 Mkr för sitt åtagande



■ Kommunen/GHAB ■ Staten

2) Parterna gör gemensam ansökan till CEF



■ Kommunen/GHAB ■ EU/CEF ■ Staten

Figur 4. Finansieringsmodell i två steg, för att uppfylla tredjedelsprincipen.

Dokumentdatum

2021-12-02

Om kostnaderna för *Farledsätgärder* i *Grundutförande* överskrider 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå ska eventuella tillkommande CEF-medel relaterade till *Farledsätgärder* i första hand finansiera *Grundutförandet* av *Farledsätgärderna*. Om CEF-medel relaterade till *Farledsätgärder* därefter kvarstår ska dessa i andra hand finansiera *Tillägget* avseende *Farledsätgärderna*.

För eventuell därefter kvarstående mellanskillnad upp till ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m, har Göteborgs Hamn AB optionen att, via eventuella tillkommande CEF-medel, finansiera (helt eller delvis) *Farledsätgärder* utöver *Grundutförandet* och upp till ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m.

Eventuella tillkommande CEF-medel relaterade till *Farledsätgärder* kan inte finansiera *Kajätgärder*.

De eventuella CEF-medel som inte används för att finansiera ett maximalt fartygsdjupgående på 17,5 m tillfaller respektive part.

Ansökan om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)

Utifrån att Göteborgs hamn är en utpekad Core-hamn inom Europeiska Unionens transeuropeiska transportnätverk (TEN-T), finns möjlighet att för *Projektet* som helhet ansöka om bidrag från *Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)*.

På regeringens uppdrag koordinerar Trafikverket ansökningar om bidrag från *Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)* inom transportområdet som upprättas av en svensk aktör. Trafikverket har också uppdraget att koordinera uppföljningen av de projekt som beviljas stöd via denna fond. För detta ändamål finns inom Trafikverket en särskild funktion, CEF-sekretariatet, som hanterar CEF-frågorna.

Projektet (i ansökan benämnt *Skandia Gateway*) tilldelades i juli 2021 CEF-medel för en gemensamt upprättad ansökan avseende planeringsaktiviteter (Studies), som bedrivs i perioden 2021-04-01 till 2022-08-31. Ett så kallat Grant Agreement för genomförandet av aktiviteterna upprättades i oktober 2021 med European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA).

Parterna avser att vid närmast lämpliga utlysning/ar ansöka för genomförandet (Works) av *Projektet*. Utgångsläget är att separata ansökningar upprättas för *Kajätgärder* respektive *Farledsätgärder*, där eventuella tilldelade CEF-medel tillfaller respektive sökande part. Göteborgs Hamn AB ansvarar för ansökan avseende *Kajätgärder* och Trafikverket, i samverkan med Sjöfartsverket, ansvarar för ansökan avseende *Farledsätgärder*. Enligt samverkansmodellen mellan Sjöfartsverket och Trafikverket, är det Trafikverket som av myndigheterna har huvudansvaret för CEF-ansökan.

Utgångsläget är att Göteborgs Hamn AB upprättar sin ansökan vid utlysning under 2021/22.

Dokumentdatum
2021-12-02

Förutsättningar för förskottering

Enligt sitt regleringsbrev får Trafikverket finansiera utbyggnad av väg och järnväg, samt anläggande av allmän farled som staten ansvarar för, genom förskottering från kommuner, landsting eller företag, om åtgärderna genomförs enligt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet och de regionala transportinfrastrukturplanerna.

I det fallet att ekonomiska medel avseende genomförandet av *Farledsåtgärder* inte finns tillgängliga i Trafikverkets årliga verksamhetsplan för namngivna sjöfartsinvesteringar på ett sätt som överensstämmer med önskad framdrift för att nå ett tidsmässigt gemensamt färdigställande av *Kajåtgärder* och *Farledsåtgärder*, kan behovet av förskottering från Göteborgs Hamn AB bli aktuellt.

Trafikverket ska tillämpa särskilda riktlinjer (Handläggning av förskotteringsärende, TDOK 2011:479) i hanteringen av förskotteringsärenden.

Förskottering initieras genom dialog mellan Göteborgs Hamn AB och Trafikverket region Väst. I samband med den årliga byggstartsrapporteringen ska Trafikverket lämna förslag till förskotteringar, och det är regeringen som beslutar om förskottering ska användas som finansieringsform i enskilda objekt. Efter beslut regleras förutsättningar och villkor för förskottering i ett separat avtal mellan Trafikverket och Göteborgs Hamn AB.

Eventuella kostnadsförändringar

Hantering av eventuella kostnadsförändringar sker enligt § 8 i detta avtal.

Drift och underhåll

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan angivna totala kostnader.

Den ansvarsfördelning som beskrivs i detta genomförandeavtal del I gäller endast det aktuella projektet Skandiaporten, Göteborgs hamn.

§7 Ansvarsfördelning

Parterna beslutar självständigt i genomförandet av sina respektive anläggningar enligt § 5 om det inte påverkar förutsättningarna för hela *Projektet*. För övrigt gäller följande:

Sjöfartsverkets ansvar

1. Sjöfartsverket ska, under förutsättning att startbeslut erhållits från Trafikverket, utföra eller låta utföra *Farledsåtgärderna* som omfattas av detta avtal.
2. Sjöfartsverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut följs för åtgärderna som Sjöfartsverket ansvarar för. I detta inkluderas bland annat att erhålla erforderliga miljötillstånd för vattenverksamhet.
3. Sjöfartsverket ansvarar för upphandling av *Farledsåtgärderna* som omfattas av detta avtal.
4. I Sjöfartsverkets upphandling ska, vid önskemål från Göteborgs Hamn AB, kunna ingå option att även inkludera den muddring som omfattas av *Kajåtgärder*. Huruvida optionen ska ingå, behöver beslutas med god framförhållning, för att kunna samordnas och ingå i Sjöfartsverkets upphandling av *Farledsåtgärder*. Göteborgs Hamn AB ska i sådana fall i möjligaste mån ges tillfälle att påverka förfrågningsunderlaget så att specifika krav för denna muddring förs in i förfrågningsunderlaget. Optionen får inte medföra att Sjöfartsverket i förhållande till Göteborgs Hamn AB påtar sig något ansvar för kostnaderna för, eller för riskerna förknippade med, *Kajåtgärderna*. Vid behov regleras förutsättningarna i ett separat avtal.

Dokumentdatum

2021-12-02

5. Sjöfartsverket ansvarar efter färdigställandet för framtida drift och underhåll av den statliga allmänna farleden.
6. Sjöfartsverket, i samarbete med Göteborgs Hamn AB inom ramen för samarbetet "Gothenburg Approach", ansvarar för att – för *Farledsåtgärder* – erforderlig dialog förs för att begränsa påverkan på sjötrafiken under byggtid samt för dialog med berörda terminaloperatörer avseende förutsättningarna för terminalernas tillgänglighet och drift under byggtid.

Göteborgs Hamn AB:s ansvar

1. Göteborgs Hamn AB ska utföra eller låta utföra *Kajätgärdena* som omfattas av detta avtal.
2. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att besluta om ett eventuellt framtida genomförande av *Hamnbassängsåtgärdena* och ansvarar i sådant fall även för att utföra eller låta utföra dessa åtgärder.
3. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut följs för åtgärdena som Göteborgs Hamn AB ansvarar för. I detta inkluderas bland annat att erhålla erforderliga miljötillstånd för vattenverksamhet.
4. Göteborgs Hamn AB ska till Sjöfartsverket upplåta fastighet som krävs för genomförande av *Farledsåtgärder*, enligt tidigare undertecknat rådighetsmedgivande.
5. Göteborgs Hamn AB genomför och bekostar eventuellt erforderliga ändringar av detaljplaner för genomförande av *Kajätgärdena* och *Hamnbassängsåtgärdena*.
6. Göteborgs Hamn AB ansvarar efter färdigställandet för framtida drift och underhåll av den kajanläggning som uppstår till följd av *Kajätgärdena*.
7. Göteborgs Hamn AB har möjlighet att uppdra åt Sjöfartsverket att upphandla den muddring som omfattas av *Kajätgärdena*. Kostnaden och risken för *Kajätgärdena* ska dock bäras av Göteborgs Hamn AB. Vid behov regleras förutsättningarna, inklusive hantering av eventuella kostnadsförändringar, i ett separat avtal.
8. Göteborgs Hamn AB, i samarbete med Sjöfartsverket inom ramen för samarbetet "Gothenburg Approach", ansvarar för att – för *Kajätgärder* – erforderlig dialog förs för att begränsa påverkan på sjötrafiken under byggtid samt för dialog med berörda terminaloperatörer avseende förutsättningarna för terminalernas tillgänglighet och drift under byggtid.
9. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att, i dialog med Trafikverket, Sjöfartsverket och CEF-sekretariatet, låta upprätta kommande ansökan till *Fonden för ett sammanlänkat Europa* (CEF) avseende *Kajätgärder*.
10. Göteborgs Hamn AB ansvarar för underlag, och bedömning av underlag, avseende Göteborgs Hamn AB:s delar i *Projektet* i förhållande till EU:s regler för statsstöd.

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ansvarar för att framarbetea erforderliga startbesked till Sjöfartsverket, i enlighet med samverkansmodellen mellan Sjöfartsverket och Trafikverket.
2. Trafikverket ansvarar för att framarbetea förslag till genomförandeavtal del II Skandiaporten, Göteborgs hamn.
3. I enlighet med samverkansmodellen mellan Sjöfartsverket och Trafikverket, ansvarar Trafikverket för att, i dialog med Sjöfartsverket, Göteborgs Hamn AB och CEF-sekretariatet, låta upprätta kommande ansökan till *Fonden för ett sammanlänkat Europa* (CEF) avseende *Farledsåtgärder*.
4. Trafikverket ansvarar för att framarbetea erforderlig dokumentation inför den årliga byggstartsrapporteringen.
5. Trafikverket ansvarar för att verka för att det statliga åtagandet *Farledsåtgärder* erhåller byggstartsbeslut 1–3 år senast i december 2023 (eller närmaste tidpunkt för motsvarande beslut).

Dokumentdatum
2021-12-02

6. Trafikverket ansvarar vid behov för att, enligt vad som beskrivs i § 6 under avsnitt Föreläggningar för förskottering, vara behjälpliga i att upprätta ansökan om förskottering och verka för att förskottering ska kunna möjliggöras från Göteborgs Hamn AB:s sida avseende genomförandet av *Farledsåtgärder*.
7. Trafikverket ansvarar vid behov för att, enligt vad som beskrivs i § 6 under avsnitt Föreläggningar för förskottering, ta fram avtal för förskottering.
8. Trafikverket ansvarar för att genomföra erforderliga arbetsinsatser, och vid behov samordna med Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB, för att kunna klargöra förutsättningarna för *Projektet* i förhållande till EU:s regler för statsstöd.

§8 Hantering av kostnadsförändringar

Respektive part ansvarar till fullo för finansieringen av åtgärderna inom sina respektive anläggningar och eventuella kostnadsförändringar som förekommer, enligt vad som beskrivs i §§ 5 och 6 till som minst ett *Grundutförande*.

Eventuella kostnadsförändringar avseende ett eventuellt *Tillägg*, enligt vad som beskrivs i § 6, kommer dock att regleras i kommande genomförandevalt del II.

§9 Projektorganisation och former för parternas samarbete

För att Skandiaporten Göteborgs hamn ska uppnå avsedd effekt krävs att *Projektets* samtliga delar genomförs. Eftersom vardera organisationerna har sina beroenden och beslutspunkter är det av vikt att det finns en öppenhet och transparens mellan parterna under projekttiden.

Planering och genomförande av *Projektet* ska därför ske i nära samverkan mellan parterna. Parterna är överens om att ett gott samverkans klimat och väl fungerande samverkansformer är av avgörande betydelse för att genomföra *Projektet* inom överenskomna tidsramar. Parterna ska vidta alla rimliga åtgärder för att tillse att överenskomna tidsramar kan följas, inklusive att ta fram erforderliga avtal och underlag samt skyndsamt lämna information som andra parter skäligen efterfrågar.

En styrgrupp med representanter från samtliga avtalsparters ledande funktioner är etablerad. Styrgruppen ska verka genom *Projektets* hela genomförande. I styrgruppen hanteras övergripande och för *Projektet* som helhet avgörande frågor. Styrgruppen sammanträder minst fyra gånger per kalenderår.

En projektgrupp med representanter från samtliga parter projektorganisationer är etablerad. Projektgruppen ska verka genom *Projektets* hela genomförande. I projektgruppen hanteras frågor som rör *Projektets* genomförande i detalj. Projektgruppen ansvarar även för att ta fram en kommunikationsplan för *Projektet*. Kommunikationsplanen ska diskuteras och förankras i styrgruppen.

Varje part ansvarar för sina respektive delar av det totala *Projektet* och har därmed rätt att ensam fatta beslut om sin del, så länge det inte påverkar *Projektets* övriga delar. Mindre frågor avseende beslut av genomförandekaraktär som påverkar övriga parter och som ligger inom gällande ramar för tid, funktion och ekonomi ska hanteras i projektgruppen med syfte att uppnå en gemensam lösning innan beslut fattas.

Frågor där projektgruppen inte kan komma till en gemensam lösning ska på begäran av part lyftas till styrgruppen. Större och mer strategiska frågor och beslut som påverkar övriga parter och som ligger utanför gällande ramar för tid, funktion och ekonomi ska lyftas till styrgruppen för diskussion och förslag till inriktning. Frågor som lyfts till styrgruppen ska vara beredda och underlag utskickade i god tid.

Resultatet av både projektgruppens och styrgruppens möten ska dokumenteras.

Dokumentdatum
2021-12-02

§10 Tidplan

Grundförutsättningar

Parterna är medvetna om att parternas respektive åtagande har olika lång byggtid. Göteborgs Hamn AB:s åtagande *Kajätgärder* bedöms totalt ha en byggtid på omkring fyra (4) år och Sjöfartsverkets/Trafikverkets åtagande *Farledsätgärder* på omkring arton till tjugo (18–20) månader.

Detta innebär att – för att kunna dra full nytta av *Projektet* vid samma tidpunkt – Göteborgs Hamn AB behöver byggstarta *Kajätgärder* omkring två (2) år före det att Sjöfartsverket/Trafikverket byggstartar *Farledsätgärder*.

Miljödomsprocess

Ansökan om miljötillstånd för *Kajätgärder* respektive *Farledsätgärder*, tillsammans med en projektgemensam miljökonsekvensbeskrivning, lämnades till mark- och miljödomstolen i december 2020. I juni 2021 inskickades kompletterande underlag till domstolen. Mark- och miljödomstolen har låtit meddela att preliminärt datum för huvudförhandling är utsatt till 12–13 januari 2022.

Kajätgärder

Göteborgs Hamn AB planerar för att genomföra byggstart av *Kajätgärder* under första halvåret av 2022. Byggstarten är i första hand avhängigt att lagakraftvunnet miljötillstånd erhålls. Beslut i Göteborgs Hamn AB:s styrelse, om investeringsbegäran avseende *Kajätgärder*, är planerat till december 2021. Kontraktstecknande med vald entreprenör är planerat till årsskiftet 2021/22.

Farledsätgärder

Trafikverket/Sjöfartsverket kan i detta skede inte fullt ut precisera när byggstart av *Farledsätgärder* kan ske.

Byggstarten för *Farledsätgärder* är avhängigt flera sammankopplade milstolpar, i första hand:

- Att lagakraftvunnet miljötillstånd erhålls.
- Att *Projektets* förutsättningar godkänns av EU-kommissionen avseende EU:s regler för statsstöd.
- Att genomförandeavtal del II undertecknas av parterna.
- Att byggstartsbeslut erhålls från regeringen.
- Att ekonomiska medel för byggstart och genomförande av åtgärderna finns tillgängliga i Trafikverkets verksamhetsplan alternativt att avtal om förskottering tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Hamn AB.

Det åligger Trafikverket/Sjöfartsverket att verka för en framdrift enligt nedanstående förutsättningar.

Ett lagakraftvunnet miljötillstånd är en förutsättning för att erhålla byggstartsbeslut 1–3 år från regeringen.

Byggstartsbeslutet är i sin tur en förutsättning för att kunna slutföra upphandlingen och teckna kontrakt med vald entreprenör för *Farledsätgärder*.

Vidare gäller att byggstart av *Farledsätgärder*, med hänsyn till villkor i miljötillståndet, sannolikt är begränsat till att behöva ske i augusti/september.

Dokumentdatum
2021-12-02

Utifrån ovanstående förutsättningar och i nuläget känd kunskap, är bedömningen att byggstart av *Farledsätgärder* som tidigast kan ske i augusti/september 2024, alternativt augusti/september 2025.

