



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 5

2022-06-10

Ärende – VD kommentarer

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 6

2022-06-10

Ärende – Ekonomisk rapportering: Utfall maj 2022

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se

Styrelsemöte 20220610

Handläggare: Erik Ahrén

Ärende: Beslut – fastställa lokala attestanvisningar 2022

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB;

Styrelsen beslutar att fastställa lokala attestanvisningar för 2022.

Ärendet

Företagets attestinstruktion har uppdaterats med aktuella titlar och ett förtydligande har lagts till avseende försäljningsavtal i punkt 8.

Förändringar markerade i rött.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Erik Ahrén, Handläggare

Attestanvisningar för Göteborgs Hamn AB

Reglerande styrande dokument

Policy
Riktlinje
Regel
► **Anvisning**
Rutin
Instruktion

Dokumentnamn: Attestanvisningar för Göteborgs Hamn AB			
Beslutsnivå: Styrelsen	Beslutsdatum 2021-06-14	Process: Leda och Styra	Dokumentägare: Erik Ahrén
Dokumenttyp: Underlag	Revisionsperiod: Årsvis	Fastställd av: Fastställd av	Handläggare: Erik Ahrén
Fastställt datum: 2021-06-14			

Innehåll

Inledning	2
Syftet med denna anvisning.....	2
Vem omfattas av anvisningen	2
Anvisning.....	3

Inledning

Syftet med denna anvisning

Kommunfullmäktige har fastställt ”Regler för attest i Göteborgs Stad” som gäller för Göteborgs Stads förvaltningar och helägda kommunala bolag. Med utgångspunkt från dessa regler är syftet med detta dokument att klarlägga restriktioner och specificera vem som gör vad inom olika ansvarsområden på Göteborgs Hamn AB. Syftet är att tydliggöra omfattning, befogenhets- och beloppsnivåer på detaljerad nivå för olika områden.

Vem omfattas av anvisningen

Denna anvisning gäller tillsvidare för Göteborgs Hamn AB

Anvisning

1 Inledning

Styrelsen har delegerat till VD att utse beslutsattestanter. VD:s delegering framgår av dokumentet "Attesträttigheter". Rätten att företräda företaget via attest baseras på en ställningsfullmakt, vilken är knuten till ett visst eller vissa ansvarsområden, vilket framgår av dokumentet "Attesträttigheter" samt delegeringar i detta dokument. Denna fullmakt medför en behörighet för fullmaktshavaren att inom det givna ansvarsområdet agera för företagets räkning.

2 Ansvar och uppdateringar

Attestinstruktionerna är godkända av Göteborg Hamn AB:s styrelse och gäller tills vidare. Reglerna skall årligen uppdateras och godkännas av styrelsen. CEO (VD) och CFO (Ekonomichef) är ansvariga för upprättande, införande och uppdatering av attestinstruktionerna. Det är en ömsesidig skyldighet dels för företaget att informera om, dels för dess anställda att hålla sig uppdaterad om gällande attestregler.

Avvikelse från attestreglerna kräver godkännande av Göteborgs Hamn AB:s CEO (VD).

3 Styrande dokument och underskrift av handlingar

3.1 Fastställande av Underhållsplan

En årlig underhållsplan för underhållsåtgärder för infrastruktur, fastställs av företagsledningen inför kommande år.

3.2 Fastställande av Investeringsplan

En årlig investeringsbudget inom ramen för Affärsplanen avseende ny- och reinvesteringar fastställs av styrelsen för kommande år. Varje investeringsbeslut prövas dock enskilt genom upprättande av investeringsbeslut/projektdirektiv, vilken godkänns av aktuell affärsområdes-chef, VD eller styrelse, se vidare avsnitt 10.

3.3 Fastställande av budget

Budget avseende intäkter och kostnader fastställs av styrelsen för kommande år. Prognoser för året tas fram per maj, per augusti och oktober och fastställs av styrelsen.

3.4 Brevunderskrifter

För underskrift av brev och andra handlingar gäller att underskrift ska ske med bolagets namn och avdelning eller titel, jämte namnförtydligande. Utelämnande av avdelning eller titel kan ske vid underskrift av firmatecknare.

4 Allmänt

4.1 Översiktstabell Allmänt

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Anmälningar och ändringar till Bolagsverket	CEO (VD)
Inkomstdeklaration	CEO (VD)
Skattedeklaration	CEO (VD)
Betalningsförelägganden och Inkassouppdrag	Finance Systems Process Efficiency Manager Head of Accounting
Attest manuella bokföringsordrar (får inte undertecknas av samma person som upprättat bokföringsordern)	Head of Accounting Finance Systems Process Efficiency Manager Accountant med rollen Payroll Admin

5 Finans

Finansverksamheten regleras av stadens finanspolicy och lokala anvisningar fastställda av styrelsen. Styrelsen beslutar om maximal lånevolym i enlighet med arbetsordning/VD-instruktion. CFO (Ekonomichef) agerar front office, d.v.s. genomför affärerna mot koncernbanken. CEO (VD) ska därför underteckna dokumenten från koncernbanken som binder oss till affären.

5.1 Översiktstabell - Finans

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Borgensförbindelser	CEO (VD)
Låneavtal alt ram för kontolösning hos koncernbanken	CEO (VD)
Placeringar endast undantagsvis	Enligt särskilda fullmakter
Räntor, amorteringar och leasingavgifter	CFO (Ekonomichef)
Bank- och plusgiroutbetalningar, värdepost Manuella utanordningar (betalningsanmodan)	Enligt särskilda fullmakter
Derivatinstrument (valutaterminer och ränteswapar)	CEO (VD)

6 Försäkringar

Göteborgs Hamns koncernen försäkras av stadens försäkringsbolag Göta Lejon. Styrelsen godkänner årligen försäkringsprogrammet som tas fram av Göta Lejon i samråd med bolaget.

6.1 Översiktstabell - Försäkringar

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Claims och skadereglering < 1 MSEK Claims och skadereglering > 1 MSEK	Deputy CEO, Vice President Strategy & Innovation CEO (VD)

7 Inköp

Köpeavtal/Uppdragsavtal

Generellt gäller att köpeavtal skall undertecknas av respektive funktionsansvarig för verksamhetsinnehållet, samt signeras av den inköpare som varit involverad i upphandlingen/avtalet. Dock har man inte rätt att göra beställningar som överskrider beslutad/attesterad beloppsram. Viktigt att tänka på att vid beräkning av värdet ska även

eventuella optioner inkluderas. Gäller det ett leasingavtal skall hela leasingperioden räknas in. Vid avrop från ramavtal behöver inte inköpsrepresentant vara involverad.

Ramavtal

Generellt gäller att undertecknande av ramavtal skall göras av respektive funktionsansvarig för verksamhetsinnehållet, samt signeras av den inköpare som varit involverad i upphandlingen/avtalet. Om ramavtalet är ett resultat av en annonserad upphandling kan avtalet i stället undertecknas av Inköpschefen. Beslut om utnyttjande av eventuella optionsförlängningar i ramavtal ska tas av Funktionsansvarig i samråd med inköpsfunktionen. Själva underskriften av förlängningen kan funktionsansvarig och/eller Inköpschefen skriva under. Vid avrop från ramavtal behöver inte inköps representant vara involverad.

7.1 Översiktstabell – köpeavtal/uppdragsavtal

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överord chef om inget annat anges nedan)
Drift och skötsel för infrastruktur i enlighet med fastställd budget	Vice President Infrastructure (Anläggningschef)
Underhåll för infrastruktur i enlighet med fastställd underhållsplan	Vice President Infrastructure
Investeringar i enlighet med godkänt projektdirektiv/beslut.	Vice President Infrastructure
Offerter/avtal avseende inhyrning av mark från extern part	Head of Business Area Real Estate (Mark&Fastighetschef)

7.2 Översiktstabell - leverantörsfakturor

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Drift och skötsel för infrastruktur i enlighet med fastställd budget	Vice President Infrastructure (Anläggningschef)
Underhåll för infrastruktur i enlighet med fastställd underhållsplan	Vice President Infrastructure
Investeringar i enlighet med godkänt projektdirektiv/beslut i styrelsen	Vice President Infrastructure

7.3 Övrig delegering Inköp

Det finns en generell delegering för inköp av varor och tjänster med specifikation om belopp, se ”Attesträttigheter **FL-Direktrapportering VD**”.

Attestberättigad chef äger rätt att delegera rätten att besluta om inköp. Inköpsbeloppen får inte överstiga delegerande chefs eget tillåtna belopp. Den som gjort beställningen får inte attestera fakturan även om personen generellt har attesträtten. Det innebär att vid varje inköp/faktura ska två personer involveras, dels genom godkännande av den person som gjort inköpet, dels genom attest av närmast överordnad chef alt chef i nästa led om attestgränsen överskrids.

8 Försäljningsavtal

Försäljningsavtal skall undertecknas av respektive affärsområdeschef samt CEO (VD) om prognostiserade intäkter överstiger 10 MSEK. Den som förhandlat försäljningsavtalet skall inte ensam underteckna det (segregation of duties). **Det innebär att om någon av nedanstående affärsområdeschefer/funktionsansvariga gjort uppgörelsen med kunden så ska avtalet attesteras av överordnad chef.**

Koncessionsavtal, inkl. förändringar av koncessionsavtalen, kan endast beslutas av styrelsen.

Hamntaxan beslutas av styrelsen.

Varje kundavtal handhas av en avtalsförvaltare som har rätt att lämna underlag för fakturering av befintliga avtal.

8.1 Översiktstabell – Kundavtal samt kundfakturor

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Offerter/avtal och kundfakturor avseende externa markupplåtelser	Head of Business Area Real Estate (Mark&Fastighetschef)
Försäljningsavtal, offerter och kundfakturor avseende	
Business Area Real Estate	Head of Business Area Real Estate
Business Area Energy	Head of Business Area Energy
Business Area Cargo	Head of Business Area Cargo
Business Area Cruise	Vice President Business Areas

8.2 Kreditfakturor

Generellt gäller att attest av kreditfaktura skall göras av överordnad chef eller avtalsansvarig, d.v.s. den som gjort uppgörelsen med kunden ska inte själv attestera kreditfakturan. Det innebär att om någon av nedanstående affärsområdeschefer/funktionsansvariga gjort uppgörelsen med kunden så ska kreditfakturan attesteras av överordnad chef.

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Kreditfakturer avseende avtal och priser: Avser kreditering inom hamntaxa och koncession pga. avtalsförändringar inom respektive affärsområde Business Area Cargo Business Area Real Estate Business Area Cruise Business Area Energy Externa markupplåtelser t ex arrende	 Head of Business Area Cargo Head of Business Area Real Estate Vice President Business Areas Head of Business Area Energy Head of Business Area Real Estate
Krediteringar p.g.a. rättelser (då faktura ej gått till kund)	Finance Systems Process Efficiency Manager Head of Accounting
Krediteringar p.g.a. administrativa fel	Finance Systems Process Efficiency Manager Head of Accounting
Krediteringar p.g.a felaktig information i anläpssystemet Portit	Dep Harbour Master & Manager Port Control

9 Human Resources

Huvudregeln är att berörd chef har ansvar för operationella beslut avseende personalfrågor för sina medarbetare. Det övergripande ansvaret för riktlinjer inom personalområdet har HR.

9.1 Löner

Aktuella löner och anställningsvillkor fastställs av CEO (VD) alt **Head of Human Resources** beroende på medarbetarnivå (se nedan).

Tidrapport attesteras av närmast överordnad chef. Om tidrapport avser nära anhörig är det **Vice President/Head of** (avdelningschef/affärsområdeschef) beroende på område eller CEO (VD) som attesterar tidrapport.

Utbetalning av löner följer fullmakter för utbetalning via lönekontot. HR Specialist och/eller Accountant med rollen Payroll Admin kontrollerar lönelista på individnivå i anslutning till löneutbetalning

9.2 Utlägg

CEO:s (VDs) och styrelsemedlemmars kostnader sammanfattas i en rapport och attesteras i efterskott, ca fyra gånger per år, av styrelsens ordförande. Styrelseordförandens egna utlägg skall attesteras av annan person i styrelsen.

Alla resor för styrelsemedlemmar överstigande 15.000 kr ska redovisas för styrelsen två gånger/år.

9.3 Översiktstabell – Human Resources Support

Slag av handling	Underskrift (ställföreträdare är alltid överordnad chef om inget annat anges nedan)
Kollektivavtal för GHAB	Head of Human Resources
Medbestämmandeprotokoll	Chefer enligt förhandlingsordning eller annan delegering enligt förhandlingsordning
Avtal med försäkringsbolag om tjänstepensioner och andra försäkringar inom personalområdet	Head of Human Resources, HR Specialist (HR specialist) eller CFO (Ekonomichef)
Avgifter till Collectum, FORA, KPA, Pensionsvalet och andra försäkringsbolag avseende kollektivavtalade försäkringar och pensioner	Head of Human Resources
Avgifter alternativ ITP samt individuella pensions- och försäkringslösningar inom personalområdet	Head of Human Resources
Avgifter till Svenskt Näringsliv, Transportgruppen och Sveriges Hamnar	Head of Human Resources
Godkännande av avräkning löner	Head of Human Resources / HR Specialist alt Accountant med rollen Payroll Admin
Anställningsavtal/lönesättning 1) - Företagsledning - Övriga chefsbefattningar - Övriga medarbetare	CEO (VD) Head of Human Resources eller ansvarig chef Head of Human Resources eller ansvarig chef
Tjänstgöringsintyg	HR Specialist
Betyg i anställning	Ansvarig chef
Uppsägning/avsked	Head of Human Resources

Avtal om förmånsbilar	CEO (VD)
Fakturor avseende förmånsbilar	CEO (VD) eller Vice President/Head of (Avdelningschef/affärsområdeschef) beroende på område
Beslut och ansökan om betalkort	Office Services Manager (chef kontorsadministration)

1) Vid lönesättning måste samråd alltid ske med **Head of Human Resources** eller HR specialist. Undantag från denna delegering gäller vid kollektivavtalade uppgörelser lokalt eller centralt. Då gäller delegering enligt bolagets förhandlingsordning.

10 Investeringsbeslut

10.1 Beloppsgränser för godkännande av investeringsbeslut

Investeringar/avyttringar inom ramen för av styrelsen godkänd affärsplan och mål samt av styrelsen beslutad investeringsbudget enligt följande:

Specificerade investeringar/avyttringar

- Upp till 3 MSEK beslutas av aktuell affärsområdeschef
- Upp till 7 MSEK beslutas av Vice President Business Areas
- Upp till 3 MSEK beslutas av Vice President Business Areas
(utanför budget totalt belopp årsvis)
- Upp till 20 MSEK beslutas av CEO (VD)
- Över 20 MSEK beslutas av styrelsen

Styrelsemöte 2022-06-10

Handläggare: Joachim Gunmalm

Telefon: 031-368 7661

E-post: joachim.gunmalm@portgot.se

Ärende: Återrapportering av uppföljning av ägardialog avseende Framtidens Energihamn

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att godkänna nedanstående skriftliga rapport rörande bolagets analys och bedömning om samhällets energiomställning och dess påverkan på Energihamnen, samt innehållande scenarier för tänkbar utveckling, kommersiella möjligheter, infrastrukturbehov och framtida affärsmodeller.

Sammanfattning

Utvecklingen av Energihamnen och möjligheten att bidra till omställning av energisystemet är strategiskt viktig både ur ett affärsmässigt perspektiv för bolaget och i stadens arbete med att bidra till klimatomställningen. Bolaget arbetar därför i tät samverkan med industriaktörer och akademien i syfte att tydliggöra samhällets och industrins framtida energibehov och energibärare för att skapa lång- och kortsiktig vägledning för Energihamnens utveckling. Detta arbete redovisas i bifogad rapport som i korthet innehåller följande:

Göteborgs hamns mission är att vara näringslivets garant för access till omvärlden och här skiljer sig inte Energihamnen från övriga delar av hamnen. I tillägg till den traditionella hamnrollen att vara näringslivets länk mellan land och hav har Energihamnen dock också rollen som nav i en mycket omfattande lagrings- och distributionsverksamhet för energi till regionen. Göteborgs hamn har en betydande roll i att förse det svenska och nordiska energisystemet främst med flytande bränslen till transportsektorn. Omkring 40 % av flytande bränslen som konsumeras i Sverige passerar Göteborgs hamn. Sammanfattningsvis kan sägas att Göteborgs energihamn idag har tre viktiga roller:

1. Vara raffinaderiernas garant för access till omvärlden
2. Förse transportsektorn i Norden, framför allt vägtrafik och utrikes sjöfart, med flytande bränslen.
3. Utgöra navet i Nordens viktigaste bunkringshubb

Energiomställningen i samhället har tagit fart och drivande är transportsektorn. De flesta långtidsscenarios pekar på en nedgång av raffinerade flytande bränslen i Europa från 2025 och framåt som en följd av klimatomställningen. Detta kommer att få stora effekter

på flöden från energihamnen. Framför allt är det raffinaderiernas konkurrenskraft, produktionsnivå och omställning till produktion av biobränslen som påverkar volymerna i Energihamnen.

Kajinfrastrukturen i Energihamnen gammal och står inför stora reinvesteringsbehov från senare delen av 20-talet och framåt för att upprätthålla nuvarande kapacitet och funktion. Det innebär att beslut om kommande användning av kajerna behöver tas inom 5–10 år. Som stöd till dessa beslut har scenarier tagits fram för långsiktig volymutveckling i Energihamnen. Risken för överinvesteringar måste balanseras mot risken att inte kunna tillhandahålla den kapacitet som efterfrågas för befintliga affärer och för den gröna omställningen.

De scenarier som tagits fram pekar på att volymerna befintliga affärer i Energihamnen minskar med 50-80 % fram till 2050 samtidigt som andelen fossila bränslen minskar med upp till 90 %. Samtidigt kommer omställningen att innebära möjligheter för Energihamnen att vara aktiv i nya eller förändrade ekosystem inom energisystemet. Ett av dessa ekosystem kommer att vara transporter av infångad koldioxid för inlagring eller som råvara till nya bränslen.