Detta innebär att *Farledsätgärder*, utifrån i nuläget känd kunskap, kan vara färdigställda till våren 2026, alternativt våren 2027.

§11 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av parterna och under förutsättning att: antingen (i) Europeiska kommissionen funnit att det inte är fråga om statligt stöd; (ii) samtliga villkor i ett regelverk som undantar statligt stöd ifrån anmälan är uppfyllda eller (iii) Europeiska kommissionen godkänt det statliga stödet.

Detta genomförandeavtal del I ska vara gällande mellan parterna, fram till och med undertecknandet av genomförandeavtal del II (preliminärt 2023/2024).

Om parterna inte kommer överens om att förlänga detta avtal, upphör detta avtal att gälla 2029-12-31 om inte dessförinnan: i) lagakraftvunnet miljötillstånd erhållits för *Farledsätgärderna* och *Kajätgärderna*; (ii) byggstartsbeslut för *Farledsätgärderna* erhållits från Sveriges regering och (iii) genomförandeavtal del II undertecknats av parterna.

Om detta avtal inte träder i kraft eller upphör att gälla, kvarstår respektive parts finansieringsansvar av dittills genomförda och upparbetade kostnader för de beskrivna åtgärderna enligt §§ 5 och 6.

AVTAL

12 (12)

Dokumentdatum
2021-12-02

§12 Övrigt

Ändringar eller tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och undertecknas av parterna för att vara giltiga.


Risk och hantering av skador ska regleras mellan parterna och krav ska ställas på att anlitate entreprenörer innehar sedvanlig ansvarsförsäkring.

§13 Tvistlösning

Tvist avseende tillämpning eller tolkning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.


Detta avtal är upprättat i tre (3) likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

BORLÄNNE 2021-12-22
Ort och datum



Trafikverket
(Lena Erixon, generaldirektör)

Norrköping 2021-12-13
Ort och datum

Ort och datum


Sjöfartsverket
(Katarina Norén, generaldirektör)

GÖTEBORG 2021-12-17
Ort och datum


Göteborgs Hamn AB
(Elvir Dzanic, VD)

Ort och datum

Trafikverkets ärendenummer

[Ärendenummer]

Sjöfartsverkets ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Göteborgs Hamns ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum

2024-06-07

Genomförandeavtal del II, avseende Byggstart/Produktion - Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd i farled "Skandiaporten"

Detta Avtal avser planlägningsprocessen och/eller byggande för åtgärder och innefattar:	
<input type="checkbox"/>	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
<input type="checkbox"/>	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
<input checked="" type="checkbox"/>	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
<input type="checkbox"/>	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket <ul style="list-style-type: none"> - bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller - får i uppdrag att genomföra åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande Genomförandeavtal del II ("Avtalet").

§1 Parter

Trafikverket, Västra Regionen, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan "Trafikverket".
Sjöfartsverket, org.nr 202100-0654, 601 78 Norrköping
Göteborgs Hamn AB, org.nr 556008-2553, 403 38 Göteborg

§2 Definitioner och begrepp (enligt Genomförandeavtal del I – Skandiaporten, Göteborgs Hamn)

Följande definitioner och begrepp används i detta Avtal (se vidare i figur 2 och 3):

- *Projektet*: avser att för valt *Konceptfartyg* genomföra erforderliga *Farledsåtgärder* som medger ett fartygsdjupgående om 16,5 m – 17,5 m och *Kajåtgärder* i *Kajläge Väster* som medger ett fartygsdjupgående om 17,5 m.
- *Konceptfartyg*: avser containerfartyg med en längd av 430 m, bredd om 65 m och ett maximalt djupgående på 17,5 m.
- *Farledsåtgärder*: avser muddring och sprängning i farleden och vändytan till *Entreprenadgräns* för *Kajläge Väster*, samt anpassning av farledsutmärkning, för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, enligt senare beslut i Genomförandeavtal del III (se nedan § 5).
- *Kajåtgärder*: avser muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj fram till *Entreprenadgräns*, samt förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta, för *Kajläge Väster*, för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående om 17,5 m.
- *Hamnbassängsåtgärder*: avser kompletterande muddring och sprängning utmed Skandiahamnens södra kaj och i hamnbassängen, samt förstärkning av kajen med bakomliggande terminalyta, för *Kajläge Öster*, för att för *Konceptfartyget* uppnå ett maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 m. Åtgärderna omfattar nödvändiga åtgärder såväl innanför som utanför *Entreprenadgränsen*. Utifrån nuvarande kunskap, i 2023 års prisnivå, uppgår åtgärderna till omkring 30-45 mnkr.

Dokumentdatum
2024-06-07

- *Kajläge Väster*: avser ett fördjupat kajläge för *Konceptfartyget* i den västra delen av Skandiahamnens södra kaj, omkring 750 m kajlängd.
- *Kajläge Öster*: avser ett fördjupat kajläge för *Konceptfartyget* i den östra delen av Skandiahamnens södra kaj, omkring 450 m kajlängd.
- *Entreprenadgräns*: avser en gräns i vatten, 50 m söder om och utmed Skandiahamnens södra kaj. Entreprenadgränsen utgör gräns för fördelningen av Sjöfartsverkets respektive Göteborgs Hamn AB:s ansvar, risk och kostnader inom *Projektet* så länge inget annat framgår av detta Avtal.
- *Grundutförande*: avser ett maximalt fartygsdjupgående för *Konceptfartyget* på 16,5 m.
- *Tillägg*: avser ett maximalt fartygsdjupgående för *Konceptfartyget* på upp till 17,5 m.
- *Hamnområdesgräns*: Avser gräns i vatten för allmän hamn, enligt SJÖFS 2013:4, se bilaga A.
- *Kommissionens beslut*: avser Europeiska kommissionens beslut SA.103466, C(2023) 7692 final, den 17 november 2023, bilaga B.

§3 Bakgrund och syfte

Projekt Skandiaporten är ett samverkansprojekt mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB.

Trafikverkets uppdrag är att ansvara för långsiktig planering av det nationella transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Dessutom ansvarar Trafikverket för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket har även en viktig roll i arbetet med att minska miljöpåverkan och främja hållbara transportsätt.

I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att inrätta och hålla miljöanpassade och säkra sjövägar som tillgodoser sjöfartens behov. Sjöfartsverket bygger, underhåller och utvecklar infrastrukturen till havs där Projekt Skandiaporten ingår som ett objekt i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033, fastställd av regeringen.

Göteborgs hamn är en viktig port in till och ut från den svenska och skandinaviska marknaden, och är den enda svenska hamn som idag kan erbjuda transocean direktsjöfart inom containersegmentet. Den transocean direktsjöfarten innebär att Sverige, genom Göteborgs hamn, har ett stopp på de globala rederiernas transportslingor där endast en handfull hamnar per kontinent ingår. Hamnen med dess farleder är utpekad som riksintresse för kommunikation. Göteborgs hamn har ett i princip rikstäckande upptagningsområde, genom ett järnvägssystem med dagliga avgångar i Sverige och även i Norge. Med detta järnvägsupplägg kan företag över i princip hela Sverige dra nytta av direktsjöfarten.

Projektet består av två delar som båda måste genomföras för att projektet ska få avsedd effekt:

1. Farledsätgärder
2. Kajätgärder

Genomförandeavtalet del II syftar till att skapa en överenskommelse om ansvarsfördelning för det fortsatta förberedande arbetet samt upphandling och genomförande av Farledsätgärder. Syftet omfattar att specifikt klargöra:

- Detaljreglering enligt lagakraftvunna miljödomar
 - Avseende Farledsätgärder, M 5520-20
 - Avseende Kajätgärder, M 5515-20
- Fastställande av bindande utfästelser avseende finansiering och genomförandeansvar
- Genomförandetidplaner för *Kajätgärder* samt *Farledsätgärder*

Slutgiltig nivå för muddringen, det vill säga maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, beslutas i Genomförandeavtal del III. Genomförandeavtal del III tas fram efter kontraktsskrivning med entreprenör för *Farledsätgärder*, när kostnaden för *Tillägg* tydliggörs, och blir ett tilläggsavtal till detta Avtal.

Dokumentdatum
2024-06-07

I Genomförandeavtal del III ska frågor gällande ansvarsfördelning och ekonomisk reglering för eventuellt *Tillägg* hanteras. I Genomförandeavtal del III hanteras även reglering gällande option Lundbyhamnen (se nedan under § 5).

Alla tidigare avtal och avsiktsförklaringar samt tidigare överenskommelser ska fortsatt gälla men för det fall det föreligger motsägelser äger detta Avtal tolkningsföreträde.

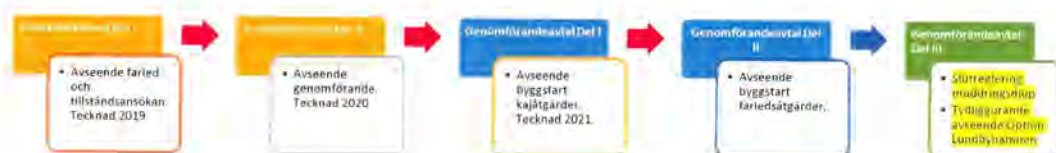
§4 Tidigare studier och utredningar, avsiktsförklaringar och avtal m.m.

Tidigare styrande dokument och avsiktsförklaringar avseende detta objekt är (i urval och i kronologisk ordning):

- Åtgärdsvalsstudie Kapacitetshöjning av farled och hamn - Göteborg, Trafikverket, 2015-06-15
- Tekniskt PM Kapacitetshöjning av farled och hamn - Göteborg, Trafikverket, 2017-02-04
- Enligt Regeringsbeslut 2018-05-31, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029, ingår objektet Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled med totalt 1 255 mnkr. Av beslutet framgår att planerad byggstart ska ske i perioden 2024-2029.
- Enligt nu gällande Nationell Plan för Transportinfrastruktur perioden 2022-2033 ligger Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled, med planerad byggstart i perioden 2025-2027. Total objektskostnad är 2 207 mnkr inklusive tillkommande finansiering utöver planeringsram.
- Avsiktsförklaring del I, avseende Farledsutredning och Tillståndsansökan - Skandiaporten Göteborgs hamn, 2019-09-12
- Avsiktsförklaring del II, avseende Genomförande - Skandiaporten Göteborgs hamn, 2020-03-23.

Genomförandeavtal del I, avseende Byggstart Kajätgärder - Skandiaporten Göteborgshamn, 2021-12-22.

Strukturen för avsiktsförklaringar och avtal framgår av figur 1.



Figur 1. Illustration av process med avsiktsförklaringar i rättslig följd av genomförandeavtal i tre steg.

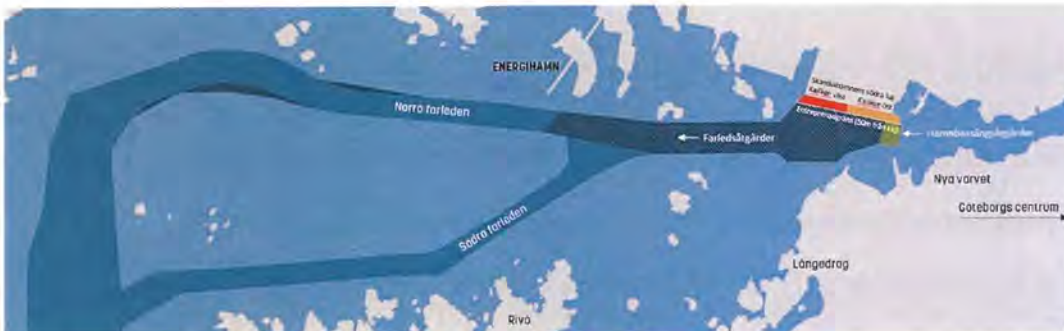
Om mot varandra stridande uppgifter förekommer ska detta Avtal äga tolkningsföreträde framför tidigare ingångna avtal och avsiktsförklaringar.

Dokumentdatum
2024-06-07

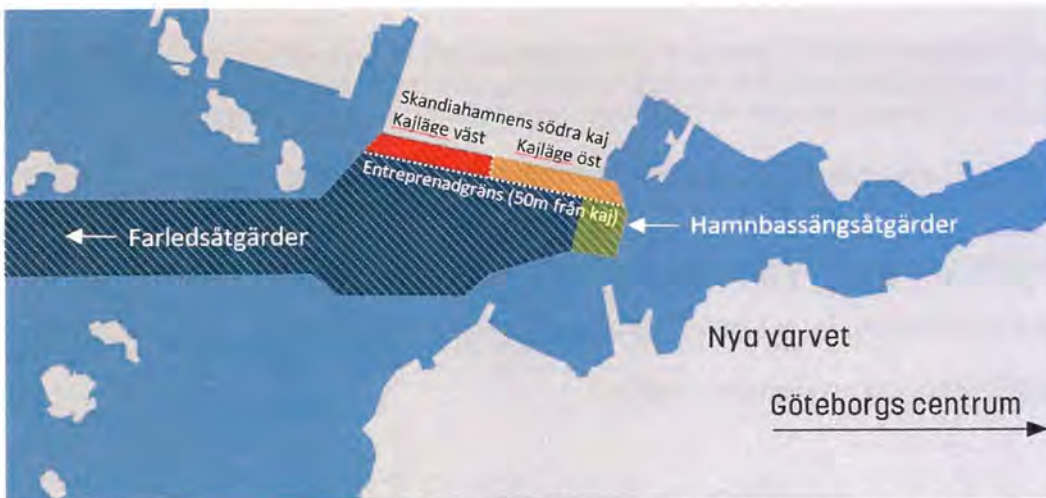
§5 Beskrivning av åtgärder

Avtalet omfattar att genomföra erforderliga åtgärder som för valt *Konceptfartyg* medger ett fartygsdjupgående på upp till 17,5 m för *Kajläge Väster*. Åtgärderna består av *Farledsåtgärderna* och *Kajåtgärderna*, vilket framgår av figur 2 och 3. Sjöfartsverket ansvarar för genomförandet av *Farledsåtgärderna* och Göteborgs Hamn AB svarar för genomförandet av *Kajåtgärderna*.

Om framtida behov finns av ett andra fördjupat *Kajläge Öster* ansvarar Göteborgs Hamn AB för att – för valt *Konceptfartyg* – genomföra *Hamnbassängsåtgärder*. Det framtida behovet utgår i första hand från containerverksamhetens utveckling avseende godsvolymer och anlop. Beslutet för åtgärder enligt denna punkt fattas av Göteborgs Hamn AB och Göteborgs Stad.



Figur 2. Översikt över åtgärder.



Figur 3. Översikt över ansvarsgräns för Farledsåtgärder respektive Kajåtgärder samt förtydligande av definitioner och begrepp enligt § 2. Kajläge öster ingår i Hamnbassängsåtgärder.

Grundutförande och Tillägg

- Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder* ska, som minimum, genomföras till ett *Grundutförande* avseende ett fartygsdjupgående på 16,5 m. Ambitionsnivån är dock att genomföra ett *Tillägg* gällande *Farledsåtgärder* samt *Kajåtgärder* för uppnå ett maximalt fartygsdjupgående på upp till 17,5 m.
- Motivet till detta *Tillägg* avser att ytterligare framtidssäkra *Projektet*, detta genom att ta höjd för ytterligare utveckling av de transoceana containerfartygen. Vidare bedömer Göteborgs Hamn AB att åtgärderna i kajanläggningen endast kan ske vid ett tillfälle, och att det inte är tekniskt möjligt att i ett framtida läge ytterligare fördjupa vid befintlig kajanläggning. Av denna anledning kommer kajkonstruktionerna (inklusive erosionsskydd) inom ramen för *Kajåtgärder* att förberedas för ett *Konceptfartyg* med ett maximalt djupgående på 17,5 m inom ramen för detta Avtal. Muddring inom ramen för *Kajåtgärder* kommer också att utföras för ett maximalt djupgående på 17,5 m, oavsett beslut om *Tillägg*.

Dokumentdatum
2024-06-07

Tillägget hanteras som en option i den planerade upphandlingen av entreprenör för *Farledsåtgärder*.

Slutgiltig nivå, det vill säga maximalt fartygsdjupgående om 16,5–17,5 m, för *Farledsåtgärder*, beslutas i Genomförandeavtal del III.

Option Lundbyhamnen

Parterna har identifierat en möjlighet att nyttiggöra muddermassor och sprängsten för att genomföra en utfyllnad av Lundbyhamnen i Göteborg. Möjligheten att nyttiggöra massorna i Lundbyhamnen är avhängigt erforderliga avtal och tillstånd samt åtgärder som fastighetsägarna ansvarar för.