Ekosystemet kring bunkring kommer sannolikt att förändras avsevärt under kommande decennier genom en omfattande dekarbonisering av sjöfartssektorn och där kan och bör Göteborgs hamn vara drivande för att tillgängliggöra nya bunkerbränslen genom tillstånd och lokal lagring. Lokal tillgänglighet av alternativa bunkerbränslen är i den påbörjade omställningen också en konkurrensfördel för att attrahera klimatneutral sjöfart till Göteborg, vilket krävs för att nå målet om 70 % reduktion av sjöfartens klimatutsläpp till 2030. Göteborgs hamn bör därför ha som ambition att innan 2030 säkerställa lokal lagring av metanol, ammoniak och väte som bränslen för sjöfarten.

Även energiimport, -lagring och -distribution kommer att förändras som en följd av elektrifieringen och samhällets eventuella omställning till en vätgasekonomi. Där bör Göteborgs hamn tidigt vara aktiva för att etablera Göteborg som en framtida grön vätgashubb. Slutligen kommer Energihamnen även fortsättningsvis vara aktiv inom energiindustrins ekosystem, dels fortsatt som en oumbärlig del i raffinaderiernas logistikkedja, men också dels som en del i logistikkedjan för ”nya” energibärare som metanol och ammoniak och för nya energiråvaror från skogsindustrin.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Affärsområde Energi omsätter idag ca 270–280 mkr, och står för bolagets största intäktsström. Samhällets energiomställning och väg mot klimatneutralitet med följande framtida utveckling av Energihamnen kommer att ha omfattande ekonomiska konsekvenser på Energihamnens och GHAB:s verksamhet.

Dels föreligger ett stort reinvesteringsbehov i Energihamnens anläggningar, investeringsplanen för kommande tioårsperiod indikerar en ökning av anläggningvärdet för affärsområdet på drygt en miljard. Dels är hela energibranschen i förändring med sannolik långsiktig kraftig förändring av det flöde av råolja och raffinerade produkter som legat till grund för Energihamnens existens sedan mycket länge. Det innebär att risken för överinvesteringar måste balanseras mot risken att inte kunna tillhandahålla den kapacitet

som efterfrågas för befintliga affärer och för de möjligheter som den gröna omställningen ger.

Arbetet med att säkra affärsområdets långsiktiga lönsamhet genom nya affärsmöjligheter och förändrade affärsmodeller redovisas i bifogad rapport.

Bedömning ur ekologisk dimension

Energihamnen har en mycket viktig roll i Sveriges och Nordens energisystem som produktions- och distributionscenter för flytande bränslen till framför allt vägtransporter och sjöfart. Genom att aktivt arbeta med att säkra att nya klimatneutrala energibärare tillgängliggörs för dessa och nya sektorer kan bolaget aktivt bidra till Sveriges klimatomställning. Detta arbete har påbörjats genom etablering av vätgasproduktion och -distribution i hamnen.

Att minska sjöfartens klimatavtryck lokalt är ett viktigt mål för Göteborgs Hamn för att kunna nå målet med 70 % reducerade klimatutsläpp från hamnen till 2030. En av de främsta metoderna för att uppnå det är att aktivt arbeta med omställning av bunkerklustret mot klimatneutrala bränslen. Genom att säkerställa tillgång på nya bränslen vågar rederierna ställa om, vilket på sikt kommer att ge stora effekter på klimatutsläppen från sjöfarten inte bara i Göteborgs hamn utan i hela Nordeuropa. För att det ska en reell klimateffekt är det viktigt att de alternativa bränslena inte är framställda av fossila råvaror. Detta är något Göteborgs hamn behöver vara vaksamma på.

Den klimatpolitiska vägvalsutredning som presenterades 2020 (SOU 2020:4) pekade tydligt ut infångning och lagring av biogen koldioxid som en kompletterande åtgärd nödvändig för att Sverige skall nå målet att inte bara vara helt klimat neutralt 2045 utan även bli klimatpositivt därefter. Det finns stora möjligheter för Göteborgs hamn att bidra till detta mål.

Inom ett realistiskt upptagningsområde för Göteborgs hamn skulle potentiellt minst tio miljoner ton koldioxid kunna samlas in. En del av denna biogena koldioxid skulle i så fall samlas in och förvätskas vid utsläppskällan för att sedan transporteras med tåg till Göteborgs hamn där den mellanlagras i väntan på omlastning till fartyg för vidare transport till lagringsplatser i exempelvis Nordsjön.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Samverkan

Ingen samverkan har skett i detta skede

Bilagor

1. Redovisning av ägardialog med Göteborgs hamn AB
2. Rapport angående framtidens energihamn

Ärendet

Styrelsen skall ha kännedom och ges möjlighet att yttra sig om bolagets beskrivning av och slutsatser i arbetet med framtidens Energihamn.

Beskrivning av ärendet

Utvecklingen av och möjligheten att bidra till omställning av energisystemet är strategiskt viktig både ur ett affärsmässigt perspektiv för bolaget och i stadens arbete med att bidra till klimatomställningen. För att hantera de möjligheter och risker som omställningen ger arbetar bolaget för att långsiktigt säkra framtidens Energihamn. Arbetet med framtidens energihamn har pågått under cirka ett år med utgångspunkt i en forskningsstudie som gjordes i samarbete med Chalmers, *Scenarier för framtidens globala energiomställning och potentiella konsekvenser för Göteborgs energihamn*, och syftar till att besvara ett antal frågor:

1. Hur fördelar sig energiförbrukning inom samhället och industrisektorer idag?
2. Vilka energikällor använder ovan sektorer?
3. Var/hur produceras energi, distribueras och lagras energi och konsumeras energi
4. Vilken roll spelar Göteborgs Hamn för den nationella/regionala/internationella energiförsörjningen idag?
5. Vilken roll spelar Göteborgs Hamn för godsnavets energiförsörjning idag?
6. Hur förväntas F1, F2 och F3 utvecklas över tiden 2030 – 2050
7. Vilken roll kan/skall Göteborgs Hamn spela för den nationella/regionala energiförsörjningen imorgon
8. Hur skall Göteborgs Hamn säkra godsnavets energiförsörjning
9. Vilka energikällor/produkter bör hanteras i Göteborgs hamn?
10. Hur skall Göteborgs hamnbolag agera för att möta behov?

Som en uppföljning av ägardialogen har ägaren begärt in en skriftlig redogörelse för resultatet av arbetet med framtidens Energihamn.

Risker

Den pågående energi- och klimatomställningen innebär en risk för mycket stor påverkan på Energihamnens verksamhet som idag i huvudsak går ut på att vara del i en logistikkedja för fossil energi. Syftet med arbetet med framtidens Energihamn är att minska dessa risker genom ett aktivt arbete med scenarier för utveckling och omställning av befintlig verksamhet samt nya möjligheter och affärsmodeller.

Bolagets bedömning

Göteborgs hamn har förutsättningar för att fortsatt ha en avgörande roll i Sveriges och Nordens energisystem. Framtidens energihamn skall vara Nordens ledande hubb för klimatneutrala bränslen till sjöfart, flyg och landtransport. Raffinaderierna är basen i bränsleproduktionen och vi ska stödja deras förnybara omställning. Vi skall också vara drivande i Sveriges resa mot klimatneutralitet genom att skapa en logistikkedja för lagring av biogen koldioxid och genom att utveckla ett centrum för grön vätgas, metanol och ammoniak. Framtidens energihamn kräver att vi säkrar omfattande elproduktion och eleffekt.

För att nå målet med framtidens energihamn kommer det att kräva nya tankesätt, nya samverkansformer med nya aktörer och stora investeringar. Vi måste vara modiga och våga ta ledningen, men också att ompröva riktningen när omvärlden förändras. Våra ambitioner och strategi har redan framdrift men kräver ökat fokus på verkställande och framtida intäkter. Genom att fortsatt vara ett lönsamt affärsområde kommer Energihamnen att kunna genomföra nödvändiga åtgärder för att utvecklas och möta ett nytt energilandskap.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Joachim Gunmalm,

Senior Manager Renewable Energy

Document Framtidens Energihamn	Version 1.0	Date 2022-05-31	Page
Part of	Valid from		
Administrator J.Gunmalm/L.Lilienberg	Dep. BS/BA	Responsible	Dep.

Framtidens Energihamn

Förord

Utvecklingen av Energihamnen och möjligheten att bidra till omställning av energisystemet är strategiskt viktig både ur ett affärsmässigt perspektiv för bolaget och i stadens arbete med att bidra till klimatomställningen. Bolaget arbetar därför i tät samverkan med industriaktörer och akademien i syfte att tydliggöra samhällets och industrins framtida energibehov och energibärare för att skapa lång- och kortsiktig vägledning för Energihamnens utveckling. Denna rapport ger en översiktlig sammanfattning av nuvarande kunskapsläge angående detta område kompletterat med en nulägesbeskrivning av Energihamnen och dess roll i energisystemet. Energiomställningen är ett område med mycket snabb teknisk och politisk utveckling och det är därför viktigt att löpande följa upp och utveckla kunskaper och strategier för att kunna möta framtiden.