Lundbyhamnen hanteras som en option i Sjöfartsverkets planerade upphandling av entreprenör för *Farledsåtgärderna* och optionen innefattar byggnation av spärrvall med tillhörande tryckbank vid Lundbyhamnen samt muddring och inpumpning av förorenade massor (klass 4 - 5) i Lundby hamnbassäng.

Parterna är överens om att Option Lundbyhamnen är önskvärt och har identifierat både miljömässiga och ekonomiska fördelar jämfört med alternativ hantering av dessa massor. Avrop av Option Lundbyhamnen, samt reglering av kostnad- och utförandeansvar, hanteras i kommande Genomförandeavtal del III. Därutöver kommer ett separat genomförandeavtal mellan Sjöfartsverket, Göteborgs Hamn AB, Älvstranden Utveckling AB samt exploateringsförvaltningen i Göteborgs Stad, tas fram för hantering av kostnader och ansvar mellan parterna. Detta separata genomförandeavtal skall vara på plats innan tecknande av Genomförandeavtal del III.

§6 Finansiering

Projektet Skandiaporten består av två finansiella delar. Om inte annat särskilt anges nedan svarar staten, via Trafikverket, för finansiering av *Farledsåtgärderna* och Göteborgs Hamn AB för *Kajåtgärderna* och *Hamnbassängsåtgärderna*.

1. Farledsåtgärder:

Projekt Skandiaporten är objekt, SVA1801 Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled, i nationell plan för transportinfrastrukturplanen 2022 - 2033 fastställd av regeringen. Projektet fick beslut om byggstart år 1–3 av Regeringen 2024-01-18.

I enlighet med beviljad avvikelse vid Trafikverkets Nationellt Revisionsmöten 22 juni 2023, uppgår statens budget för Farledsåtgärder till 1 931 mnkr i prisnivå 2022–12 (KPI-KS). Farledsåtgärder skall enligt beviljad avvikelse utgå från ett *Grundutförande* på maximalt 16,5 m fartygsdjupgående.

I enlighet med *Kommissionens beslut*, se §11, får statligt stöd för *Farledsåtgärder* inom *Hamnområdesgräns* uppgå till maximalt 1 675 mnkr. Beloppet 1 675 mnkr är ett fast belopp som inte indexeras.

2. Kajåtgärder:

I enlighet med beslut i kommunfullmäktige Göteborgs Stad 2020-09-10 (§ 20 0959/20) får Göteborgs Hamn AB "mandat att investera i och genomföra kajåtgärder, i enlighet med ansvarsfördelning i Avsiktsförklaring del II, till en kostnad av som mest 1 255 mnkr i 2017 års prisnivå". Med uppräknig enligt det av Göteborgs Hamn AB framtagna och tillämpade Hamnindex motsvarar detta 1 975 mnkr i prisnivå 2022–12.

Ansökan om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)

Trafikverket och Sjöfartsverket har i samråd med Göteborgs Hamn AB beslutat om att ej ansöka om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) avseende *Farledsåtgärder*. Göteborgs Hamn AB har därför upprättat en separat ansökan om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) avseende *Kajåtgärder*. Beslut väntas till sommaren 2024. Eventuella tilldelade CEF-medel tillfaller sökande part.

Drift och underhåll

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan angivna totala slutkostnader. Den ansvarsfördelning som beskrivs i detta Genomförandeavtal del II gäller endast det aktuella projektet Skandiaporten, Göteborgs hamn.

Dokumentdatum
2024-06-07

Farledsåtgärder utöver Grundutförande (Tillägg)

I det skede där anbud från Sjöfartsverkets upphandling öppnas, skall dialog mellan parterna ske om eventuellt tillkommande innehåll och/eller finansiering.

Göteborgs Hamn AB ska ha möjligheten att (helt eller delvis) finansiera ett utförande av *Farledsåtgärder* utöver *Grundutförandet* (maximalt fartygsdjupgående 16,5 m) upp till ett tilläggsutförande (maximalt fartygsdjupgående upp till 17,5 m).

I det fallet att statens budget för *Farledsåtgärder* bedöms täcka ett utförande utöver *Grundutförandet* (*Tillägg*) är utgångspunkten att Sjöfartsverket ska rapportera en innehållsförändring, i form av ett utökat fartygsdjupgående upp till 17,5 m, i enlighet med Trafikverkets rutiner för avvikelser.

Den ekonomiska fördelningen mellan parterna skall ske i enlighet med *Kommissionens beslut*, se §11, avseende statligt stöd.

Den slutgiltiga ekonomiska fördelningen samt innehållet kommer att definieras till ett maximalt fartygsdjupgående i intervallet 16,5–17,5 m och fastslås i Genomförandeavtal del III.

Farledsåtgärder när gräns för statligt stöd inte medger Grundutförandet

Parterna är medvetna om att *Kommissionens beslut*, se §11, innebär att statligt stöd för *Farledsåtgärder* inom *Hamnområdesgräns* får uppgå till maximalt 1 675 mnkr (fast belopp). I det skede där anbud från Sjöfartsverkets upphandling öppnas behöver dialog ske om möjlig hantering av en situation där statsstödsgränsen inte medger att staten genomför *Farledsåtgärder* upp till *Grundutförandet* (maximalt fartygsdjupgående 16,5 m). I en sådan situation ska Göteborgs Hamn AB ha rätt men ej skyldighet att (helt eller delvis) medfinansiera *Farledsåtgärder* upp till *Grundutförandet*.

Den ekonomiska fördelningen mellan parterna skall ske i enlighet med *Kommissionens beslut*, se §11, avseende statligt stöd.

Den slutgiltiga ekonomiska fördelningen samt innehållet kommer att definieras till ett maximalt fartygsdjupgående i intervallet 16,5–17,5 m och fastslås i Genomförandeavtal del III.

Fördelning av övriga gemensamma kostnader

För gemensamma kostnader kopplade till muddringsentreprenören (som inte uppenbart är direkt hänförliga enbart till en part) såsom kostnader för gemensamma muddringsentreprenörens mobilisering, etablering och administration, ska Sjöfartsverket bära 95 % av kostnaden och Göteborgs Hamn AB 5 % av kostnaden.

För ersättning till yrkesfiskarna, ersättningskrav från redare för hinder i sjöfarten och andra ersättningskrav från tredje man (som inte uppenbart är direkt hänförliga enbart till en part) ska Sjöfartsverket bära 95 % av kostnaden och Göteborgs Hamn AB 5 % av kostnaden.

Kostnadsökningar för att utföra farledsutmärkning efter maximalt fartygsdjupgående 17,5 m jämfört med *Grundutförande* belastas Göteborgs Hamn AB. Kostnadsökningarna kommer att beräknas utifrån entreprenörens å-prislista och vidarefaktureras av Sjöfartsverket till Göteborgs Hamn AB.

Hantering av kostnader kopplat till förseningar och stillestånd

Part som ensidigt orsakar försening eller stillestånd för *Projektet* som helhet, ska svara för samtliga direkta kostnader som tillkommer i anledning därav.

Dokumentdatum
2024-06-07

Vid avbrytande av *Farledsåtgärderna* på grund av att Göteborgs Hamn AB har tillgång till ett tidigare olagligt stöd som förklarats oförenligt genom ett kommissionsbeslut, enligt §16, skall Göteborgs Hamn AB bära kostnadsansvar för eventuella försenings- eller stilleståndskostnader.

§7 Hantering av kostnadsförändringar

Varje part har rätt att fritt söka finansiering för sina åtgärder från externa källor under förutsättning att det säkerställs att detta är förenligt med övriga villkor i detta Avtal.

Varje part ansvarar till fullo för finansieringen av åtgärderna inom sina respektive anläggningar och eventuella kostnadsförändringar som förekommer, enligt vad som beskrivs i §§ 5 och 6 till som minst ett *Grundutförande*. Eventuella kostnadsförändringar ska hanteras utifrån begränsningar gällande Statens budget och *Kommissionens beslut*.

Eventuella kostnadsförändringar avseende ett eventuellt *Tillägg*, enligt vad som beskrivs i § 6, kommer dock att regleras i kommande Genomförandeavtal del III.

§8 Ansvarsfördelning

Parterna beslutar självständigt i genomförandet av sina respektive anläggningar enligt § 5 om det inte påverkar förutsättningarna för hela *Projektet*. För övrigt gäller följande:

Sjöfartsverkets ansvar

1. Sjöfartsverket ska, under förutsättning att startbeslut erhållits från Trafikverket, utföra eller låta utföra *Farledsåtgärderna* som omfattas av detta Avtal.
2. Sjöfartsverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut följs för åtgärderna som Sjöfartsverket ansvarar för. I detta inkluderas bland annat att efterleva de villkor som stipuleras i miljödom M5520-20.
3. Sjöfartsverket ansvarar för upphandling av *Farledsåtgärderna* som omfattas av detta Avtal.
4. Sjöfartsverket ansvarar för att upphandlingen av *Farledsåtgärderna* genomförs tillsammans med upphandlingen av den del av *Kajåtgärderna* som avser muddring och sprängning, som en gemensam upphandling av muddringsentreprenör, där både Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB kommer att vara beställare och teckna avtal med entreprenören. Göteborgs Hamn AB är gentemot entreprenören beställare av delprojekt "Muddring vid kaj etapp 1" (muddring från Skandiaportens södra kaj till *Entreprenadgräns*) samt underhållsmuddring innanför *Hamnområdesgränsen* till dagens sjökortsnivå medan Sjöfartsverket är beställare av resterade åtgärder i entreprenaden. Göteborgs Hamn AB ska ställa ut fullmakt till Sjöfartsverket att genomföra upphandlingen. Upphandlingen ska ske som utförandeentreprenad och Sjöfartsverket ansvarar för att löpande informera Göteborgs Hamn AB om framdrift och behov av underlag till gemensamt förfrågningsunderlag. Av avtalet med muddringsentreprenören ska framgå att kostnadsansvaret och risken ska bäras av Sjöfartsverket för *Farledsåtgärderna* och av Göteborgs Hamn AB för *Kajåtgärderna*.
5. Sjöfartsverket ansvarar för att innan tilldelning av kontrakt för entreprenaden för *Farledsåtgärder*, säkerställa att de statsstödsrättsliga kostnaderna i aktuellt anbud faller inom ramen för *Kommissionens beslut*.
6. Sjöfartsverket ansvarar för att i samverkan med Göteborgs Hamn AB utse ombud för Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB gentemot entreprenör för *Farledsåtgärder* och den del av *Kajåtgärderna* som avser muddring och sprängning, enligt separat delegation. Sjöfartsverket ska inte i något fall vara ansvarigt att ersätta Göteborgs Hamn AB för kostnader eller skada som uppkommer när Sjöfartsverkets ombud agerar för Göteborgs Hamn AB i enlighet med upprättad delegation. Sådan ansvarsfrihet gäller dock endast under förutsättning att Sjöfartsverket har agerat i båda parterers intressen, samt med sådan skicklighet, kompetens och omsorg, som kan förväntas av en upphandlande myndighet. Ombudet skall i god tid meddela berörd part om förutsättningar och underlag som behövs, samt agera i både Sjöfartsverkets och Göteborgs Hamn AB:s bästa intresse.

Dokumentdatum
2024-06-07

7. Sjöfartsverket ansvarar för att farledsutmärkning utförs efter maximalt fartygsdjupgående 17,5 m.
8. Sjöfartsverket ansvarar efter färdigställandet för framtida drift och underhåll av den statliga allmänna farleden och dess farledsutmärkning. Eventuella separata befintliga avtal gällande utförande av drift och underhåll ska gälla oförändrat.
9. Sjöfartsverket, i samarbete med Göteborgs Hamn AB inom ramen för samarbetet "Gothenburg Approach", ansvarar för att – för *Farledsåtgärder* – erforderlig dialog förs för att begränsa påverkan på sjötrafiken under byggtid samt för dialog med berörda terminaloperatörer avseende förutsättningarna för terminalernas tillgänglighet och drift under byggtid.
10. För de åtgärder inom den gemensamma upphandlingen där Göteborgs Hamn AB är beställare och/eller bär kostnadsansvar ska Göteborgs Hamn AB representeras i beställarorganisationen med egen projektledare och/eller byggleddare med likvärdigt mandat. Sjöfartsverket samordnar och leder den gemensamma organisationen.

Göteborgs Hamn AB:s ansvar

1. Göteborgs Hamn AB ska utföra eller låta utföra *Kajåtgärderna* som omfattas av detta Avtal.
2. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att besluta om ett eventuellt framtida genomförande av *Hamnbassängsåtgärderna* och ansvarar i sådant fall även för att utföra eller låta utföra dessa åtgärder.
3. Göteborgs Hamn AB ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut följs för de åtgärder som Göteborgs Hamn AB ansvarar för. I detta inkluderas bland annat att efterleva de villkor som stipuleras i miljödom M M5515-20.
4. Göteborgs Hamn AB ansvarar efter färdigställandet för framtida drift och underhåll av den kajanläggning som uppstår till följd av *Kajåtgärderna*.
5. Göteborgs Hamn AB är beställare av, samt ansvarig för kostnad och risk, för den muddring och sprängning som omfattas av *Kajåtgärderna* men som upphandlas av Sjöfartsverket som delprojekt "Muddring vid kaj etapp 1" (muddring från Skandiaportens södra kaj till *Entreprenadgräns*). Göteborgs Hamn AB ansvarar även för att ta fram och i god tid tillhandahålla Sjöfartsverket förfrågningsunderlaget för de delar av upphandlingen som avser *Kajåtgärderna*. Göteborgs Hamn AB ska upprätta fullmakt till av Sjöfartsverket utsett ombud att representera Göteborgs Hamn AB gentemot entreprenör för den del av *Kajåtgärderna* som avser muddring och sprängning. Göteborgs Hamn AB ska lämna besked i frågor som går utöver given delegation snarast möjligt. Om uteblivet/försenat besked orsakar tillkommande kostnader (t. ex. stilleståndskostnader) ska dessa belasta Göteborgs Hamn AB, förutsatt att ombudet i god tid meddelat om förutsättningar och underlag som behövs.
6. Göteborgs Hamn AB är beställare och ansvarig för kostnader och risk för underhållsmuddring inom *Hamnområdesgränsen* till dagens sjökortsdjup. Göteborgs Hamn AB ansvarar även för att säkerställa att hantering av muddringmassor för underhållsmuddringen sker i enlighet med för detta gällande miljötillstånd.
7. Göteborgs Hamn AB, i samarbete med Sjöfartsverket inom ramen för samarbetet "Gothenburg Approach", ansvarar för att – för *Kajåtgärder* – erforderlig dialog förs för att begränsa påverkan på sjötrafiken under byggtid samt för dialog med berörda terminaloperatörer avseende förutsättningarna för terminalernas tillgänglighet och drift under byggtid.
8. För de åtgärder inom Sjöfartsverkets upphandling där Göteborgs Hamn AB är beställare och/eller bär kostnadsansvar ska Göteborgs Hamn AB representeras i beställarorganisationen med egen projektledare och/eller byggleddare med mandat. Sjöfartsverket samordnar och leder den gemensamma organisationen.
9. Göteborgs Hamn AB ska innan medel söks eller i vart fall innan Göteborgs Hamn AB erhåller medel eller stöd i annan form från annan offentlig finansiering till *Projektet* underrätta Trafikverket om detta samt visa på vilket sätt stödet är förenligt med EU:s regelverk om statligt stöd och *Kommissionens beslut*.

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ansvarar för att framarbete erforderliga startbesked till Sjöfartsverket, i enlighet med Samverkansmodellen mellan Sjöfartsverket och Trafikverket, Trafikverkets dnr 2012/44719, Sjöfartsverkets dnr 22-030903-2.

Dokumentdatum
2024-06-07

2. Trafikverket ansvarar för att framarbete förslag till Genomförandeavtal del III Skandiaporten, Göteborgs hamn.
3. Trafikverket ansvarar vid behov för att vara behjälpliga i att upprätta ansökan om förskottering och verka för att förskottering ska kunna möjliggöras från Göteborgs Hamn AB:s sida avseende genomförandet av *Farledsåtgärder*.
4. Trafikverket ansvarar för att publicera den information som krävs om stödet på <https://www.tillvaxtanalys.se/statsstod> och punkt 150 i *Kommissionens beslut*.

Arbetsmiljöansvar

Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB har gemensamt tagit fram och kommer i fortsatt arbete gemensamt ta fram arbetsmiljöplaner för *Projektet*, där Sjöfartsverket ansvarar och utgör byggherre för *Farledsåtgärder* och Göteborgs Hamn AB har motsvarande ansvar och utgör byggherre för *Kajåtgärder*. I Göteborgs Hamn AB:s ansvar ingår också samordningsansvar mot övriga verksamhetsutövare inom området för *Kajåtgärder*. Omfattning och detaljer kommer att framgå av fastställda arbetsmiljöplaner.