Göteborgs hamn har förutsättningar för att fortsatt ha en avgörande roll i Sveriges och Nordens energisystem. Framtidens energihamn skall vara Nordens ledande hubb för klimatneutrala bränslen till sjöfart, flyg och landtransport. Raffinaderierna är basen i bränsleproduktionen och vi ska stödja deras förnybara omställning. Vi skall också vara drivande i Sveriges resa mot klimatneutralitet genom att skapa en logistikkedja för lagring av biogen koldioxid och genom att utveckla ett centrum för grön vätgas, metanol och ammoniak. Framtidens energihamn kräver att vi säkrar omfattande elproduktion och eleffekt.

För att nå målet med framtidens energihamn kommer det att kräva nya tankesätt, nya samverkansformer med nya aktörer och stora investeringar. Vi måste vara modiga och våga ta ledningen, men också att ompröva riktningen när omvärlden förändras. Våra ambitioner och strategi har redan framdrift men kräver ökat fokus på verkställande och framtida intäkter. Genom att fortsatt vara ett lönsamt affärsområde kommer Energihamnen att kunna genomföra nödvändiga åtgärder för att utvecklas och möta ett nytt energilandskap.

Innehåll

Förord.....	1
Sammanfattning.....	3
Bakgrund	5
Nulägesbeskrivning	5
Infrastruktur	6
Kajer	6
Rörinfrastruktur.....	7
Energianvändningen i Sverige och hamnens roll	7
Energiomställningen och Göteborgs hamn.....	9
Energiomställningen i transportsektorn	10
Raffinaderierna.....	12
Industrin	13
Elektrifieringen av samhället.....	14
Scenarier över tänkbar utveckling.....	14
Scenario "Bioraffinaderier Göteborg"	15
Scenario "Balanserad utveckling"	15
Scenario "Snabb elektrifiering och omställning till elektrobränslen"	16
Lönsamhet och affärsmodell.....	17
Dagens Affärsmodell	17
Affärsområde Energis lönsamhet.....	18
Långsiktig lönsamhet.....	19
Framtida affärsmodell.....	19
Möjligheter	20
Koldioxidlogistik	20
Bunkring	21
Energiogistik	23
Lagring	24
Elektrifiering och vätgassamhället	24
Bolagets uppdrag	25

Sammanfattning

Göteborgs hamns mission är att vara näringslivets garant för access till omvärlden och här skiljer sig inte Energihamnen från övriga delar av hamnen. I tillägg till den traditionella hamnrollen att vara näringslivets länk mellan land och hav har Energihamnen dock också rollen som nav i en mycket omfattande lagrings- och distributionsverksamhet för energi till regionen. Göteborgs hamn har en betydande roll i att förse det svenska och nordiska energisystemet främst med flytande bränslen till transportsektorn. Omkring 40 % av flytande bränslen som konsumeras i Sverige passerar Göteborgs hamn. Sammanfattningsvis kan sägas att Göteborgs energihamn idag har tre viktiga roller:

1. Vara raffinaderiernas garant för access till omvärlden
2. Förse transportsektorn i Norden, framför allt vägtrafik och utrikes sjöfart, med flytande bränslen.
3. Utgöra navet i Nordens viktigaste bunkringshubb

Energiomställningen i samhället har tagit fart och drivande är transportsektorn. De flesta långtids-scenarios pekar på en nedgång av raffinerade flytande bränslen i Europa från 2025 och framåt som en följd av klimatomställningen. Detta kommer att få stora effekter på flöden från energihamnen. Framför allt är det raffinaderiernas konkurrenskraft, produktionsnivå och omställning till produktion av biobränslen som påverkar volymerna i Energihamnen. Båda de stora raffinaderierna har påbörjat en omställning.

Kajinfrastrukturen i Energihamnen är gammal och står inför stora reinvesteringsbehov från senare delen av 20-talet och framåt för att upprätthålla nuvarande kapacitet och funktion. Det innebär att beslut om kommande användning av kajerna behöver tas inom 5–10 år. Som stöd till dessa beslut har scenarier tagits fram för långsiktig volymutveckling i Energihamnen. Beroende på vilket scenario som utvecklingen följer kommer infrastrukturbehovet att skilja sig åt. Rätt använda och regelbundet uppdaterade kan dessa scenarier ge stöd till framför allt infrastrukturutvecklingen i Energihamnen. Risken för överinvesteringar måste balanseras mot risken att inte kunna tillhandahålla den kapacitet som efterfrågas för befintliga affärer och för den gröna omställningen. De scenarier som tagits fram pekar på att volymerna befintliga affärer i Energihamnen minskar med 50-80 % fram till 2050 samtidigt som andelen fossila bränslen minskar med upp till 90 %.

Samtidigt kommer omställningen att innebära möjligheter för Energihamnen att vara aktiv i nya eller förändrade ekosystem inom energisystemet. Ett av dessa ekosystem kommer att vara transporter av infångad koldioxid för inlagring eller som råvara till nya bränslen. Projektet Cinfracap skapar förutsättningar för potentiellt mycket stora flöden av koldioxid, som dock kräver investeringar i järnvägsinfrastruktur för att kunna realiseras. Ekosystemet kring bunkring kommer sannolikt att förändras avsevärt under kommande decennier genom en omfattande dekarbonisering av sjöfartssektorn och där kan och bör Göteborgs hamn vara drivande för att tillgängliggöra nya bunkerbränslen genom tillstånd och lokal lagring. Lokal tillgänglighet av alternativa bunkerbränslen är i den påbörjade omställningen också en konkurrensfördel för att attrahera klimatneutral sjöfart till Göteborg, vilket krävs för att nå målet om 70 % reduktion av sjöfartens klimatutsläpp till 2030.

Göteborgs hamn bör därför ha som ambition att innan 2030 säkerställa lokal lagring av metanol, ammoniak och väte som bränslen för sjöfarten.

Även energiimport, -lagring och -distribution kommer att förändras som en följd av elektrifieringen och samhällets eventuella omställning till en vätgasekonomi. Där bör Göteborgs hamn tidigt vara aktiva för att etablera Göteborg som en framtida grön vätgashubb. Slutligen kommer Energihamnen även fortsättningsvis vara aktiv inom energiindustrins ekosystem, dels fortsatt som en oumbärlig del i raffinaderiernas logistikkedja, men också dels som en del i logistikkedjan för ”nya” energibärare som metanol och ammoniak och för nya energiråvaror från skogsindustrin. Rätt hanterad kommer rörinfrastrukturen i Energihamnen att fortsatt vara en konkurrensfördel som kan stödja en snabb övergång till fossilfria produkter.

Affärsområde Energi omsätter ca 270-280 mkr, och står för bolagets största intäcksström. Principen för dagens affärsmodell är satt för att gynna volymtillväxt av vara över kaj, där särskilt råoljan står för en oproportionerligt stor del av intäkterna. I takt med att råoljan ersätts med förnybar råvara, måste detta kompenseras för.

Affärsmodellen har fram till idag varit gynnsam för bolaget. Affärsområde Energi har totalt sett haft en positiv utveckling av totala intäkter under många år, trots att totala volymer över kaj minskat något sedan 2016 års toppnotering.

I Energihamnen äger Göteborgs hamn en större del av infrastrukturen än i övriga terminaler. Detta innebär en större kostnads massa för drift, underhåll och investeringar, vilket innebär att lönsamheten för affärsområdet är begränsad trots höga intäkter. Avkastningen på anläggningstillgångar har år 2015-2021 legat på i snitt 6 %. För att fortsatt ha en sund verksamhet och lönsamt affärsområde krävs anpassning av vår anläggningskostym i förhållande till volymutvecklingen över tid, samt justeringar i vår affärsmodell. De viktigaste åtgärderna i en ny affärsmodell för att säkra affärsområdets långsiktiga lönsamhet är att:

- Ökad andel fasta intäkter för att minska vår affärsrisk vid volymminskning. Bland annat bör vi teckna separata avtal för att finansiera nyinvesteringar så att vi inte är helt beroende av rörliga intäkter för dess lönsamhet. Vi behöver också teckna längre arrendeavtal för att säkra intäkter för framtida reinvesteringar.
- Fortsätt justera varuhamnsavgifter (VHA) med 1-2 årsintervall för att kunna vara följsamma med kommande utveckling, reinvesteringskrav och hastigheten i energiomställningen. VHA är ett viktigt styrmedel för oss för att bland annat kunna stödja den förnybara omställningen.
- Utvärdera möjligheten att ta betalt för bunkerflöden som idag är avgiftsfria, utan att tappa volymer till andra bunkerhubbar.
- Partnering och långsiktiga samarbeten för gynnsam utveckling av Energihamnen och våra kunder & partners.

Bakgrund

Göteborgs hamn har en betydande roll i att förse det svenska och nordiska energisystemet med främst fossila flytande bränslen till transportsektorn. Basen i detta är raffinaderierna som etablerades här 1947, 1956 respektive 1968. Energihamnen är också en viktig del av Göteborgs hamns verksamhet, med cirka en tredjedel av både omsättningen och kajanlöpen. Vi står nu inför en trolig omfattande omvandling av energisystemet i vårt närområde som, om och när den sker, kommer att få stora konsekvenser på produktion, handel och konsumtion av flytande bränslen. För att stå beredda inför denna omställning driver hamnen ett arbete med att skapa beredskap för förändring och omställning även av Energihamnen för att säkra dess roll även i ett nytt, klimatvänligare energisystem. Detta arbete kommer att intensifieras för att möta en allt snabbare utveckling i samhället.