Ansvar och reglering för option Lundbyhamnen samt Tillägg (option utökad muddring för maximalt djupgående -17,5 m)

Sjöfartsverket ansvarar för att i upphandlingen av *Farledsåtgärder* inkludera en option gällande hantering av förorenade massor i Lundbyhamnen. Option Lundbyhamnen hanteras i Genomförandeavtal del III. Beslut avseende avrop av Option Lundbyhamnen fattas gemensamt mellan parterna.

Sjöfartsverket ansvarar för att i upphandlingen av *Farledsåtgärder* inkludera en option gällande möjligheten att utöka muddringen för maximalt djupgående 17,5 meter (*Tillägg*). Optionen hanteras i Genomförandeavtal del III. Beslut avseende avrop av optionen fattas gemensamt mellan parterna.

§9 Projektorganisation och former för parternas samarbete

Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB ska tillsätta egna organisationer för att bedriva och samordna respektive delar av *Projektet*. För att Skandiaporten Göteborgs hamn ska uppnå avsedd effekt krävs att *Projektets* samtliga delar genomförs. Eftersom respektive organisation har beroenden och gemensamma beslutspunkter är det av vikt att det finns en öppenhet och transparens mellan parterna under *Projektet*.

Planering och genomförande av *Projektet* ska därför ske i nära samverkan mellan parterna. Parterna är överens om att ett gott samverkansklimat och väl fungerande samverkansformer är av avgörande betydelse för att genomföra *Projektet* inom överenskomna tidsramar. Parterna ska vidta alla rimliga åtgärder för att tillse att överenskomna tidsramar kan följas, inklusive att ta fram erforderliga avtal och underlag samt skyndsamt lämna information som andra parter skäligen efterfrågar.

En rådgivande styrgrupp med representanter från samtliga avtalsparters ledande funktioner är etablerad. Styrgruppen ska verka genom *Projektets* hela genomförande. I styrgruppen hanteras övergripande och för *Projektet* som helhet avgörande frågor. Styrgruppen sammanträder minst fyra gånger per kalenderår och mötena ska protokollföras.

En projektgrupp med representanter från samtliga parternas projektorganisationer är etablerad. Projektgruppen ska verka genom *Projektets* hela genomförande. I projektgruppen hanteras övergripande frågor som rör projektet. Projektgruppen ansvarar även för framtagning av underlag till styrgruppens sammanträden.

Parterna ska ges full insyn i arbetet genom rapportering om hur arbetet framskrider tekniskt och tidsmässigt. Utöver styr- och projektgrupp träffas parterna vid behov eller enligt annan mellan parterna överenskommen mötesrutin, med syfte för insyn i respektive åtagande.

Dokumentdatum
2024-06-07

En gemensam kommunikationsplan är framtagen och förankrad i styrgruppen. Projektledarna för *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder* ansvarar för att kommunikationsplanen hålls uppdaterad under hela *Projektets* genomförande. Större förändringar av kommunikationsplanen ska diskuteras och förankras i styrgruppen.

Varje part ansvarar för sina respektive delar av det totala *Projektet* och har därmed rätt att ensam fatta beslut om sin del, så länge det inte påverkar *Projektets* övriga delar. Mindre frågor avseende beslut av genomförandekaraktär som påverkar övriga parter och som ligger inom gällande ramar för tid, funktion och ekonomi ska hanteras i samråd mellan projektledningen för *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder* med syfte att uppnå en gemensam lösning innan beslut fattas.

Frågor där projektledningen för *Farledsåtgärder* och *Kajåtgärder* inte kan komma till en gemensam lösning ska på begäran av part lyftas till styrgruppen. Större och mer strategiska frågor och beslut som påverkar övriga parter och som ligger utanför gällande ramar för tid, funktion och ekonomi ska lyftas till styrgruppen för diskussion och förslag till inriktning. Frågor som lyfts till styrgruppen ska vara beredda och underlag utskickade i god tid.

Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB är medvetna om att kumulativa miljöeffekter kan uppstå mellan entreprenaden för *Farledsåtgärder* respektive *Kajåtgärder* där källan inte kan avgränsas. I sådant fall agerar respektive part som innehar miljötillståndet i enlighet med eget tillstånd och vidtar åtgärd baserat på miljötillstånd och kontrollprogram. Parterna ska samråda om de avhjälpande åtgärderna.

§10 Tidplan

Parterna är medvetna om att parternas respektive åtaganden har olika lång byggtid. Göteborgs Hamn AB:s åtagande *Kajåtgärder* bedöms totalt ha en byggtid på omkring fyra (4) år och Sjöfartsverkets åtagande *Farledsåtgärder* på omkring tolv till arton (12–18) månader. Parterna har en gemensam ambition att sluttiderna för respektive åtgärd ska sammanfalla, vilket planeras till senast Q1 2028.

Genomförandet ska ske i huvudsaklig överensstämmelse med gemensamt upprättad tidplan, bilaga C Tidplan.

Göteborgs Hamn AB har ingått kontrakt med utförandeentreprenör NCC avseende *Kajåtgärder* (förutom muddring) med kontraktstart december 2023 och färdigställande februari 2028.

Sjöfartsverket planerar att publicera förfrågan för utförandeentreprenad av *Farledsåtgärder* Q4 2024. Preliminär byggstart av *Farledsåtgärder* sker i augusti 2026 och ett preliminärt slutförande kring årsskiftet 2027/2028. Sluttiden för entreprenaden är delvis beroende på omfattningen av uppdraget, om optioner avseende *Tillägg* samt Lundbyhamnen avropas.

För genomförandet av muddring vid kaj ansvarar Göteborgs Hamn AB för överlämning av nödvändigt arbetsområde mellan NCC och muddrentreprenören, senast 2026-10-15. Efter utförd muddring vid kaj ska muddrentreprenören återlämna arbetsområde till NCC, senast 2027-03-01, för etablering av anodskydd. Sjöfartsverket ansvarar för att säkerställa tiderna gällande tillgång och överlämning av arbetsområdet i förfrågningsunderlaget för gemensam upphandling av muddrentreprenör. Eventuella behov av justeringar av dessa deltider ska kommuniceras i god tid.

Eftersom delar av *Projektet* är beroende av att andra delar genomförs är det avgörande för *Projektets* framgångsrika genomförande att upprättad tidplan följs. Part som försenas i någon åtgärd ska omedelbart underrätta övriga parter. Parterna ska samverka för att på bästa möjliga sätt lösa problem som uppstår till följd av förseningar.

§11 Kommissionens godkännande (statsstöd)

Europeiska kommissionen har i beslut SA.103466, C(2023) 7692 final, den 17 november 2023, bilaga B godkänt ett statligt stöd för finansieringsgapet upp till maximalt 1 675 000 000 kronor för *Farledsåtgärder* inom *Hamnområdesgräns*. 1 675 000 000 kronor är ett fast belopp som inte kommer indexeras. Beloppet

Dokumentdatum
2024-06-07

ska omfatta faktiska kostnader innanför *Hamnområdesgräns* samt gemensamma kostnader som inte uppenbart är direkt hänförliga enbart till ett geografiskt område, såsom kostnader för muddringsentreprenörens etablering och miljöprovtagning enligt miljödom. Sådana kostnader fördelas med 66% innanför respektive 34% utanför *Hamnområdesgräns*. Vid avrop av Option Lundbyhamnen och/eller *Tillägg* kan fördelningsnyckeln komma att justeras. En sådan justering hanteras i sådant fall i Genomförandeavtal del III. Det statliga stödet innebär ingen utbetalning av medel till Göteborgs Hamn AB utan att Staten tar direkt kostnader för *Farledsåtgärder* inom *Hamnområdesgräns*.

Parterna förbinder sig att genomföra *Projektet* på ett sådant sätt att det uppfyller de krav och villkor som varit en förutsättning för *Kommissionens beslut* och att inte äventyra förenligheten med statsstödsreglerna.

§12 Kumulering

Det stöd som Göteborgs Hamn AB erhåller enligt detta Avtal får inte kumuleras med annat stöd för att täcka samma stödberättigade kostnader enligt punkt 151 i *Kommissionens beslut*.

§13 Separat redovisning

Parterna ska ha en separat redovisning för stödberättigade kostnader så att det ur redovisningen direkt kan utläsas vilka kostnader som är stödberättigade kostnader, nedbrutet i åtgärdsposterna som framgår av tabell 3 och 4 i *Kommissionens beslut*. Gällande bokföringsregler ska följas.

§14 Redovisning av slutligt finansieringsgap

Göteborgs Hamn AB ska till Trafikverket senast den 30 juni 2028 redovisa slutligt finansieringsgap för *Projektet* genom att ge in underlag motsvarande tabell 6 i *Kommissionens beslut*. För det fall finansieringsgapet är lägre än statens kostnader för åtgärder innanför *Hamnområdesgräns* ska Göteborgs Hamn AB återbetala mellanskillnaden till Trafikverket.

§15 Kontroll och handlingars tillgänglighet

Trafikverket, eller den som Trafikverket utsett, har rätt att hos Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB granska *Projektet* och ta del av handlingar och uppgifter som kan ge upplysningar om den verksamhetsmässiga och ekonomiska utvecklingen av *Projektet*. På begäran ska även utdrag ur, eller kopior av, handlingar och uppgifter tillhandahållas utan dröjsmål.

Parterna ska, under minst tio år från dagen för undertecknande av detta Avtal, bevara den information och de styrkande handlingar som behövs för att fastställa att alla villkor för förenlighet med den inre marknaden är uppfyllda. Angiven tidsperiod avbryts vid rättsligt förfarande eller efter begäran från Kommissionen.

§16 Avbrytande av beviljande eller utbetalning

Staten genom Trafikverket och Sjöfartsverket kommer att avbryta åtgärderna som omfattas av det anmälda stödet om Göteborgs Hamn AB fortfarande har tillgång till ett tidigare olagligt stöd som förklarats oförenligt genom ett kommissionsbeslut (antingen som individuellt stöd eller som stöd inom ramen för en stödordning som förklarats oförenlig), till dess att hela det olagliga och oförenliga stödet, jämte ränta för återkrav, återbetalats eller betalats in på ett spärrat konto av Göteborgs Hamn AB.

Dokumentdatum
2024-06-07

§17 Återkrav av stöd

Trafikverket har rätt att, inom tio år från undertecknande av detta Avtal, helt eller delvis återkräva stödet enligt *Kommissionen beslut*, med ränta från dagen för utbetalning av stöd, om:

- i. stödet har beviljats eller betalats på grund av oriktiga eller ofullständiga uppgifter från Göteborgs Hamn AB, varmed avses att återkravet endast kan omfatta det belopp som sålunda felaktigt betalats,
- ii. Göteborgs Hamn AB inte har fullgjort sina förpliktelser enligt § 14, Redovisning, eller § 15, Kontroll och handlingars tillgänglighet, i detta Avtal, dock endast med sådant belopp som enligt § 14, Redovisning, eller § 15, Kontroll och handlingars tillgänglighet, därför inte kan kontrolleras, eller
- iii. stödet av något annat skäl har lämnats felaktigt eller med för högt belopp, varmed avses att återkravet endast kan omfatta det belopp som sålunda felaktigt betalats.

Göteborgs Hamn AB:s återbetalningsskyldighet inträder så snart Trafikverket framställt krav om återbetalning.

§18 Kommunikation och transparens

Trafikverket har rätt att dela information om *Projektet*, Sjöfartsverket, Göteborgs Hamn AB och detta Avtal för att fullgöra Sveriges skyldigheter enligt *Kommissionens beslut* samt i övrigt då sådan skyldighet följer av författning.

I den mån Trafikverket inte redan har information om *Projektet* eller Göteborgs Hamn AB ska Göteborgs Hamn AB på Trafikverkets begäran skyndsamt lämna den ytterligare information som Trafikverket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter.

§19 Avtalets giltighet

Detta Genomförandeavtal del II gäller från dagen för undertecknande av samtliga parter tills *Projektet* har avslutats och samtliga parter har uppfyllt samtliga åtaganden enligt Avtalet.

Avtalet kommer att kompletteras med ett tilläggsavtal i form av Genomförandeavtal del III (preliminärt kring årsskiftet 2025/2026).

Om Avtalet upphör att gälla, kvarstår respektive parts finansieringsansvar av dittills genomförda och upparbetade kostnader för de beskrivna åtgärderna enligt §5 och §6.

§20 Övrigt

Ändringar eller tillägg till detta Avtal ska vara skriftliga och undertecknas av parterna för att vara giltiga.

Samtliga åtgärder som krävs för att genomföra *Projektet* ska utföras. Skulle aktivitet som rimligtvis borde ingå i *Projektet* vara utelämnad ska aktiviteten behandlas på samma sätt som närbesläktade aktiviteter och anses vara täckt av Avtalet om omständigheterna inte uppenbarligen föranleder annat. Om utelämnad aktivitet ska läggas till *Projektet* ska detta ske skriftligen i enlighet med denna §20.

Krav ska ställas på att anlitate entreprenörer uppfyller en minimiomfattning av försäkringsskydd/innehar sedvanlig ansvarsförsäkring.

Dokumentdatum
2024-06-07

§21 Tvistlösning

Tvist angående tolkning och tillämpning av detta Avtal och alla därur hänförliga rättsförhållanden ska avgöras av svensk allmän domstol med tingsrätten i Göteborg som första instans .

Innan en part hänskjuter en tvist till allmän domstol skall parten först påkalla en förhandling med den/de andra berörda parten/parterna med information att förhandlingen avser tvistlösning enligt § 21 detta Avtal. Om tvisten inte kan lösas genom förhandling inom 30 dagar har vardera parten därefter rätt att hänskjuta tvisten till allmän domstol.

Tvist mellan parter som är myndigheter och som inte kan lösas genom förhandling ska eskaleras till respektive myndighetschef för avgörande.

§22 Kontaktpersoner avseende detta Avtal

För Sjöfartsverket: Projektägare Thomas Nord

För Göteborgs Hamn AB: Projektombud Erik Hallgren

För Trafikverket: Regional Direktör Västra Regionen Jörgen Einarsson

Detta Avtal är upprättat i tre (3) likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Borlänge 11/7 2024

Ort och datum

Trafikverket

Roberto Maiorana, GD

NORRÖPINGA 2024/06/07

Ort och datum

Sjöfartsverket

Joel Smith, tf GD

Göteborg 2024-08-02

Ort och datum

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD



EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 17.11.2023
C(2023) 7692 final

SENSITIVE (*): *COMP Operations*

**Subject: State Aid SA.103466 (2023/N) – Sweden
Dredging and port infrastructure at the port of Gothenburg**

Excellency,

1. PROCEDURE

- (1) Following pre-notification contacts, on 30 May 2023 Sweden notified public support aimed at increasing sea-side access to the container terminal at the port of Gothenburg. On 7 June 2023, 18 August 2023, 22 September 2023, 11 October 2023 and 31 October 2023, the Commission requested additional information, which Sweden submitted on 29 June 2023, 20 September 2023, 25 September 2023, 17 October 2023 and 1 November 2023.
- (2) The Swedish authorities exceptionally agree to waive their right pursuant to Article 342 of the Treaty on the Functioning of the European Union ('TFEU') in conjunction with Article 3 of EC Regulation 1/1958 ⁽¹⁾ and to have the present decision adopted and notified only in English.

(*) Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions: <https://europa.eu/db43PX>

(¹) EEC Council: Regulation No 1 determining the languages to be used by the European Economic Community, OJ 17, 6.10.1958, p. 385.

Mr. Tobias BILLSTRÖM
Minister for Foreign Affairs
Herkulesgatan 17
SE 103 33 Stockholm

2. DETAILED DESCRIPTION OF THE MEASURE

2.1. Beneficiary of the measure

- (3) The port of Gothenburg is owned and administered by Göteborgs Hamn AB, which is 100 % owned by the municipality of Gothenburg. Sweden explained that Göteborgs Hamn AB is managed as a commercial company operating according to market conditions. Göteborgs Hamn AB acts as port authority and concession giver / land lessor to companies active in the port and provides port services to vessel owners. It is also responsible for the loading and unloading of cargoes to and from the energy terminals of the port of Gothenburg. Other port terminals are operated by APM Terminals Gothenburg AB (cargo terminal), GRT (ro-ro and car terminal), Ster Logent (ferry terminal).
- (4) The port of Gothenburg is the largest port in Sweden and is a core port within the European Union (“EU”)’s Trans-European Transport Network, TEN-T. The port is of great importance for both Swedish foreign trade and for the trade in Scandinavian countries as it ensures 130 direct services to destinations to Europe, Asia, Middle East, Africa and North America. The imports in the port of Gothenburg include mainly consumer goods such as clothes, furniture, food and electronics, while the exports comprise mainly steel, vehicles and forest products such as paper, pulp and timber products.
- (5) Sweden submitted that the port of Gothenburg has a market share of 30 % of total freight flows handled at Swedish ports. It is the largest container port in Sweden (with around 50 % market share in the container segment) and is also the only Swedish port offering trans-ocean direct lines in the container segment. The direct lines have an important strategic function within the Swedish freight flow system. In addition, the port of Gothenburg is also strategic for Norway, which has no port with deep sea capacity for direct overseas container traffic, receiving vessels carrying over 20 000 TEUs ⁽²⁾. As a result, the port of Gothenburg is the closest gateway with direct transoceanic connections for Norwegian export and import goods.
- (6) However, in comparison with all ports situated in the EU Member States, the port of Gothenburg is a minor player with a market share of 1 % in the freight traffic compared to total freight traffic handled by the Union ports ⁽³⁾.

2.2. Objective of the measure

- (7) The Swedish authorities submit that the overall objective of the measure is to improve the sea-side access to the container terminal at the port of Gothenburg and to fortify the quay handling areas. The project will thus make freight transport to and from Sweden more efficient by lowering costs of transportation and emissions. It will also address maritime safety and fluidity of traffic through the fairway. The project is needed to keep up with the development towards larger container vessels. Furthermore, the measure has an important function in

⁽²⁾ TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) is the unit of the capacity of a container ship, a container terminal, and the statistics of the container transit in a port.

⁽³⁾ Data submitted by Sweden as part of the Notification (Annex 1): Freight traffic of EU ports in 2021 - 3 325 646 thousand tonnes, freight traffic for the port of Gothenburg in 2021- 38,456 thousand tonnes.

securing transportation of goods to and from Sweden. The project will not increase the capacity of the port in terms of mooring or berthing space for vessels but will allow the port to dock vessels of a larger size than is currently the case.

- (8) The port of Gothenburg serves as the northern gateway for the European Union, and it is currently the only port which has a potential to develop and so become accessible for the largest container vessels ⁽⁴⁾. However, the limited depth of the fairway together with the limited size of the turning basin located in the fairway are restricting the efficiency of the container terminal. Direct calling oceangoing container vessels that operate the route between Europe and the Far East have doubled in average size over the last fifteen years. Therefore, the Swedish authorities consider the project as a long-term investment for maintaining and safeguarding direct calls from oceangoing container traffic.
- (9) The project is expected to improve the handling of the largest container vessels in the port. Currently, only one large container vessel at the time can be handled at the quay due to draught restrictions. This limits the accessibility and flexibility of the port and the opportunity to offer simultaneous calls. With only one possible quay location for larger container vessels the vulnerability increases in cases of bad weather or other unforeseen circumstances. The limited time windows that each call is given can result in the cargo of the vessel not being fully loaded or unloaded. The largest container vessels are also restricted regarding the fill-in rate due to the limiting draught restrictions. Thus, the aim of the project is to address shortcomings related to the functioning of the port in term of vessel size, fill rate and simultaneity of serviced ships.
- (10) The maximum size of container ships that can currently dock at the port (before the project) is 400 meters (“m”) in length and 59 m in width, with a maximum draught of 13,5 m. The actual maximum draught of these vessels, however, is 16,0–16,5 m. The restricted draught implies that the vessels cannot be utilised at full capacity. After the project is completed, the maximum size of container ships that will be able to dock at the port will reach a length of 430 m, a width of 65 m and a maximum draught of 17,5 m.
- (11) As shown in Table 1, over the ten-year timespan from 2011 to 2020 the port of Gothenburg lost 11% of its market share compared to other Swedish ports. In particular, the port of Gothenburg is the only Swedish port that is sufficiently deep to receive direct calls from deep-sea container ships. When the container terminal in Gothenburg was closed for some time in 2017 due to strikes, the direct traffic could therefore not be absorbed by other ports in Sweden. Thus, some of the cargo volumes were shifted from sea to road transport (trucks) and some cargo was shifted to smaller feeder vessels going to other Swedish ports. In both cases, these solutions made transport more costly, polluting and less efficient.

⁽⁴⁾ Class E container vessels were put into operation from August 2006 to January 2008. Until 2012 these vessels were the largest container ships ever constructed. These ocean-going container vessels are deployed to provide capacity and fulfil the strategic transport function on the route between Europe and Asia, both in terms of efficiency and lower environmental impact. In July 2013 the first vessel of Triple E class was delivered and in March 2017 the first ship with an official capacity over 20 000 TEUs was put into operation.

- (12) During this timeframe, one of the direct cargo services between Europe and Asia decided to drop Gothenburg from their route. Also, the port of Gothenburg lost its place on the direct cargo services between Europe and North America and between Europe and India. This is in part due to the restrictions caused by the limited draught in the fairway and capacity restrictions at the only available berth for deep-sea calls.

Table 1- Market share in container handling segment of the top five Swedish ports (2011-2020)

Port	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Gävle	8%	8%	9%	10%	9%	11%	13%	13%	11%	11%
Gothenburg	59%	60%	59%	57%	56%	53%	41%	47%	47%	48%
Helsingborg	12%	12%	13%	14%	13%	14%	17%	15%	17%	17%
Norrköping	3%	3%	3%	3%	3%	5%	7%	6%	6%	6%
Stockholm	2%	2%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	3%
Other	16%	15%	13%	13%	15%	13%	18%	15%	15%	15%

Source: Notification form

- (13) The Swedish authorities submit that increasing the depth and width of the fairway will reduce congestion and increase safety. Deepening and widening the turning basin will speed up the time it takes for the container vessels to turn around and it will allow for smaller vessels to pass through when a larger vessel is turning. This will reduce the time when the fairway is blocked with other traffic and will respectively contribute to lower CO2 emissions. In addition, it will help increase the number of vessels that can be serviced in bad weather conditions.
- (14) In addition, the fairway gives access to other terminals located further into the port and beyond including the inland waterways of Göta river and the lake of Vänern, in which area there are 15 ports mainly serving the paper and pulp industry. The deepening and the widening of the turning basin will benefit the smaller vessels going to and from Göta river and lake Vänern since they would be able to pass even when a larger vessel is turning.
- (15) In 2022, the total number of ships travelling towards the port of Gothenburg was about 6 650, out of which about 550 vessels approached the container terminal, about 200 the automotive terminal, about 900 the Ro-Ro terminal and 2 000 the energy and gas terminal. Vessels that passed the centrally located port terminals and were bound for the Denmark- and Germany-ferry terminals, amounted to about 1 900, while vessels heading towards the inland waterways of the Göta river or lake Vänern, accounted for about 1 100 vessels. Hence, about 54 % of all vessels pass through the centrally located terminals and the turning basin and around 16 % of the total number of vessels go to destinations along the inland waterways.
- (16) Sweden submits that the cost-benefit analysis and socioeconomic analysis carried out in the development stages of the Skandia gateway have not been based on any assumptions of increased market shares for the port of Gothenburg but rather on socioeconomic benefits, which are significant according to Sweden.
- (17) Moreover, Sweden submits that the increased width and depth of the waterway will contribute to shifting goods currently transported by road to a waterways and rail, in line with the European Green Deal. Sweden explains that there is also a

well-developed traffic with feeder vessels to other ports related to the direct trans-ocean traffic.

- (18) The port has strong rail links. Some 70 freight trains operate to and from the port each day, out of which 25 daily container shuttles link the port with towns and cities throughout Sweden and Norway. Already now, around 60 % of all containers to and from the port hinterland are transported by rail. This is the result of the strategic development of Railport Skandinavia, where containers are transported by daily rail shuttles between the port and a vast network of inland terminals around Sweden. To establish one rail shuttle, a volume of about 70 % is needed, with a good balance between the outbound and inbound route. This volume often stems from 1-3 larger export and import companies, which have a need for goods transported on a daily basis. In many cases, this volume constitutes already a shift from road to rail transport, since in the absence of the rail shuttle the goods would have been transported by road. Moreover, once the volume of 70% for setting up a rail shuttle is reached, the remaining 30% of capacity can be offered to other companies located in the proximity of the terminal. This is interesting for smaller companies that do not necessarily have a need for goods transport on a daily basis. According to Sweden these 30% will almost certainly lead to modal shift, as these smaller companies have no other efficient logistic solution at hand but road transport. Increased volumes create opportunities to develop the railway shuttle network even further, with more inland destinations and/or more frequent services, which will enhance the modal shift.
- (19) The port of Gothenburg provides the Swedish and Norwegian businesses with container shipping and has a capacity by road, rail and waterways that allows more than a doubling of today's container volumes. Important parts of the infrastructure are thus in place. According to the Swedish authorities, the current fairway depth is a limitation and will over time lead to the cessation of direct shipping to the port of Gothenburg. The deepening of the fairway is a prerequisite for preserving the role of the port in the Swedish logistics system with the benefits it brings to the Swedish and Norwegian business communities.
- (20) On the contrary, if the planned project is not realised, the container volume development in the port of Gothenburg is likely to slow down. This in turn is likely to lead to a decrease in the use of railway shuttles, and thus to a decline of modal shift. If the critical mass of a railway shuttle, e.g., 70%, can no longer be sustained there is an obvious risk that the entire shuttle needs to be discontinued and the containers previously being transported by rail will shift to road transport.
- (21) Nevertheless, according to the Swedish authorities it is premature to try to forecast the precise impact of the planned project on modal shift, as this depends on the number of railway shuttles being established. Each of these rail shuttles would equal at least 30-35 truck transports, one way, five days per week all year around. This shows the potential of railway transport in terms of modal shift. Göteborgs Hamn AB estimates that the volume transported by rail in 2020 corresponds to the volume of goods transported by more than 200 000 trucks.
- (22) In addition, the Swedish authority presented data (see Table 2) based on the analysis carried out by the Swedish Environmental Research Institute which shows the difference in CO2 emissions for the route between the port of

Rotterdam and the port of Insjön, depending on whether the transport is carried out through a direct call from the port of Gothenburg or through feeder traffic from Insjön.

Table 2 - Insjön- Rotterdam CO2 emissions

	kg/TEU		kg/TEU
Insjön terminal	10	Insjön- Gävle, train	0.1
Insjön -Gothenburg,rail	0.1	Gävle terminal	15
Gothenburg- Rotterdam, mainliner	53	Gävle- Rotterdam, feeder	322
Total CO2 emissions (kg/TEU)	63.1	Rotterdam terminal	25
		Total CO2 emissions (kg/TEU)	362.1

Source: Notification form

- (23) As Table 2 demonstrates, the direct calls to the port of Gothenburg and subsequent transfer to Insjön generate CO2 emissions of 63 kg / TEU, while feeder traffic through the port of Gävle (Rotterdam- Gävle; Gävle- Insjön) would increase CO2 emissions to 362 kg / TEU.

2.3. Legal bases

- (24) The primary legal basis for granting of the measure is a Government Decision N2018/03462 from 31 May 2018, as amended by a Government Decision I2022/01294 from 6 July 2022, which adopted the National Transport Infrastructure Plan for the period 2018-2029. It includes the State investment in the project which consists in dredging and fairway marking in the port of Gothenburg.
- (25) The secondary legal basis is composed of two Parliamentary Ordinances. The first one ⁽⁵⁾ contains instructions regarding the implementation of the project for the Swedish Transport Administration Trafikverket and the second one ⁽⁶⁾ refers to the role of the Swedish Maritime Authority Sjöfartsverket in the project.
- (26) Sweden submits that the aid will only be granted after the notification of the Commission decision approving the project.

2.4. Project description and duration

- (27) The investment called ‘Skandia Gateway’ consists in dredging, fairway marking inside and outside the port of Gothenburg and in the construction of port infrastructure with a total budget of SEK 4,268 million ⁽⁷⁾ (EUR 371 million) ⁽⁸⁾. According to the Swedish authorities, the project is divided into two parts [each of SEK 2,134 million (EUR 185,7 million)], based on the identity of the implementing body and the source of financing.

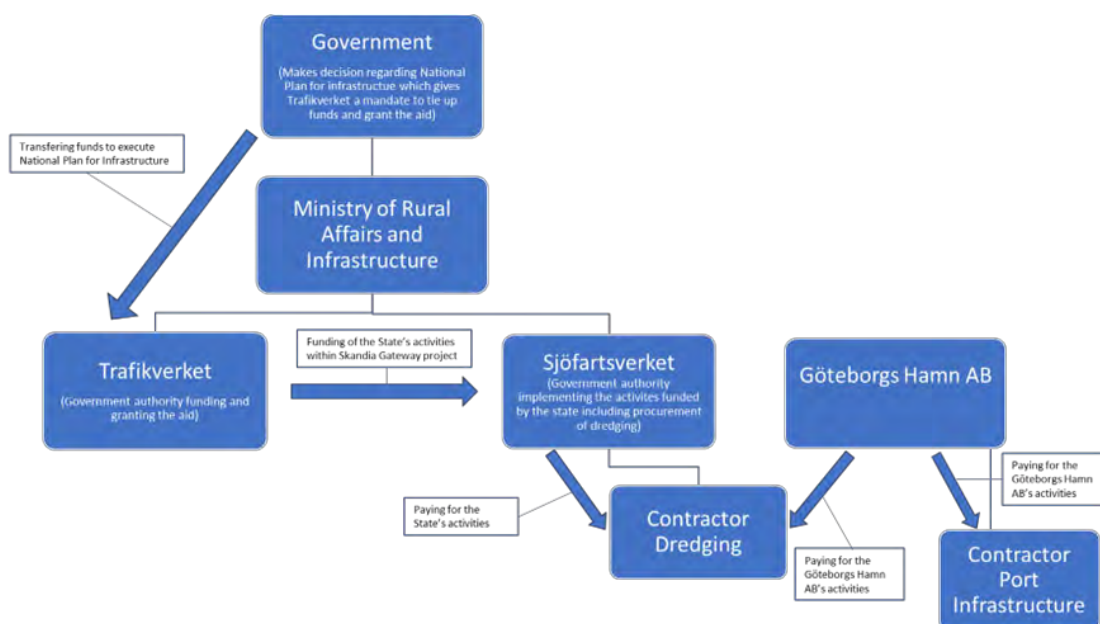
⁽⁵⁾ Ordinance (2010:185) with Instructions for the Swedish Transport Administration from 3 November 2010

⁽⁶⁾ Ordinance (2007/1161) with Instructions for the Swedish Maritime Administration from 22 November 2007.

⁽⁷⁾ The costs of the project have been calculated on the basis of the price levels as of September 2022.

⁽⁸⁾ Exchange rate as of 10.10.2023- SEK/EUR=0.087

- (28) The project will be implemented on the basis of a partnership agreement to be signed between the State represented by Trafikverket, Sjöfartsverket, and Göteborgs Hamn AB in its role of a port authority.
- (29) Trafikverket is the public authority responsible for the long-term planning of road, rail, sea and air transport. As such, it is responsible for implementing the National Transport Infrastructure Plan, which is the main tool for planning infrastructure investments in Sweden that is decided by the government. Hence, Trafikverket will be responsible for financing the activities mainly related to dredging and fairway marking which are funded directly by the State as set out in Table 3.
- (30) Sjöfartsverket is the public authority responsible for maritime safety and availability. One of its main responsibilities is to develop and keep the fairways open, safe, in good condition and take care of operation and maintenance of maritime safety devices such as buoys and lighthouses. Sjöfartsverket will be responsible for the project management, the procurement and other activities necessary for the implementation of the part of the project, which will be directly financed by the State.
- (31) Göteborgs Hamn AB will manage and finance the part of the project mainly related to port infrastructure (see recital (35)).
- (32) The illustration below presents the administrative structure of the project.



Source: Notification form

- (33) Sweden submits that Göteborgs Hamn AB will be the owner of the upgraded infrastructure, while APM Terminals Gothenburg AB will be responsible for the operative management of the upgraded infrastructure.

Activities carried out directly by the Swedish State

- (34) The activities, which will be carried out by Sjöfartsverket and financed by Trafikverket consist in dredging and fairway marking in order to make it wider

and deeper. Activities in the fairway will be made both outside and inside of the port area, including the turning basin through which the fairway runs ⁽⁹⁾. The total costs for this part of the project as presented in Table 3 amount to SEK 2,134 million.