Nulägesbeskrivning

Göteborgs hamns mission är att vara näringslivets garant för access till omvärlden och här skiljer sig inte Energihamnen från övriga delar av hamnen. I tillägg till den traditionella hamnrollen att vara näringslivets länk mellan land och hav har Energihamnen dock också rollen som nav i en mycket omfattande lagrings- och distributionsverksamhet för energi till regionen.

Energihamnen i Göteborg har under de senaste 5 åren hanterat i genomsnitt drygt 21,5 miljoner ton flytande energiprodukter över kaj tillsammans med 1,5 – 2 miljoner ton ytterligare som bunkers. Den största delen av flödet är råolja (43%) följt av diesel (25%) och tunga eldningsoljor (16%). Över 80% av produkterna transporteras till Norden eller Västeuropa.

Godset som hanteras i Energihamnen kan kopplas till tre huvudsakliga verksamhetstyper; raffinaderier, lagring och bunkring. Den största delen, över 80%, av flödet är direkt kopplat till raffinaderierna i form av import av råolja, komponenter och produkter och följande export och distribution av raffinerade produkter. Utöver det som hanteras över kaj så distribueras cirka två miljoner ton bränsle med lastbil och tåg lokalt till Västsverige från depån i Skarvikshamnen.

Lagring står för knappt 20% av flödet, varav en stor del idag är kopplat till raffinaderiernas produktion. Det finns tre aktiva lagringsbolag i Göteborgs hamn med lite olika profil och verksamhet. Inne i Skarviks- och Ryahamnen lagras främst eldningsoljor, diesel och bensin medan bergrummen i Syråla används till lagring av råolja. Lagring av olja sker av olika skäl, exempelvis som en del i en logistikkedja för att samla eller dela upp större laster, som strategisk lagring för att säkra tillgång till energi eller affärsmässig lagring för att invänta högre priser, så kallad contangolagring. Lagringsbolagen kan också erbjuda förädlingstjänster som blandning av produkter för att uppnå önskad specifikation. Delar av lagringen är transitvolym, dvs att produkten lastas in och ut från hamnen utan någon koppling till produktion eller konsumtion i regionen. Denna typ av lagring är särskilt konkurrensutsatt då Göteborgs hamn i detta fall konkurrerar med hamnar i hela Nordeuropa eller i vissa fall till och med hamnar i stora delar av världen. Volymen i lagringssegmentet har i det närmaste halverats de senaste fem åren mycket på grund av minskade flöden av tunga eldningsoljor från östersjöhamnar.

Bunkring står endast för cirka 2% av flödet över kaj enligt officiella siffror, motsvarande drygt 400 000 ton. Detta är de mängder som tas in utifrån för bunkring. Utöver det så lastas det ut mellan 1,5 – 2 miljoner ton över kaj men detta redovisas inte i siffrorna för Energihamnen eftersom hamnen inte tar betalt för bunkerbränslen som lastas ut för direkt bunkring till fartyg. Göteborg-Skagen är det viktigaste bunkerområdet i Skandinavien. Närmare två tredjedelar av Sveriges totala bunkring för internationell sjöfart lastas ut över kaj i Göteborgs hamn.

Infrastruktur

Kajer

Energihamnen består i dag av tre områden, Torshamnen, Skarvik och Rya, med kajkonstruktioner byggda under 1950 och 60-talet. Konstruktionerna består i huvudsak av betongdäck på pålar och kassuner som står fritt i havsvattnet och är grundlagda i lera och i vissa fall i lera till berg. Konstruktionerna är beräknade och utformade enligt den tidens normer vad gäller tex betong-, armeringskvalité och utformning som ger en beräkningsteknisk livslängd på 50 år. Den faktiska livstiden för konstruktioner överstiger i de flesta fall den beräkningstekniska beroende på hur konstruktionen har belastats och i viken takt nedbrytningsmekanismer som tex armeringskorrosion utvecklats.

För att säkerställa att konstruktionerna klarar av den verksamhet vi har i dag, samt planera in reinvesteringar och ombyggnader i tid, har GHAB i många år fokuserat på ett systematiskt förvaltningsarbete som omfattar återkommande inspektionsprogram (över och under vatten), kontrollprogram, armerings- och betonganalys samt tillståndsbedömning. Utifrån konstruktionernas ålder och konstaterade status sätts frekvens för inspektioner och kontrollprogram och bedömningar görs om begränsningar behöver genomföras i avvaktan på åtgärd. I dag finns begränsningar på en kaj i Skarvik, Kustkajen. Övriga kajer kan användas och belastas enligt verksamhetens krav.

I Torshamnen har ett reinvesteringsprogram för kajdäckets konstruktioner pågått i drygt 10 års tid. Programmet omfattar åtgärder som görs under pågående produktion för att säkerställa konstruktionen i minst ytterligare 20 år. Programmet bedöms pågå under stora delar av resterande livslängd. Utredningar pågår hur och om det är möjligt att reparera grundläggningen när det blir aktuellt. Bedömningen är att reparation av grundläggning skulle kunna behövas startas om ca 10–15 år beroende på val av metod och om arbetena skall genomföras under pågående produktion eller ej.

I Skarvikshamnen är utredningar om möjligheter att genomföra reparationer och reinvesteringar påbörjade för samtliga kajer och bedöms slutföras kommande 5 år. Reinvesteringar finns med i 10-årsplanen men omfattning är mycket osäker tills fördjupade utredningar har genomförts. Dessa är inplanerade i kommande års verksamhet. För tex Kustkajen har utredningar om möjliga metoder och framtida användning genomförts och inriktningsbeslut från styrelsen finns att starta upp förstudie för genomförande av två nya kajlägen.

För kajlägena i Skarvik är bedömningen i dag att större reparationsarbeten eller nybyggnation behöver påbörjas för samtliga kajlägen inom kommande 10–15 år förutsatt att man inte ändrar användning eller att verksamheten på respektive kaj flyttas eller avvecklas. Det innebär att beslut om kommande användning behöver tas inom 5–10 år. Som stöd till dessa beslut har scenarier tagits

fram för långsiktig volymutveckling i Energihamnen. Beroende på vilket scenario som utvecklingen kommer infrastrukturbehovet att skilja sig åt.

För kajkonstruktionen i Ryahamnen har reinvesteringar genomförts i omgångar och slutförs under 2022. Inga större reinvesteringar finns inplanerade i kommande 10-årsplan. Inom 15 år behöver inriktningsbeslut tas för framtida användning.

Rörinfrastruktur

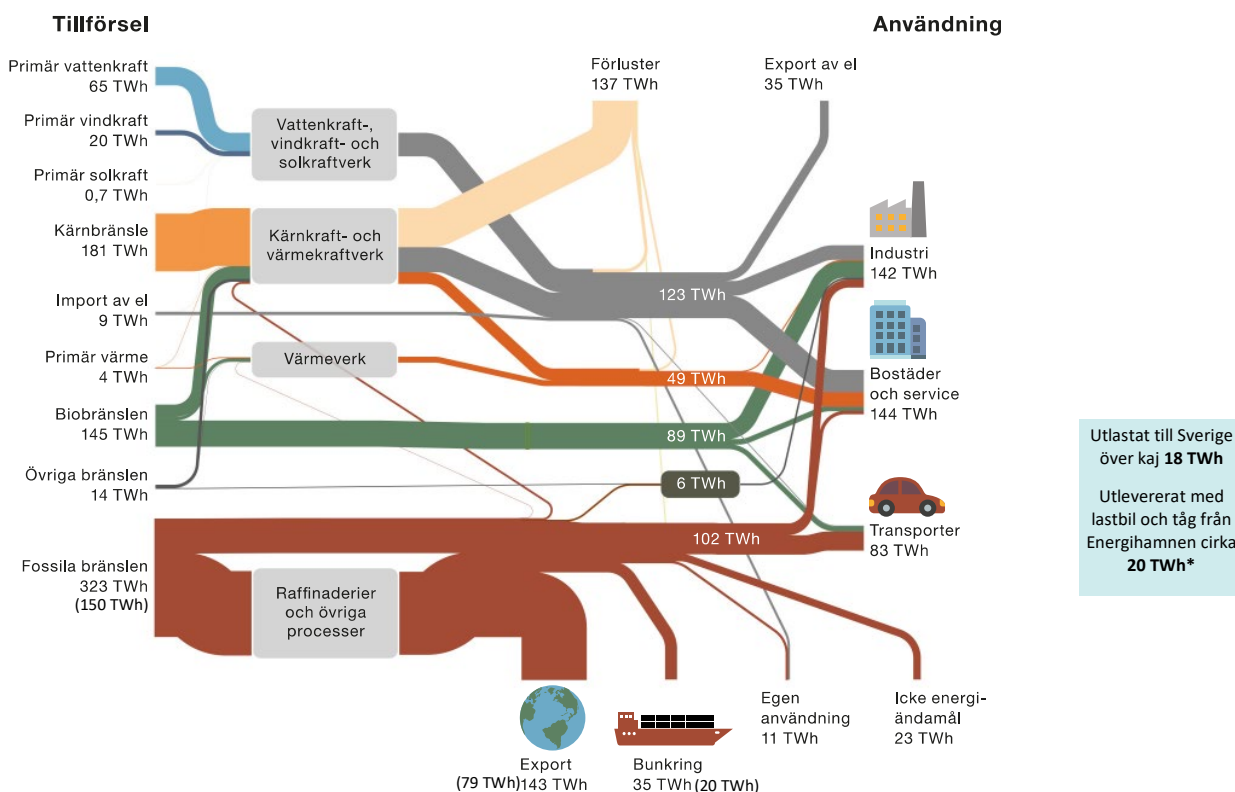
Göteborgs hamn äger och förvaltar ett rörledningssystem vars syfte är att kunna pumpa produkter mellan depåer, raffinaderier, och kajer/fartyg. Detta tillför ett stort värde för kunderna som kan dela på gemensam infrastruktur istället för att ha separata rör. Systemet har en total längd på c:a 20 km och är i dagsläget uppdelat i tre delsystem; ett system för tunga eldningsolja ett system för bensin och ett system för diesel och lätta eldningsolja. Användning av systemet av kunderna regleras av ett avtal där ansvar för pumpningar tas av användarna och där avgifter baseras på självkostnadspris. Göteborgs hamn har därför relativt få ekonomiska risker kopplade till systemet. Utmaningen handlar i stället om att balansera ekonomin och utvecklingsbehovet på systemet så att kostnaden för pumpning hålls på en konkurrenskraftig nivå. Systemet är efter underhållsinsatser och utbyggnader det senaste decenniet för nuvarande funktion i gott tekniskt skick. Rörsystemet är till stor del byggt på 50- och 60-talet. Delar av systemet riskerar därmed alltid att behöva bytas ut på grund av slitage. Vart sjätte år görs inspektioner och det finns ett pågående program för att säkra tillräcklig standard.