Table 3- Activities carried out by the Swedish State

Detailed costs for activities funded by the Swedish state (Trafikverket)	million SEK
Dredging in the fairway outside the area of the port	387
Fairway marking outside the area of the port	72
Dredging in the fairway inside the area of the port	1604
Fairway marking inside the area of the port	71
Total costs for activities funded by the Swedish state	2134

Source: Notification form

Activities carried out by Göteborgs Hamn AB

- (35) The activities which will be carried out by Göteborgs Hamn AB consist in dredging next to the quay and the construction of port infrastructure, including strengthening the quay water-front structures with heavy-duty sheet-piling and improvements in the container handling areas such as replacing of ground facilities, extensive concrete piling, filling and reinstatement of heavy-duty pavement and the extension of the existing crane beam for container cranes. The additional port infrastructure will improve the port's efficiency mainly for the largest container vessels. The total cost for this part of the project amounts to SEK 2,134 million (see Table 4).

Table 4 Activities carried out by Göteborgs Hamn AB

Costs for activities funded by Göteborgs Hamn AB million SEK	million SEK
Port infrastructure	1926
Dredging inside the area of the port	208
Total costs for activities funded by Göteborgs Hamn AB	2134

Source: Notification form

Project implementation

- (36) The project will be implemented in two stages: the first stage will be the port infrastructure and the second stage consists in dredging and fairway marking. The

⁽⁹⁾ Sweden considers works to be outside of the port when they take place beyond its boundaries. The specificity of the port of Gothenburg is that the turning basin is within the port boundaries.

procurement process for the works⁽¹⁰⁾ related to the port infrastructure component financed by Göteborgs Hamn AB is finalised and the contract with the winning party was signed in February 2023, but the construction works have not yet started because they are conditional on the Commission's approval of the State aid. The works are expected to start in 2023 and finish by 2026.

- (37) The call for tender for the dredging works and the fairway marking is planned to be launched in February 2024⁽¹¹⁾ and the signing of the contract is expected by the end of 2024. The construction works are expected to start in 2025 and end in 2027. It will be a joint tender, where Sjöfartsverket is the principal, for all dredging works of the project i.e., both, the dredging financed by the State and by Göteborgs Hamn AB. The contractor of the dredging will invoice Göteborgs Hamn AB directly for their part of the costs.

Port operator fees

- (38) Among the port operators currently active in the port of Gothenburg, only APM Terminals Gothenburg AB will be affected by the project, as it is the only operator of the cargo terminal. Göteborgs Hamn AB has signed a concession agreement with APM Terminals Gothenburg AB which operates the container terminal at the port of Gothenburg. The contract was awarded after a public procurement procedure, in line with Union rules, and was signed in 2012 for a period of 25 years (ending 2037).
- (39) Sweden submits that the concession agreement is the outcome of negotiations between the port authority and the concessionaire and that the fees were fixed in such a way as to cover maintenance as well as investment costs of Göteborgs Hamn AB over the duration of the concession period and to ensure every year a profit for the port authority, for example in 2021 and 2022, this business segment produced a return on fixed assets of about █████. Moreover, since the fixed fee accounts for about █████ the revenues, the profitability is robust over time and business cycles.
- (40) The concession agreement stipulates two different categories of fees for the port operator. The first one is a fixed fee which does not consider APM Terminals Gothenburg AB's revenues. The concession agreement stipulates that Göteborgs Hamn AB remains obliged to perform certain services to APM Terminals Gothenburg AB, who must in particular maintain a well-functioning, efficient and competitive terminal over the concession period, which includes the requirement

⁽¹⁰⁾ Negotiated procedure was used for the selection of the final bidder which is in accordance with the national law regulating procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sector (*Swedish: lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna*). This law implements directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC. The amount of the contract is SEK 1,926 million.

⁽¹¹⁾ The tender will follow an open procedure according to national law regulating public procurement (*Swedish: lag (2016:1145) om offentlig upphandling*). This law implements directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC.

to maintain the port infrastructure assets up to certain standards ⁽¹²⁾. Moreover, Göteborgs Hamn AB remains responsible for carrying out maintenance as well as investment dredging. The fixed fee is therefore set to cover such investments in the port infrastructure made by Göteborgs Hamn AB over time. Moreover, it should be noted that the depreciation period for the project (50 years) is significantly longer than the concession agreement with APM Terminals Gothenburg AB, which only runs until 2037.

- (41) The second fee category is a royalty fee, which is variable. For any potential additional revenues (i.e., additional freight volumes) that may occur for APM Terminals Gothenburg AB as a result of the Scandia Gateway project during the remainder of the concession period (i.e., 2028–2037), APM Terminals Gothenburg AB will compensate Göteborgs Hamn AB by paying a higher royalty fee. The royalty fee is set as a price per TEU, which means that bigger ships, or ships which may be fully loaded (as opposed to today), will increase the number of TEUs per call and thereby increase the royalty fee received by Göteborgs Hamn AB.
- (42) From the completion of the project, ten years (2027-2036) will remain until the expiration of the current concession agreement. During this period of ten years, in line with the concession agreement, if the vessels' traffic goes up thanks to the new infrastructure, the terminal operator will pay a higher royalty fee which is dependent on the volumes handled. However, the project does not guarantee a short-term substantial increase of revenues, as there are no guarantees that the project will ensure substantial increases in the number of vessels or goods volumes in the short-term. The project rather ensures that the terminal operator can continue to receive the direct-going container vessels, which is an important business aspect in the concession agreement, and maintain a well-functioning, efficient and competitive terminal. Therefore, the Swedish authorities are of the opinion that the decision not to increase the level of the fees paid by APM Terminals Gothenburg AB does not procure an advantage to the latter.

Access to the port infrastructure

- (43) The Swedish authorities confirm that all shipowners will have an equal and non-discriminatory access to the upgraded port infrastructure. All users will be charged the same port fees in accordance with an established and published tariff.
- (44) The Swedish authorities submit that the port fees charged by Göteborgs Hamn AB are close to fees applied in similar ports. In this regard, Sweden submitted more detailed information regarding ship related fees ⁽¹³⁾ and goods related fees ⁽¹⁴⁾, charged by other big European ports operating container terminals and equipped to receive vessels with a capacity of 20 000+ TEU. The data is summarised in Table 5.

⁽¹²⁾ Annex 10 of the Notification- Concession Agreement signed between Göteborgs Hamn AB and Skandia Container Terminal AB (afterwards renamed APM Terminals Gothenburg AB), section 11.6.1 together with annex 11 of the Notification- Appendix 11.6.1 (c2) to the Concession Agreement.

⁽¹³⁾ The ship related fees include (where applicable) fairway dues, pilot, tugs, boatmen, harbour dues, sludge, waste, and quay dues.

⁽¹⁴⁾ The goods related fees include loading and discharging of ships, the terminal handling of containers and other cargo dues.

Table 5- Current fees in EUR per TEU charged by the port of Gothenburg and similar ports

Ship related fees	27.8	28.1	29	32.2	26.1
Goods related fees	141.8	150.9	100.4	104.1	187.7
Total costs	169.6	179	129.4	136.3	213.8

Source: Notification form

- (45) The users of the fairway, crossing the port area, do not pay any fee to Göteborgs Hamn AB as the fairway is open and available to all users on an equal and non-discriminatory basis.

2.5. Financing of the project

- (46) The total investment cost of the project amounts to SEK 4,268 million (including planning costs) equally split between the Swedish Transport Administration Trafikverket and the port authority Göteborgs Hamn AB.

Activities funded by Trafikverket

- (47) Trafikverket would provide SEK 2,134 million in the form of a non-repayable direct grant to Sjöfartsverket, out of which SEK 1,675 million (EUR 145,7 million) are notified as State aid, which will be provided in the form of non-repayable grant.

Activities funded by Göteborgs Hamn AB

- (48) The activities carried out by Göteborgs Hamn AB will be financed through a loan provided by the Treasury department of the municipality of Gothenburg, which is responsible for ensuring that the financial activities within the group of municipal entities are conducted in accordance with its financial policy.
- (49) The Swedish authorities provided the Gothenburg City Guidelines on Financial Activities⁽¹⁵⁾, which explain the methodology used to ensure that loans provided by the municipality of Gothenburg are priced at market terms.
- (50) According to those Guidelines, the pricing shall take place on market terms, to meet the legal requirements for competitive neutrality. To ensure that the pricing is market-conform, the municipality of Gothenburg has selected an external independent consultant (Söderberg & Partners AB) for determining the pricing of the loans it provides to municipal companies.
- (51) According to the report provided by Söderberg & Partners AB⁽¹⁶⁾, the price for lending has two components. The first one takes into account the municipality's average borrowing costs for its entire portfolio and the administrative costs

⁽¹⁵⁾ Annex 3 of the Notification 'Göteborgs Stads riktline för finansverksamheten'

⁽¹⁶⁾ Annex 4 of the Notification represents a report provided by Söderberg & Partners AB, which explains the methodology used for determining the interest rates for companies owned by the municipality.

attributable to the borrowing and is based on the average interest rate on the municipality's external loans including any derivative instruments. The second component represents the company risk premium, which depends on the financial position of the individual company.

- (52) The financial policy of the municipality stipulates that all new loans must take place in the group's account structure⁽¹⁷⁾. Therefore, the municipality of Gothenburg will request offers from various commercial banks and from the credit institution Kommuninvest I Sverige AB⁽¹⁸⁾. It will then compare them in terms of interest rates, fees and other terms and choose the best offer. Then, the municipality will provide the loan to Göteborgs Hamn AB via the group account structure.

Funding gap

- (53) The Swedish authorities submit that the project has a significant negative net present value and could thus not be carried out without public financing. In this regard, the Swedish authorities submitted a calculation of the estimated funding gap of the project, calculated as the difference between the discounted value of the expected net operating profits of the investment and the discounted investment costs of the project, during a reference period of 50 years.
- (54) The calculations presented in Table 6 show that the whole project would be loss-making without the public support, since over 50 years the financial net present value (NPV) is significantly negative (SEK -1,675 million). Without public support, the project is therefore not financially sustainable.

Table 6- Funding gap calculation

Funding gap calculation (FGC)			
	Main elements and parameters	Value not discounted (million SEK)	Value discounted (million SEK)
	Reference period (years)	50	
	Real discount rate (%)	3.4%	
A/B	Total cost for FGC, undisc.value-A, disc. value- B	4,143	3,809
C	Operating revenues		2,134
D	Operating costs		0
Pro rata application of discounted net income			
E	Net revenues =revenues- operating costs, C-D		2,134
E	Total eligible costs- net revenues, B-E		1,675
F	Pro-rata application of discounted net revenue (%) , D/B	44%	
H	Total funding gap, F*A		1,675

Source: Notification form

⁽¹⁷⁾ Annex 3 of the Notification specifies:” The group bank is responsible for the entire interest and funding risk of the debt. The municipality group’s cash flows shall be grouped into a group account structure so that cash flows can be offset against each other. All borrowings to the municipal group are made by the group bank, and lending to the companies takes place mainly via the above-mentioned group account structure.”

⁽¹⁸⁾ Kommuninvest I Sverige AB is Swedish Local Government Funding Agency, which provides financing to the local government sector.

- (55) The Swedish authorities indicated the following main categories of revenues from the project: a) port dues paid by all vessels arriving at the port of Gothenburg; b) royalty fees paid by APM Terminal Gothenburg AB; c) the estimated market value of the existing concession and d) the increased fixed concession fee, which is expected to kick in after 2037 when the current concession will be retendered.
- (56) There are no operating costs included in the calculation of the funding gap because these costs such as maintenance costs, lightning, insurance, administrative overheads would be equal in an investment and non-investment scenario. Hence, there will be no additional operating costs generated by the investment.
- (57) As far as the reference period is concerned the Swedish authorities consider the duration of 50 years not to be excessively long given the nature of the project. The construction of the quay, which represents 90 % of the part of the project financed by Göteborgs Hamn AB, has an estimated lifetime of 70 years. In addition, in the cost benefit analysis of the project included in the National Transport Infrastructure Plan the time period used to calculate the effects of the investment is 60 years.
- (58) The Swedish authorities submit that the real discount rate of 3.4 % corresponds to a nominal discount rate of 5.4 %. The Swedish authorities submitted the parameters used by the independent consultant for establishing the nominal weighted average cost of capital (WACC) of Göteborgs Hamn AB, which varies over time, but is contained within a range between 4.5% - 7.5%. As of 30.09.2023 the WACC of the company is 5.4 %. The discount rate used in the funding gap calculation is therefore well within the range of the company's WACC.
- (59) In order to support its view that the WACC of Göteborgs Hamn AB is within the range of its peers Sweden also submitted information on the return on total capital for five European ports (Helsinki, Zeebrugge, Rotterdam, Hamburg and Gdansk) calculated for the period 2017-2021, which shows that the average return on capital for these five ports is 5.2%.

2.6. Competition context

- (60) Sweden submits that the measure would have a limited effect on competition and trade between Member States.
- (61) However, it should be noted that the port of Gothenburg is competing directly with other ports within Sweden (see Table 1). In this regard, Sweden submits that in the short term other Swedish ports would not be able to accommodate the container volumes being handled in the port of Gothenburg. Depending on the port, there are limitations regarding draught, terminal size, operations, connecting infrastructure, rail network, multimodal terminals etc. Creating the possibility to handle the volumes in the port of Gothenburg in the long-term in other Swedish ports would require vast investments in terminals, basic port infrastructure and hinterland infrastructure.
- (62) The port of Gothenburg's geographical position on the west coast of Sweden is also important. Gothenburg is located much closer to the main international shipping routes than any of its neighbouring ports. For example, reaching ports located in the Baltic Sea would require four extra sailing days (two in each

direction). Stora Bält which needs to be navigated to reach the Baltic see from the Atlantic Ocean also constitutes a natural obstacle due the maximum draught of 15 meters.

- (63) However, in a larger context, the port of Gothenburg is a minor player compared to other European container ports. A significant distortion of competition and impact on cross border trade is unlikely since the investments in question will not lead to a change in the basic patterns of freight flows in this and adjacent regions. Goods whose final destination is Sweden will directly go to the port of Gothenburg instead of being reloaded to smaller vessels in one of the big European ports where they have arrived on larger container vessels that currently cannot dock at the port of Gothenburg due to the limited draught in the fairway and in the port.
- (64) In addition, the container services provided at the port of Gothenburg concern predominantly Swedish goods volumes (imports and exports) and distribution to and from inland destinations are to a large extent carried out by rail shuttles.
- (65) The port of Gothenburg has identified seven ports as the closest competitors within the container segment in the Northern Europe. These ports are listed in table 7 including their container traffic and market share as related to each other for 2022.

Table 7- Containers in Northern European ports, in 1000 TEUs

Port	2022	Market share in %
Rotterdam	14,455,000	32%
Antwerp-Bruge	13,500,000	30%
Hamburg	8,261,977	18%
Bremerhaven	4,570,000	10%
Gdansk	2,072,000	5%
Gdynia	914,500	2%
Gothenburg	885,000	2%
Aarhus	759,000	2%
Total	45,417,477	

Source: Notification form

- (66) Among the eight ports listed in Table 7, the port of Gothenburg has only a 2% market share in terms of transported container volumes, while the majority of its competitors account for a two-digit market share in the container sector.
- (67) The comparison to maritime hubs in Northern continental Europe is a way of describing the necessity of a Swedish gateway hub to accommodate for direct calls and intermodal transport solutions for Swedish volumes rather than transit handling in other congested European ports.
- (68) According to the Swedish authorities the project shall not result in a distortion of competition at Union and international level.

2.7. Cumulation and Transparency

- (69) Sweden confirms that the aid measure will not be cumulated with other forms of support to cover the same eligible costs.
- (70) The Swedish authorities confirm that all the information regarding the notified measure will be published on the following website: <https://www.tillvaxtanalys.se/statsstod> and www.trafikverket.se.

3. ASSESSMENT OF THE AID

- (71) The Commission notes that, while Sweden considers that the two parts of the project constitute separate measures, based on the identity of the granting body and the financing of the project, the two parts of the project presented by Sweden are functionally connected. The project is unitary in nature both technically, as well as from an economic point of view, as the objective of the measure is to enable the port of Gothenburg to receive the largest container vessels irrespective of the fact that the project will be financed by two different entities and through two different sources. On the one hand, without the fairway widening and deepening, there would be no need to build additional port infrastructure, as the port of Gothenburg would likely lose the traffic from direct calling ocean-going vessels, as acknowledged by Sweden (see recital (12)). On the other hand, without the deep-sea quay to be built, the enhancing of the fairway would be useless, as the port would be unable to service the large vessels for which the fairway was made larger. It follows that the two parts of the project are closely interlinked and dependant on each other. Against this background, the facts that several implementing bodies are involved or that the project has different streams of financing do not affect the conclusion that the two parts of the project constitute a single intervention, taking into account the purpose of the intervention. Moreover, as stated in recital (36) they are interlinked in terms of time because the dredging cannot start before the completion of the port infrastructure works. Sweden submits that there will be one single tender procedure for the dredging to be carried out by the port authority and directly by the State, inside and outside of the port (see recital (37)). The Commission also notes that the project aims to develop the port of Gothenburg and take into account the circumstances in that port. The Commission therefore considers that the two parts constitute an inseverable whole and will assess them as a single project.