Den pågående omställningen från fossila oljor till biobaserade produkter kommer sannolikt att innebära en större spridning av specifikationer på produkterna samtidigt som storlekarna på partier minskar. Rörsystemet är flexibelt uppbyggt och står väl rustat för att möta en omställning till förnyelsebara bränslen genom konvertering av befintliga rör i takt med att överkapacitet uppstår när ett fossilt segment fasas ut. Rörsystemet behöver utvecklas genom ökad digitalisering och automatisering för att möjliggöra effektiv hantering av mindre partier och olika åtgärder för att säkerställa att temperatur och kontamineringsgrad på produkter som pumpas på ledningarna hålls inom snäva toleranser.

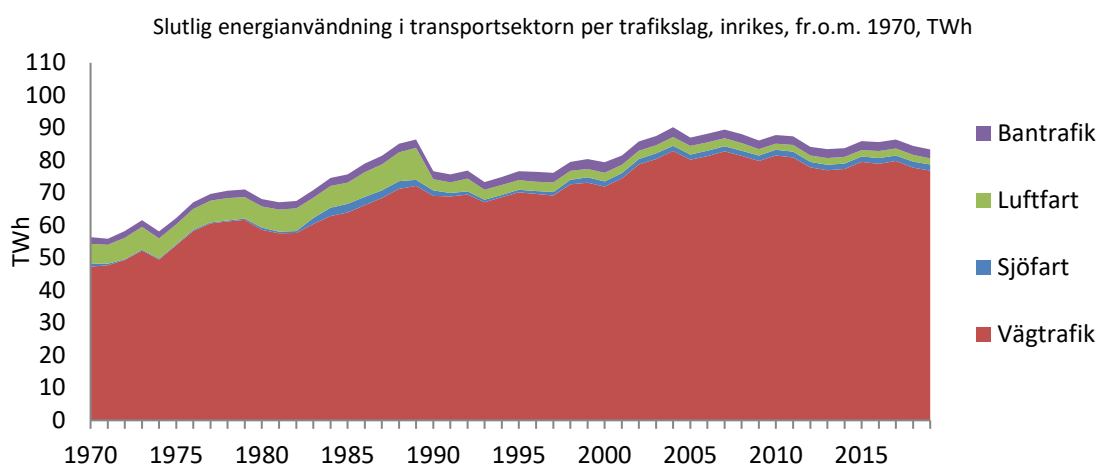
Energianvändningen i Sverige och hamnens roll

Energianvändningen i Sverige såg 2019 ut enligt Figur 1. Värden inom parentes anger flödet över Göteborgs hamn. Energianvändningen i Sverige har legat på en relativt jämn nivå sedan mitten på 80-talet trots stadig befolkningsökning, tack vare energieffektiviseringar. Användningen av flytande bränslen är till stor del koncentrerad till transportsektorn, medan Industrin övervägande använder fasta biobränslen eller el. Industrins användning av fossila bränslen utgörs främst av järn- och stålindustrins och cementindustrins användning av kol, koks och tunga eldningsolja.

Figur 1: Sveriges energisystem 2019 (Källa: Energimyndigheten, Energiläget 2021, samt Göteborgs hamn)

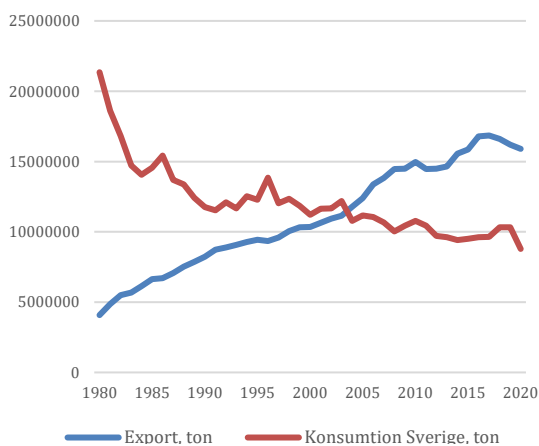


Transportsektorn domineras stort av vägtrafiken, där personbilar och lätta lastbilar i sin tur står för den största delen av energiförbrukningen. Energiförbrukningen i transportsektorn har minskat något de senaste 15 åren trots befolkningsökning och ekonomisk tillväxt. Detta kan främst tillskrivas minskad bränsleförbrukning i fordonen och en bred övergång på personbilssidan från bensinmotorer till mer effektiva dieselmotorer.



Figur 2: Transportsektorns energianvändning i Sverige

Genom ökade krav på inblandning av biokomponenter i bränslen och mer energieffektiva fordon har också bensin- och dieselförbrukning i Sverige minskat med en fjärdedel de senaste 15 åren och ersatts med biobränslen. Ser man till ett längre perspektiv har samhällets förbrukning av petroleumprodukter halverats sedan 80-talet. Den svenska raffinaderibranschen har historiskt mött denna minskning av hemmamarknaden med ökad export, främst till Norden och Nordvästeuropa. De svenska raffinaderierna är lönsamma och har också fått stöd i denna utveckling av att raffinaderier i närområdet lagts ned på grund av bristande lönsamhet, nu senast Nantaali i Finland och Slagen i Norge under 2021.



Figur 3: Svensk export och konsumtion av petroleumprodukter (källa: SCB)

Mycket tack vare koncentrationen av raffinaderier i Göteborg passerar en stor andel, cirka 40%, av de flytande bränslen som tillförs det svenska energisystemet Göteborgs hamn. Totalt motsvarar detta cirka 8% av den totalt tillförda energin i Sverige. Sammanfattningsvis kan sägas att Göteborgs energihamn idag har tre viktiga roller:

1. Vara raffinaderiernas garant för access till omvärlden
2. Förse transportsektorn i Norden, framför allt vägtrafik och utrikes sjöfart, med flytande bränslen.
3. Utgöra navet i Nordens viktigaste bunkringshubb