3.1. Existence of aid

- (72) Article 107(1) TFEU stipulates that any aid granted by a Member State or through state resources in any form whatsoever, which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods and affects trade among Member States, is incompatible with the internal market.
- (73) It follows that, for a measure to be qualified as State aid within the meaning of Article 107(1) TFEU, the following cumulative criteria must be met. The measure must (i) be granted by the State or through State resources, (ii) to an undertaking (economic activity); (iii) confer an advantage on the recipient undertaking(s), (iv)

favour certain undertaking or the production of certain goods (selectivity), and (v) distort or threaten to distort competition and affect trade between Member States.

- (74) The Commission notes that the Skandia Gateway project consists in two parts (see recital (27)). The first part, implemented by Trafikverket, amounts to SEK 2,134 million and encompasses dredging and fairway marking inside and outside of the port of Gothenburg. The dredging and fairway marking inside the port totals SEK 1,675 million, while the same activities performed outside the port area are SEK 459 million (EUR 40 million). The second part of the project, covering port infrastructure and dredging totals SEK 2,134 million.

3.1.1. *Economic versus non-economic activities*

- (75) According to well-established case-law, activities that normally fall under the State's responsibility in the exercise of its powers as a public authority are not of an economic nature and do not fall within the scope of the State aid rules⁽¹⁹⁾. This may concern activities linked to performing tasks of ensuring security, safety, police services⁽²⁰⁾, or anti-pollution surveillance in ports⁽²¹⁾ – insofar as they are not an intrinsic part of a project with a commercial end. The financing of such activities has to be limited to the costs to which they give rise and may not be used instead to fund other activities.
- (76) Moreover, public funding for maintenance, replacement, upgrade or construction of access infrastructures to ports (e.g. public roads, rail, locks, dredging of rivers, access routes and channels, etc.) which are available free of charge and on equal and non-discriminatory terms to all users is normally considered as a general measure, carried out by the State in the framework of its responsibility for planning and developing a maritime transport system. In the case at hand, Sweden explained that the dredging and fairway marking outside of the port will not be economically exploited and will be open for free to all potential users, not only to the users of port of Gothenburg.
- (77) The provision of public infrastructure falls within the State's tasks as public authority in charge of improving the access to the maritime transport system and benefits society at large. In addition, such infrastructure does not generate any revenues.
- (78) The dredging and fairway marking taking place outside the port of Gothenburg will improve the fluidity of traffic in the fairway, reduce congestion and increase the safety of maritime traffic (see recital (7)). These works, which are not dedicated to the port of Gothenburg but instead to a public infrastructure, do not relate to the exercise of an economic activity. The corresponding public funding, amounting to SEK 459 million (see Table 3), therefore does not constitute State aid within the meaning of Article 107(1) TFEU.

⁽¹⁹⁾ Judgment in *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig-Halle GmbH*, C-288/11 P, EU:C:2012:821, paragraph 42.

⁽²⁰⁾ Commission Decision N309/2002 of 19 March 2003 on Aviation security - compensation for costs incurred following the attacks of 11 September 2001.

⁽²¹⁾ Judgment in *Diego Cali & Figli*, C-343/95, EU:C:1997:160, paragraphs 22 and 23.

- (79) For an access infrastructure located within the area of a port, on the other hand, the Commission normally considers that it specifically benefits the economic exploitation of that port and that its public funding, therefore, constitutes State aid, unless it is part of an access infrastructure crossing the port and which serves also other destinations than the port itself. In the current project, the Commission acknowledges that the fairway runs through the port of Gothenburg and continues upstream on the Göta river and towards lake Vänern. However, no large vessels travel beyond the port of Gothenburg, as only small river and lake ports are located up-stream of Gothenburg. The extension of the fairway through dredging and the fairway marking inside the port of Gothenburg will thus almost exclusively benefit the port of Gothenburg and in particular one of the port operators namely APM Terminals Gothenburg AB (see recital (38)). At the utmost, smaller vessels going towards other ports located up-stream on the Göta river and around lake Vänern will be able to pass by the turning basin and continue to their final destination while a larger ship is turning in the fairway (see recital (14)).
- (80) In light of the above, the public funding for the dredging and fairway marking carried out inside the port of Gothenburg, amounting to SEK 1,675 million benefits the economic activity of the port and therefore does constitute State aid within the meaning of Article 107(1) TFEU.
- (81) The second part of the project concerns port infrastructure and some dredging inside the port area, both totalling SEK 2,134 million (see Table 4). This part will be managed and financed by the port authority Göteborgs Hamn AB through a loan at market terms extended by its owner, the municipality of Gothenburg (see recital (48)). As set out in recital (50), the municipality mandated an external, private, independent consultant to establish the methodology for pricing its loans. That methodology consists in determining first the average borrowing cost for the entire debt portfolio including all administrative costs attributable to borrowing, to which is then added a company-specific market surcharge corresponding to the difference between the interest rate obtained by the municipality on the capital market and the one that the individual company could obtain on the market on its own merits (see recital (51)). This means that, both, the municipality's cost of capital as well as the individual beta corresponding to the company specific risk are correctly taken into account in determining the interest rate that applies for a given municipal company. On this basis, the municipality of Gothenburg will require offers from private banks and the government funding agency Kommuninvest I Sverige AB. It will compare the conditions of the offers and will choose the best one to be provided via the group account structure (see recital (52)).
- (82) In light of the above, the Commission considers that the loan which will be provided to Göteborgs Hamn AB by the municipality of Gothenburg, amounting to SEK 2,134 million will be provided on market terms and therefore does not constitute State aid within the meaning of Article 107(1) TFEU.
- (83) In the present case, the existence of State aid must be examined at the level of i) Göteborgs Hamn AB, which is the owner of the aided infrastructure; ii) at the level of the terminal port operator APM Terminals Gothenburg AB and iii) at the level of the shipping companies which have access to the infrastructure.

3.1.2. Existence of aid at the level of the owner of the infrastructure

3.1.2.1. Notion of undertaking

- (84) According to well-established case law⁽²²⁾ whenever an entity is engaged in an economic activity, regardless of its legal status and the way in which it is financed, it constitutes an undertaking for the purposes of EU competition law. For infrastructure investments, the General Court's judgment in the case Leipzig-Halle⁽²³⁾ also clarified that it is the future use of the infrastructure, e.g., its economic exploitation or not, which determines whether the funding of the construction of such infrastructure falls within the scope of EU State aid rules or not. In line with this case law, the Commission established in a series of decisions that the construction and exploitation of some types of port infrastructure is a prerequisite for the commercial exploitation of that infrastructure and thus constitutes an economic activity⁽²⁴⁾. The General Court has confirmed that the construction of port infrastructure that will be commercially exploited constitutes an economic activity within the meaning of Article 107(1) TFEU in its judgments in case T-747/17, *Union des ports de France*, and in case T-754/17, *Fiscalité des ports en France*⁽²⁵⁾.
- (85) The notified project concerns port infrastructure, dredging, fairway marking inside and outside the port of Gothenburg, which is commercially exploited by Göteborgs Hamn AB. The port authority levies charges on ships which moor and anchor in the port and charges lease and concession fees to terminal operators, thus making land and infrastructure available against remuneration. Göteborgs Hamn AB is thus active on the market for the provision of port services, where it is in competition with other port authorities providing similar services (see recitals (61) and (65)). As a consequence, when it is carrying out the described services, Göteborgs Hamn AB is an undertaking performing an economic activity within the meaning of Article 107(1) TFEU for the purposes of the present decision.

⁽²²⁾ See e.g., judgement in Höfner and Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, paragraph 21; judgment in Poucet and Pistre, C-160/91, EU:C:1993:63, paragraph 17; judgment in *Commission v. Italy*, C-35/96, EU:C:1998:303.

⁽²³⁾ Joined cases Judgment in Flughafen Leipzig-Halle GmbH and Mitteldeutsche Flughafen AG, T-455/08; EU:T:2011:117 Judgment in Freistaat Sachsen and Land Sachsen Anhalt, T-443/08; EU:T:2011:117, confirmed by the ECJ; see also judgment in Aéroports de Paris, T-128/08; EU:T:2000:290, confirmed by the ECJ; Case C-82/01P [2002] ECR I-9297; judgement in Ryanair, T-196/04; EU:T:2008:585.

⁽²⁴⁾ See for example Commission Decision of 18 September 2013 Spain – Investment Aid to the Port of Bahía de Cádiz, SA.36953; Commission Decision of 18 December 2013 Hungary – The intermodal development of the Freeport of Budapest, SA.37402; Commission Decision of 16 October 2013 Italy – Investment Aid to Interporto Regionale della Puglia, SA.35124; Commission Decision of 27 March 2014 in State aid case SA.38302 Italy – Port of Salerno, OJ C 156 of 23.05.2014, p.1; Commission Decision of 2 July 2015 in State Aid case no. SA.39688 (2015/N) France – Société des Ports du Détroit (Aide à l'investissement relative au port de Calais), OJ C 307 of 20.11.2015.

⁽²⁵⁾ Jugement in Union des Ports de France T-747/17, ECLI :EU:T:2019:271; jugement in Fiscalité des ports en France- Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne-Ouest (port de Brest) T-754/17, ECLI:EU:T:2019:270.

3.1.2.2. State resources and imputability

- (86) As indicated in recital (47), the aid will take the form of a direct grant of SEK 1,675 million and will be provided from the budget of the Swedish Transport Administration and the Swedish Maritime Administration to fund part of the investment costs of the project. Both government authorities are under the control of the Ministry of Rural Affairs and Infrastructure, therefore the funding stems directly from the State budget.
- (87) As regards imputability of the financing to the State, the Commission notes that the project was implementation of the project was decided by the Ministry of Rural Affairs and Infrastructure As the notified project was thus directly selected by the Swedish authorities, it is imputable to the Swedish State.

3.1.2.3. Economic advantage

- (88) The measure consists in a direct, non-repayable grant. A grant is a non-refundable financial instrument which bears no financing cost. Göteborgs Hamn AB could not have obtained financing on the private market at such conditions. The funding covers investment costs that Göteborgs Hamn AB would otherwise have had to bear to implement the project. It follows that the measure confers an economic advantage to the port authority.

3.1.2.4. Selectivity

- (89) The public financing for the project is granted specifically to Göteborgs Hamn AB for carrying out an individual investment in the port of Gothenburg. The funding is not available to any other entity. The funding is thus selective in nature.

3.1.2.5. Effect on competition and trade between Member States

- (90) According to established case law, when financial support granted by a Member State strengthens the position of an undertaking compared to other undertakings competing in intra-Union trade, there is at least a potential effect on trade between Member States and distortion of competition ⁽²⁶⁾.
- (91) As indicated in recital (9), the aid granted to this investment project will allow the entry and manoeuvre of fully loaded ocean-going and short-sea shipping vessels in the port of Gothenburg. It is expected that as a result of this project, the port will maintain its market share which might not be the case without the planned aid. The investment project will therefore put the port of Gothenburg in a more favourable position that it would have occupied without the aid. The port of Gothenburg is in competition with other European ports for attracting cargo transport. Therefore, the aid planned to be granted to the port authority Göteborgs Hamn AB is liable to distort competition.

⁽²⁶⁾ See e.g. judgement in *Union des Ports de France*, T-747/17, ECLI :EU:T:2019:271; judgement in *Philip Morris*, -730/79, EU:C:1980:209, paragraph 11; and judgement 4in, *Italy*, C-372/97, EU:C:2004:234, paragraph 44.

- (92) Moreover, container operators are active in neighbouring countries, such as Germany and the Netherlands, all around the North Sea. Hence, an advantage granted to a port operator in an EU Member State is likely to enhance the ability of that port authority to compete with other port operators in the EU to attract traffic and reinforce its market position. As a result, the aid has a possible effect on trade between Member States.
- (93) The Commission therefore concludes that the measure constitutes State aid at the level of the port authority, which is the owner of the infrastructure.

3.1.3. Existence of aid at the level of the port operator

- (94) As the investment project consists in improving the port facilities for large container vessels, the Commission needs to evaluate whether the project financed with aid, that is the fairway marking and dredging, as well as the works on port infrastructure, provides an indirect advantage to APM Terminals Gothenburg AB, the concessionaire operating the container terminal in the port of Gothenburg.
- (95) APM Terminals Gothenburg AB is a company providing port services to the various users on the market against remuneration. It follows that APM Terminals Gothenburg AB engages in an economic activity and is therefore an undertaking within the meaning of Article 107(1) TFEU for the purposes of the present decision.
- (96) Moreover, the project will be financed from the budget of the Swedish Transport Administration and the Swedish Maritime Administration, which are both under state control and the funds are therefore considered to come from the State budget, as well as from the funds of the port authority, Göteborgs Hamn AB, which is a public undertaking, whose funds can be categorised as State resources, as they constantly remain under public control and therefore available to the competent national authorities.
- (97) In addition, the Swedish authorities admit that the APM Terminals Gothenburg AB will be the only port operator who will benefit from the aid (see recital (38)). The public financing, therefore, confers a selective economic advantage, not available to other port operators on the market.
- (98) APM Terminals Gothenburg AB is at least potentially in competition with other port operators carrying out activities in the ports of the Northern Range, which are also able to receive the largest container vessels.
- (99) While the Commission notes that the fixed fee laid down in the concession agreement covers the obligation of the port authority to ensure a well-functioning, efficient and competitive terminal over the concession period, which includes the requirement to maintain the port infrastructure assets up to certain standards (including undertaking dredging works), it should be noted that once the project is finalised there will still be ten years until the end of the agreement (see recital (42)), during which the port operator will be able to accommodate the largest container vessels and hence handle more cargo volumes, as a result of the project.
- (100) The Commission however acknowledges that as set out in recitals (39) to (42), the concession agreement concluded with APM Terminals Gothenburg AB was

drafted in such a way as to (i) set the level of fees at such a level as to cover not only maintenance but also investments by the port authority over the lifetime of the concession; (ii) automatically adapt the fees to the improved infrastructure; and (iii) to trigger an annual benefit for the port authority. The agreement was the outcome of negotiations between the parties and covers the lifetime of the concession. According to the concession agreement, the concessionaire is solely responsible for all necessary works to make the premises operational as well as to make appropriate developments and improvements. The concessionaire guarantees that it will [REDACTED] in equipment and infrastructure on the premises. Moreover, under the concession agreement, all maintenance and repairs necessary during the concession are to be carried out and paid for by the concessionaire.

- (101) It appears thus, that on the one hand, Göteborgs Hamn AB receives an annual profit from the concession agreement, and on the other hand, the concessionaire is committed to carrying out substantial investments during the lifetime of the concession. Moreover, the fixed concession fee, which makes up [REDACTED] the total, was set so as to cover the cost of future investments, which remain contractually the duty of the port authority.
- (102) Furthermore, even if the port operator starts handling more cargo volumes, the port authority will be compensated for the increase via the variable fee foreseen in the concession agreement (see recital (41)).
- (103) Therefore, the Commission concludes that although there is an indirect advantage to APM Terminals Gothenburg, it is kept to the minimum for the reasons explained above. Hence, the indirect advantage constitutes compatible State aid for the same reasons provided in Section 3.2. in relation to the aid to the port authority⁽²⁷⁾.

3.1.4. Existence of aid at the level of the end-users

- (104) Port users have free access to the fairway of the port (see recital (43)). The Swedish authorities confirmed that the upgraded infrastructure will be accessible to all users on an equal and non-discriminatory basis.
- (105) Furthermore, Sweden submits a comparison between the fees charged to the port users in comparable ports, which can receive vessels carrying over 20 000 TEU. The Commission notes that the level of the fees charged to the port users at the port of Gothenburg are similar to the level of fees charged in the ports of Hamburg, Rotterdam, Antwerp and Bremerhaven, and, therefore, constitute market prices (see recital (44)).
- (106) Given that these four above-mentioned ports are situated in Northern Europe and operate cargo traffic, the Commission considers that the overall fees charged to

⁽²⁷⁾ Commission Decision of 19 June 2015 C (2015) 4142 final in case SA.39542 (2014/N) - Italy- Dredging and disposal of dredging materials in the port of Taranto; Commission Decision of 30 November 2015 C (2015) 8340 final in case SA.41734 (2015/NN) - Latvia- Dredging in the port of Liepaja.

container ships in those ports constitute an appropriate benchmark for the market price criterion.

- (107) To support its view, Sweden submitted data summarised in Table 5, according to which the total fees which are collected by the port of Gothenburg (EUR 169,6 per TEU) are higher than the average total fee for the four ports (ships related and goods related together) amounts to EUR 164,6 per TEU.
- (108) In light of the above, the Commission concludes that no advantage will be granted to port users and that there is, therefore, no aid granted to those users.

3.2. Compatibility

- (109) According to established case practice⁽²⁸⁾, the appropriate legal basis for assessing compatibility of State aid to port investment projects is Article 107(3), point (c) TFEU, which stipulates that '*aid to facilitate the development of certain economic activities or of certain economic areas, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest*' may be found compatible with the internal market.
- (110) The Commission will therefore assess the compatibility of State aid according to Article 107(3), point (c) TFEU and will therefore examine if: (i) the aid contributes to the development of an economic activity; (ii) the aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest.

3.2.1. Contribution to the development of an economic activity

3.2.1.1. Identification of the economic activity

- (111) As set out in recitals (3) and (85), Göteborgs Hamn AB is active in the provision of port services.
- (112) As stated in recital (7) the project consists in dredging, fairway marking and the upgrade of port infrastructure, which will improve the effectiveness of the services provided to vessels in the port of Gothenburg and enhance the safety and fluidity of traffic in the fairway. In particular, the investments will enable larger vessels to dock in the port and smaller vessels to travel on the fairway and across the port in less time.
- (113) The economic activity supported by the aid is thus the provision of port services to large vessels.

⁽²⁸⁾ See for example Commission Decision of 28 July 2016 in case SA.43852- Germany- Delta Port GmbH&Co. KG (OJ C 341 of 16.09.2016); Commission Decision of 4 October 2019 in case SA.48220- Greece- Upgrading the port of Igoumenitsa, phase C(1) (OJ C 381 of 08.11.2019); Commission Decision of 30 November 2015 in case SA.41734- Lithuania- Dredging at the port of Liepaja (OJ C 46 of 05 February 2016).

3.2.1.2. Development of the economic activity

- (114) In the Communication entitled *A Sustainable Future for Transport: Towards an integrated, technology-led and user-friendly system* ⁽²⁹⁾, the Commission underlined that the development of ports and intermodal terminals is key to achieving an integrated and intelligent logistic system in the EU.
- (115) In the Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on *Strategic Goals and Recommendations for the EU Maritime Transport Policy until 2018* ⁽³⁰⁾, the Commission underlines that providing new port infrastructures, as well as improving the use of the existing capacities, is essential to ensuring that EU ports can cope efficiently with their function.
- (116) According to the Trans-European Transport Networks (TEN-T) Regulation ⁽³¹⁾, the port of Gothenburg is part of the TEN-T comprehensive network. According to this Regulation, the TEN-T could be best developed through a dual-layer approach, consisting of a comprehensive network and a core network. The comprehensive network constitutes the basic layer of the new TEN-T and consists of all existing and planned infrastructure meeting the requirements of the TEN-T Regulation. The core network should be identified, and appropriate measures should be taken for its development by 2030 as a priority within the framework provided by the comprehensive network. The core network should constitute the backbone of the development of a sustainable multimodal transport network and should stimulate the development of the entire comprehensive network.
- (117) By enhancing the port of Gothenburg's effectiveness in servicing vessels, in particular by enabling larger vessels to dock fully loaded and by improving the fairway to facilitate the passage and reduce the traveling time of vessels, the investment project enables the port of Gothenburg to increase its attractiveness and so strengthen its position as important transport hub for Swedish and Norwegian traffic flows and direct entry point to Sweden for ocean-going vessels (see recitals (5), (7) to (10) and (19)).
- (118) The Commission therefore considers that the aid supports the development of the provision of port services in the port of Gothenburg.

3.2.1.3. Incentive effect

- (119) The Commission has consistently considered that the construction of port infrastructures requires considerable capital investments that cannot be recouped,

⁽²⁹⁾ COM (2009) 279/4, paragraph 46

⁽³⁰⁾ See Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Strategic Goals and Recommendations for the EU Maritime Transport Policy until 2018, COM (2009) 8.

⁽³¹⁾ See Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU, OJ L 348, 20.12.2013, p. 1.

even in the very long term, and that their economic viability cannot normally be ensured without public funding⁽³²⁾.

- (120) The negative NPV (funding gap) of SEK 1 675 million over a reference period of 50 years shows that the expected net revenues of Göteborgs Hamn AB do not cover the total investment costs of SEK 4 143 million (see table 6). Although the port authority will take a market conform loan to finance one part of the project, it is unlikely that Göteborgs Hamn AB would be able to obtain the remainder of the total investment costs on the market.
- (121) Sweden has confirmed that no workstreams have started.
- (122) It follows, that absent the aid, the project would not be carried out and that the aid has therefore an incentive effect.

3.2.1.4. Compliance with other relevant provisions of EU law

- (123) Nothing in the notification indicates that the proposed State aid, the conditions attached to that aid, or the economic activity it facilitates would be contrary to applicable EU law. In particular, the Commission has not received complaints or other information alleging that the aid, the conditions attached to it or the economic activity that it facilitates would be contrary to the applicable EU law. Moreover, Sweden confirmed that all tenders in connection with the investment are carried out in line with the applicable procurement rules.

3.2.2. *Affectation of trading conditions to an extent that is not contrary to the common interest*

- (124) In examining whether a State aid measure has an adverse effect on trading conditions to an extent that is contrary to the common interest, the Commission carries out a balancing test. In that test, after identifying the market affected by the aid, the Commission weighs the positive effects of the aid on that market in terms of benefits for the economic activity and benefits for society at large, against the negative effects of the aid in terms of its impact on competition and trade between Member States.

3.2.2.1. The market affected by the aid

- (125) As set out in recital (3), Göteborgs Hamn AB, the beneficiary of the measure, carries out an economic activity in that it offers port services to various users against remuneration.

⁽³²⁾ See for example Commission Decision of 28 July 2016 in case SA.43852- Germany- Delta Port GmbH&Co. KG (OJ C 341 of 16.09.2016) ; Commission Decision of 4 October 2019 in case SA.48220- Greece- Upgrading the port of Igoumenitsa, phase C(1) (OJ C 381 of 08.11.2019) Commission Decision of 6 August 2021 in case SA.60177- Belgium- Régime d'aides visant à améliorer la qualité des connexions intermodales à destination et en provenance des ports maritimes flamands (OJ C 355 of 03.09.2021).

- (126) As set out in recital (65) and Table 7, Göteborgs Hamn AB's main competitors are the ports in the Northern Range, such as Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Bremerhaven, etc.
- (127) The market on which the aided activity takes place is thus the provision of port services in the Northern Range.

3.2.2.2. Positive effects of the aid

- (128) Without the project, the trans-ocean container vessels risk no longer calling at the port of Gothenburg because they can only enter the port loaded at 50% of their capacity due to the draught restrictions. As set out in recital (9), the aid would enable the port of Gothenburg to continue offering port services to those large vessels. This will allow Göteborgs Hamn AB to offer better services to vessels and make the port more attractive to customers and so remain competitive.
- (129) In addition, travelling in the fairway leading to the port of Gothenburg and beyond towards lake Vänern will become safer and fluid for the around 6 600 ships that use it every year (see recital (15)). This will in turn have a positive effect on the 15 ports located in the inland waterways of the Göta river and the lake of Vänern, as vessels bound for those ports will be able to pass through the fairway while a larger vessel is turning (see recital (14)).
- (130) Moreover, the investment will enable the port of Gothenburg to strengthen its role as strategic transport hub for Sweden and Norway and continue delivering containerised goods to businesses in both countries (see recital (19)).
- (131) Furthermore, the project will help maintaining direct, ocean-going routes at the port of Gothenburg, instead of transshipments on feeder vessels. Moreover, in line with the EU Green Deal, the project will further enhance the modal shift from goods transported by road to goods transported via waterways and rail. As a result, the transport of goods to and from Sweden will become more efficient, less time-consuming and more environmental-friendly (see recitals (17) to (23)). On the contrary, without the project, there is a risk of decrease in rail and return to road transport (see recital (20)), which would jeopardize Sweden's efforts towards modal shift. Sweden also presented data (see Table 2) showing the benefits in terms of harmful emissions of maintaining direct calls at the port of Gothenburg. On the route between Rotterdam and Insjön, the CO₂ emissions generated by vessels going via the port of Gothenburg is almost five times less as compared to a scenario where vessels go via the port of Gävle (see recitals (22) and (23)). This is because the port of Gothenburg is geographically closer to the main international routes (see recital (62)).
- (132) Therefore, the project has positive effects in the port of Gothenburg and wider.

3.2.2.3. Negative effects of the aid and mitigating factors

- (133) In the case at hand, the aid will make the port of Gothenburg more attractive for users by enabling larger vessels to dock there fully loaded. The aid will in particular ensure access to the largest container vessels to the port of Gothenburg. Without the deepening and widening of the access route, the infrastructure works and dredging carried out in the port by the port authority would not achieve the desired effect of allowing larger vessels to dock in the port. At the same time, it is

not excluded that through the presence of larger vessels or of large vessels fully loaded, the turnover levels will slightly increase in the port.

(134) As a result, Göteborgs Hamn AB will be able to maintain competitive port services in the Northern Range, where it competes with other port operators such as those of Rotterdam, Antwerp, Hamburg and Bremerhaven.

(135) However, it should be noted, that Göteborgs Hamn AB has a very small market share as compared to its main competitors, which are among the largest ports in the EU and in Europe and that the aid will not result in increasing the port's quay capacity nor in diverting traffics from its competitors. It will mainly prevent the port of Gothenburg from losing traffic that it is currently handling. The Commission therefore notes that from the outset, the aid has a rather limited impact on competition in the Northern Range.

(136) In assessing the competitive impact of a State aid measure, the Commission takes into account certain mitigating factors, capable of limiting possible distortions of competition and assesses in particular whether the measure is necessary, proportionate, appropriate and transparent. The Commission thus examines whether aid was necessary to facilitate the development of the economic activity or area concerned. Moreover, the Commission will take into account whether the aid is appropriate for reaching the objectives it pursues and whether it is limited to the minimum necessary for reaching them. The Commission will also check whether Sweden would ensure transparency of the aid by publishing the relevant information regarding the measure.

a. Need for State intervention (necessity of the aid)

(137) A State aid measure is necessary if it is targeted towards situations where aid can bring about a material improvement that the market cannot deliver itself.

(138) The Swedish authorities demonstrated that port of Gothenburg lacks the necessary infrastructure to allow larger container vessels to be serviced efficiently (recitals (8) to (10) and (12)). There is currently a lack of adequate infrastructure in the terminal in the port in terms of the length and width of the vessels that can be serviced, due to draught restrictions. Moreover, the other ports in Sweden cannot service these ships in the absence of significant investments in the long term in infrastructure (see recital (61)). In addition, the port of Gothenburg is the only Swedish port that can receive direct calls from deep-sea container ships.

(139) In addition, the necessity of the aid is further justified by the existence of a funding gap, which shows that the net revenues of the project cannot cover the investment cost and thus the aid is necessary to permit a reasonable return that would enable the completion of the project since, in the absence of the public support, neither a market investor or any financial institution would have financed it on commercial terms.

(140) In this regard, the Commission notes that Sweden submitted a funding gap calculation according to which the project has a significant negative net present value of – SEK 1,675 million (see recital (54)), showing that the investment would not be viable without aid. This means that absent the aid, the project could not be implemented and the ensuing positive effects in terms of modal shift from

road to rail and water, reduction in CO₂ emission and safety and fluidity of traffic in the fairway could not be achieved.

(141) It follows that the aid is necessary to trigger the investment project.

b. Appropriateness of the aid

(142) The notified aid constitutes an appropriate policy instrument to further develop the economic activities in the port of Gothenburg. The aid will take the form of a direct grant that will result in the implementation of the project in the port (see recital (47)). As set out in recital (54), the project has a significant funding gap of SEK 1,675 million, that cannot be recouped over the lifetime of the infrastructure. It follows, that no private investor would be willing to finance the part of the costs corresponding to the funding gap. This means that the gap cannot be bridged with a less distortive form of funding, such as a loan or a guarantee.

(143) Therefore, the Commission considers that the notified State aid constitutes an appropriate policy instrument for developing the project.

c. Proportionality of the aid

(144) A State aid measure is proportionate if the aid amount is limited to the minimum needed to incentivise the additional investment or activity.

(145) In this regard, the total public financing should not exceed what is necessary to implement the project. For port infrastructure projects, the aid may not exceed the funding gap of the project. Limiting the total public funding to the identified funding gap is a means of ensuring that the State aid granted for such projects is limited to what is strictly necessary to achieve the objective pursued.

(146) For the calculation of the funding gap, Sweden used a reference period of 50 years without residual value. As stated in recital (57) projects included in the National Transport Infrastructure Plan use a period of 60 years in order to calculate the effects of the investment. In addition, one component of the investment project is port infrastructure, whose useful lifetime is 70 years. Therefore, the Commission considers that a period of 50 years for the amortisation is not excessively long for this type of investment.

(147) In addition, the Commission considers that the discount rate used for the calculation of the funding gap is equal to the WACC of Göteborgs Hamn AB (see recital (58)). In this regard, as the WACC is not a metric, which is publicly available, the Commission notes that the return on total capital is the best publicly available key performance indicator, which can be compared with the WACC. As seen in recital (59) the average return on total capital for the five ports presented amounts to 5.2%, which is comparable to the weighted average cost of capital of Göteborgs Hamn AB. Therefore, the Commission concludes that the discount rate of 4.7% used in the funding gap calculation is an appropriate one.

(148) According to the information submitted by the Swedish authorities, the funding gap amounts to SEK 1 675 million (see Table 6), which is equal to the amount of aid. Therefore, the aid does not exceed the funding gap, which was calculated based on realistic assumptions. In addition, the works covered by the project are entrusted following procedures in line with the public procurement rules

applicable at national and Union level, which will further minimise the aid granted.

(149) In light of the above, the Commission concludes that the aid is limited to the minimum necessary to make the project feasible and is thus proportionate.

d. Transparency and reporting

(150) As set out in recital (70), Sweden commits to respect the transparency requirements.

e. Cumulation

(151) Finally, as regards the cumulation of the measure with other aid, the Commission observes that no other aid will be granted to the beneficiary for the project at stake, and therefore no other aid will cover the same eligible costs (see recital (69)).

3.2.2.4. Weighing of positive and negative effects

(152) As set out in recitals (128) to (131), the aid triggers several positive effects, including (i) more efficient and cheaper transport of goods to and from Sweden; (ii) an increase in modal shift and a reduction in harmful emissions; (iii) increased safety and fluidity of traffic in the fairway leading to Gothenburg and the upstream waterway towards Göta river and lake Vänern.

(153) As set out in recitals (133) to (135), the negative effect of the aid on competition and trade between Member States is limited from the outset because the port of Gothenburg is a small player in the container transport area as compared to its main competitors and the investment will not trigger any capacity increase for the port nor divert traffic away from competitors. Moreover, this limited negative impact is further reduced through mitigating factors ensuring the necessity (recitals (137) to (140)), appropriateness (recitals (142) to (143)), proportionality (recitals (145) to (148)) and transparency (recital (150)) of the aid.

(154) Against this background, the Commission considers that the distortion of competition induced by the notified project can be considered mitigated accordingly. In light of the above, the positive impact of the notified measure in developing the economic activities at issue outweighs any potential negative effects on competition and trade. On balance, the notified project is in line with the objectives of Article 107(3)(c) TFEU as it facilitates the development of port services in the port of Gothenburg. Moreover, such aid does not adversely affect competition to an extent contrary to the common interest. The negative effects on competition, if any, would be limited.

4. CONCLUSION

The Commission has decided on the basis of foregoing assessment not to raise objections to the aid, as amended, on the grounds that it is compatible with the internal market pursuant to 107(3), point (c) of the TFEU.

The Commission notes that Sweden has agreed that the present decision is adopted, notified and published in the English language.

If this letter contains confidential information which should not be disclosed to third parties, please inform the Commission within fifteen working days of the date of receipt. If the Commission does not receive a reasoned request by that deadline, you will be deemed to agree to the disclosure to third parties and to the publication of the full text of the letter in the authentic language on the Internet site: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Your request should be sent electronically to the following address:

European Commission,
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
B-1049 Brussels
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Yours faithfully,

For the Commission

Didier REYNDERS
Member of the Commission