Energiomställningen och Göteborgs hamn

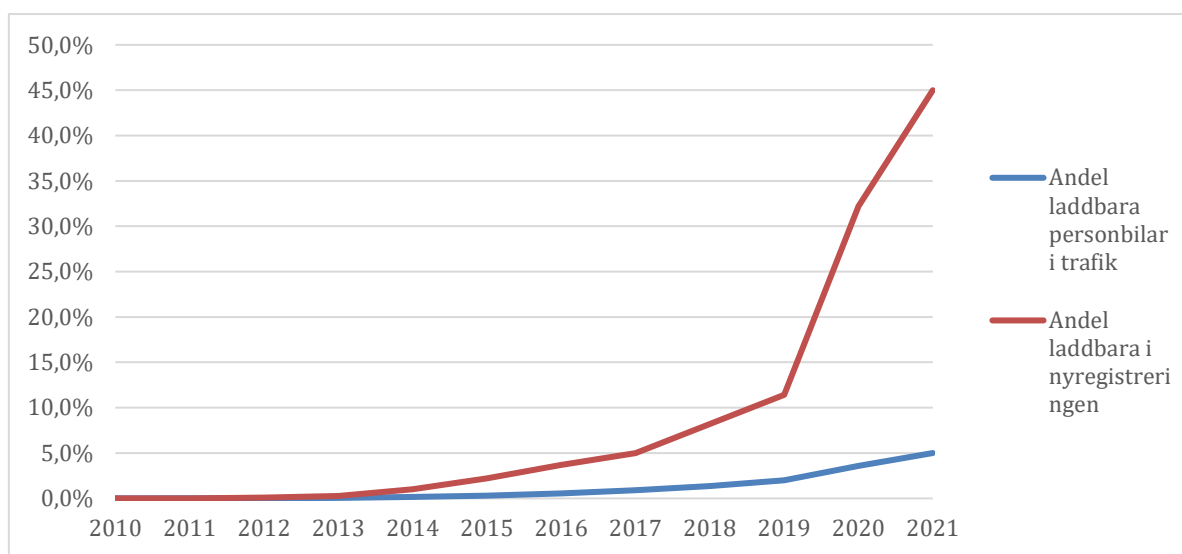
Klimatförändringarna och nu även Ukrainakriget driver på en omställning av Sveriges och Västeuropas energisystem mot minskat fossilberoende både av klimatskäl och av säkerhetsmässiga skäl. Hur snabb och omfattande denna omställning prognosticeras att bli skiljer sig mycket åt i olika prognoser. Generellt kan sägas att ju senare en prognos gjorts, desto snabbare förutspår den att omställningen kommer att gå. Detta är dels en effekt av att omställningen faktiskt har gått snabbare i vissa delar av samhället än vad tidigare antagits, dels en effekt av att klimatlagstiftning skärpts på senare tid samtidigt som skarpa löften från stater och näringsliv om utsläppsminskningar ökat. Ett exempel på detta är EU:s föreslagna "Fit for 55" paket som kraftigt höjer ambitionerna på reduktion av växthusgaser och som sannolikt kommer att skynda på omställning inom exempelvis vägtrafik och sjöfart om det blir lagstiftning. Ett annat viktigt exempel är löfterna från fordonstillverkare att helt sluta sälja fordon med enbart förbränningsmotor i Europa, där årtalet för detta varierar från 2025 till 2035 eller senare. Just fordonsindustrins tydliga omsvängning är talande eftersom den är baserad på företagsekonomiska faktorer. Sannolikt har de sett vart utvecklingen är på väg och positionerar sig nu för den framtiden. För Energihamnens del är det framför allt raffinaderiernas konkurrenskraft, produktionsnivå och eventuella omställning till produktion av biobränslen som påverkar volymerna i Energihamnen. Viktigast för detta är förändringar inom transportsektorn i Norden

som påverkar efterfrågan på flytande bränslen eftersom det direkt påverkar flöden över kaj i Göteborg. Generellt kan sägas att Norden går före i omställningen jämfört med resten av Europa och världen, och i Norden går Sverige och Finland före med löften om klimatneutralitet 2045 respektive 2035.

Energiomställningen i transportsektorn

Transportsektorn är en av de stora utsläpparna av växthusgaser; i Sverige står inrikes transporter för en tredjedel av utsläppen och i EU knappt en fjärdedel. Den största andelen av transportsektorns utsläpp är personbilar och lätta lastbilar som tillsammans står för 70% av utsläppen och därmed också bränslekonsumtionen. Transportsektorn är också en sektor där tekniken för dekarbonisering till stor del redan finns på plats. Allting talar för att personbilar kommer att vara batterielektiska i allt större utsträckning medan tunga fordon har några fler alternativ, exempelvis bränsleceller, biometan och biodiesel. Prisutvecklingen på laddbara bilar i relation till förbränningsmotorbilar tillsammans med statliga incitamentsprogram har drivit upp de laddbara bilarnas andel av nyförsäljningen. Den senaste tiden har andelen laddbara bilar varit mångdubbelt högre än vad som prognosticerats. I december 2021 stod laddbara bilar för 60 % av nyregistreringarna, vilket exempelvis IVL år 2020 i en studie för Trafikanalys bedömde skulle ske först 2030. Teknikutvecklingen, framför allt när det gäller batterikostnader har gått mycket snabbare än prognosticerat och statliga stödssystem för att styra konsumenter har haft stor effekt. I Norge har denna utveckling gått ännu fortare med över 90% laddbara bilar i nyregistreringarna 2021 och en andel laddbara personbilar andel av fordonsparken som närmar sig 20%. Konsumtionen av bensin och diesel i transportsektorn har också minskat med 16% på tio år i Norge trots ökat antal fordon.

Lagstiftning och löften kring klimatutsläpp har skärpts påtagligt runt om i världen de senaste åren. Framför allt EU har med förslaget "Fit for 55" ställt in siktet mot klimatutsläpp i transportsektorn.



Figur 4: Laddbara personbilar i Sverige 2010 - 2021

De viktigaste målen och åtgärderna i detta och tidigare lagförslag är:

- CO2 reduktion för nya personbilar med 15% från 2025, 55% från 2030 och 100% från 2035. Basår är 2021 och målet för 2035 innebär i praktiken ett förbud för förbränningsmotorer för kolbaserade bränslen i personbilar. Det som räknas är utsläppen från avgasröret oavsett källa till bränslet, dvs ingen avräkning får göras för användning av biobränslen.
- CO2 reduktion för nya tunga lastbilar med 15% från 2025 och 30% från 2030 relativt nivån juli 2019-juni 2020. Detta krav kommer att kräva en omfattande försäljning av tunga noll-utsläppsfordon från 2030.
- Direktiv angående skapandet av en laddinfrastruktur i medlemsländerna för att påskynda elektrifieringen av fordonsflottan. Kraven rör både antal laddställen per registrerat laddbart fordon och hur tätt de ska ligga inom TEN-T nätverken.
- Minimikrav på infrastruktur för vätgastankning
- Krav på minimiandel biobränslen i bränslen för transportsektorn. Direktivet ställer även krav på ursprunget till bränslena där bidraget från bränslen gjorda av mat eller matgrödor max får uppgå till 2020 års nivå + 1%. Det finns också miniminivåer för andelen avancerade biobränslen och e-bränslen.
- Krav på biobränslen i flygsektorn med kraftigt ökade nivåer från 2035
- Krav på minskade klimatutsläpp från sjöfarten. I denna sektor är det dock till skillnad från på land tillåtet att tillgodoräkna sig reduktioner genom att använda biobränslen, dock ej bränslen som görs av mat eller matgrödor.

Dessa lagförslag kommer, om det blir verklighet, sannolikt att kraftigt öka elektrifieringstakten i transportsektorn. Det underlättar också för fordonsindustrin att ställa om genom att det i praktiken inför ett slutdatum för förbränningsmotorer i EU. Det är dyrt och komplicerat för fordonstillverkare att ha parallell tillverkning av två helt skilda drivlinor och fler och fler tillkännager nu datum när de skall sluta sälja bilar med förbränningsmotor.

När det gäller klimatambitionerna vill EU nu reducera utsläppen av växthusgaser med 55% till 2030 (jämfört med 1990) och vara helt klimatneutrala 2050. Flera länder i vårt närområde går längre än så, exempelvis Danmark som vill reducera utsläpp med 70% till 2030 och Finland och Sverige som skall vara helt klimatneutrala 2035 respektive 2045.

I Sverige drivs dekarboniseringen av transportsektorn främst genom reduktionsplikten som genom världens högsta krav på bioinblandning av bränslen har gjort Sverige till storkonsument av framför allt HVO. Mellan en fjärdedel och en tredjedel av världsproduktionen av HVO går till Sverige. Efterfrågan på biodrivmedel har drivit upp priset på bioråvaror kraftigt det senaste året, vilket också reflekteras i drivmedelspriserna. Genom Bonus-Malus systemet försöker Sverige också stimulera elektrifiering av personbilsflottan, vilket verkar ge effekt. Sverige ligger i topp i världen när det gäller nyregistreringar av laddbara bilar, endast slagna av Norge som har mycket kraftiga subventioner av elbilar. Sammanfattningsvis är det tydligt att personbilarna, den absolut största förbrukaren av flytande bränslen, kommer att elektrifieras. Omställningstakten är väsentligt högre än vad som förutspått, framför allt i de nordiska länderna dit huvuddelen av volymerna från Göteborgs hamn distribueras. Utvecklingen går långsammare för tunga fordon vilka står för 20% av förbrukningen, men

under 2022 och 2023 kommer de ledande tillverkarna alla komma med elektriska alternativ och utvecklingen bör accelerera under senare delen av 20-talet.

Raffinaderierna

Raffinaderierna i Göteborg kommer att påverkas av samhällets energiomställning och deras utveckling är i sin tur avgörande för Göteborgs hamns volymer över kaj och därmed infrastrukturbehovet i Energihamnen. Båda de stora raffinaderierna har påbörjat en omställning, där Preem var pionjärer inom produktion av HVO av råvaror från skogsindustrin. St1 investerar just nu stort i motsvarande produktion vilket kommer att innebära en total produktionskapacitet på biobaserad HVO i Göteborg på cirka 600 000 ton. Samtidigt pågår en beslutsprocess inom Preem att bygga ut biobränslekapaciteten på Göteborgsraffinaderiet med ytterligare en miljon ton.

De flesta långtidsscenarios pekar på en nedgång av raffinerade flytande bränslen i Europa från 2025 och framåt som en följd av klimatomställningen. Drivande i nedgången är ökande elektrifiering av framför allt lätta fordon. Parallellt med minskningen av flytande bränslen sker ett skifte från fossila till förnyelsebara bränslen vilket innebär att förbrukningen av fossila bränslen minskar snabbt. Ett lokalt raffinaderi räknar exempelvis med en minskning av den totala konsumtionen av flytande fossila bränslen på cirka 80% i Sverige och 25% i Nordvästeuropa till 2030. Till 2050 varierar scenarios från olika källor mellan 80% och 50% minskning av flytande bränslen i Europa.

Den stora spridningen i scenarios och prognoser beror på den stora osäkerheten kring hur snabbt en energiomställning kan gå. För det första är det generella marknadsläget osäkert för raffinaderier och intresset från kapitalmarknaden begränsat på grund av en ovilja att investera i fossil energi. Det finns redan idag en viss överkapacitet inom raffinaderiindustrin i Europa när det gäller vissa produkter. Denna överkapacitet förväntas växa i takt med den accelererade elektrifieringen av fordonsflottan samtidigt som en ändrad fördelning av efterfrågan på raffinerade produkter sannolikt kommer att pressa ner marginalerna på tidigare lönsamma produkter som bensin. En utslagning av mindre konkurrenskraftiga raffinaderier är därför väntad. Finansmarknadens snabbt ökade fokus på hållbara investeringar innebär att investeringsviljan i bolag med övervägande fossil produktion är högst begränsat, även om de direkta affärsriskerna bedöms som hanterbara.

För det andra är de mer specifika riskerna kopplade till omställningen stora. Både efterfrågan och de framtida marginalerna på marknaden för biodrivmedel är svåra att förutse vilket ytterligare dämpar investeringsviljan. Här finns en rad osäkerheter som samspekar på ett utmanade sätt:

- Det regulatoriska läget är osäkert, vilket är problematiskt då betalningsviljan för och efterfrågan på biodrivmedel till övervägande del drivs av politiska beslut;
- Viktiga men svårförutsägbara teknikval kommer göras inom transportsektorns olika delar, så som tunga fordon, flyg och fartyg, med stor möjlig påverkan på framtida efterfrågan på biodrivmedel;
- En snabbt ökad konkurrens på bioråvara är väntad, både från andra producenter av biodrivmedel och från material- och petrokemiindustrin, vilket i sin tur riskerar att erodera marginalerna på marknaden för biobränslen;

- Betydande tekniska osäkerheter råder kring nya framväxande produktionsmetoder för framställning och förädling av olika sorters råvara;
- En större omvärdering pågår kring skogs- och pappersindustrins utveckling, drivet både av politiska skäl och av den pågående struktumvandlingen inom industrin, vilket sammantaget kan tänkas få stor påverkan på tillgången och priset på restströmmar från skogs- och pappers/massaindustrin.

För det tredje finns riskfaktorer kopplade till Göteborgs geografiska läge. Det är inte självklart att Göteborg kan konkurrera om nya kapitalinvesteringar med andra mer centralt belägna platser där större industrikluster inom bränsleindustrin redan finns på plats. I osäkra tider söker sig gärna kapitalet till mer säkra kort, vilket inom energibranschen handlar om ARA-området (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen). Neste valde till exempel nyligen att stänga sin mindre produktionsanläggning i Finland för att istället göra stora nyinvesteringar i Rotterdam eftersom de där kan uppnå kostnadsfördelar, delvis som en konsekvens av redan utbyggd infrastruktur för produktion av vätgas. Preems båda raffinaderier tillhör dock den mest lönsamma kvartilen i Europa, bland annat tack vare kopplingen till fjärrvärmesystemet, något som ger stöd till potentiella investeringar. Samtidigt finns faktorer kopplade till Sveriges och Västsveriges geografiska läge som också kan utgöra fördelar. Till exempel kan den relativa närheten till stora pappers- och massabruk utgöra en fördel, då detta skulle kunna skapa en konkurrensfördel kring en ny råvaruström.

Industrin

Svensk industri är ingen storkonsument av fossila bränslen, med två undantag; cementindustrin och järn- och stålindustrin. Ingen av dessa förses i någon större omfattning med bränslen från Göteborgs hamn och potentialen för framtida försörjning via Göteborgs hamn är liten.

Svensk skogsindustri däremot har en stor potential för ökad produktion av avancerade biodrivmedel där logistikkedjorna potentiellt kan gå över Göteborgs hamn. Exempelvis levererar Södra idag råtallolja till SunPine i Piteå som efter förbehandling går in som råvara till biodiesel i Preems raffinaderi i Göteborg. St1 investerar tillsammans med SCA för att skapa motsvarande produktion i St1:s raffinaderi, men tillgången på dessa råvaror är begränsad. Teknikutvecklingen gällande nästa generations biobränslen från skogen där tillgången på råvara är större, exempelvis pyrolysoljor från sågspån eller grenar och toppar går dock fort. Råvara produceras nu i små volymer, ofta i samriskprojekt mellan skogsindustrin och bränsleföretag, och planer finns på storskalig produktion. Dessa produkter kan användas av raffinaderier för inblandning i fossila strömmar vilket testas av Preem i Lysekil eller för framställning av helt grön bensin, diesel eller flygbränsle. Avgörande för möjligheten att dessa produkter skulle transporteras via Göteborg är framför allt storleken på flödet och val av logistiklösning. Mindre produktionsenheter med en produktion på 25 – 50 000 ton/år skulle kunna kopplas samman med Göteborg via järnväg för vidare transport ut i världen, medan större produktionsenheter mer sannolikt placeras vid en existerande hamn nära källan till skogsråvara.

Elektrifieringen av samhället

Omfattningen av den utökade elektrifiering som krävs av framför allt transport- och industrisektorn för att möta klimatutmaningarna liknar den ursprungliga elektrifieringen av Sverige under 1900-talet då vattenkraft och kärnkraft byggdes ut tillsammans med transmissionsnätet. Denna andra elektrifieringsvåg måste dock genomföras i en mer komplex omvärld med mängder av privata aktörer som ska samarbeta med elnätsmonopol, mer stringenta miljöprövningskrav och stora överklagandemöjligheter. Totalt kan elbehovet enligt elektrifieringsstrategin komma att fördubblas till 2045. Under samma period når mycket av dagens elproducerande enheter sin beräknade livslängd. Detta är en mycket stor utmaning för samhället som ska mötas med en kraftfull utbyggnad av både elproduktion och elöverföringskapacitet.

Regeringens ambition i den nationella elektrifieringsstrategin är att stabil eltillgång med låg miljöpåverkan och till konkurrenskraftiga priser även fortsatt skall vara en konkurrensfördel för svensk industri. Samtidigt skall Sverige bidra till klimatomställning utanför de nationella gränserna genom att fortsatt vara en nettoexportör av fossilfri el, och även genom omställning och utveckling av industrin kunna exportera exempelvis fossilfritt järn, stål, batterier och vätgas. Den främsta möjligheten för utbyggnad av elproduktionen i Sverige är enligt de flesta bedömare vindkraft, både land- och havsbaserad.

Denna utveckling möter dock ett antal utmaningar. Redan idag drabbas områden i Sverige av effektbrist och marginalerna för att upprätthålla kraftbalansen på elnätet krymper. Samtidigt är nettoexporten av el på rekordnivåer. Detta är en logisk följd av att planerbar produktion som vatten- och kärnkraft ersätts med oplanerbar produktion som vind- och solkraft utan tillgång till storskalig energilagring. Dessutom stöter utbyggnaden av elproduktionen på stort motstånd, exempelvis stoppades 78 % av planerade vindkraftsprojekt av kommunala veton under 2021.

Väte skulle kunna ta rollen både som energilager för att utjämna obalanser i produktion och konsumtion av el och som export-/importmedium för el. Om utvecklingen skulle gå åt det hållet finns det potential i Göteborgs hamn både till lagring och till import/export av väte i någon form, framför allt i Torshamnen.

Scenarier över tänkbar utveckling

Utifrån den pågående energiomställningen i samhället har tre scenarier tagits fram över tänkbar framtida volymutveckling för befintliga affärer i Energihamnen. Fokus i scenarierna ligger naturligt på raffinaderiernas konkurrenskraft och utveckling då de står för över 80 % av volymen i Energihamnen. Syftet med dessa scenarier är inte att de ska ses som prognoser, utan som hypoteser att utgå ifrån vid exempelvis beräkning av lönsamhet eller planering av infrastrukturbehov. Scenarierna är inte heller statiska utan kommer att uppdateras löpande utifrån förändringar i omvärlden som kan antas påverka utvecklingen i Göteborgs hamn. Ett exempel på sådana förändringar är investeringsbeslut från raffinaderierna om utökad produktion av biobränsle, ett annat kan vara politiska beslut om takten i utfasningen av fossila bränslen.

Rätt använda och regelbundet uppdaterade kan dessa scenarier ge stöd till framför allt infrastrukturutvecklingen i Energihamnen. Utgående från scenarierna kan exempelvis anlöpsmönster tas fram baserat på volymer, marknader och förväntad fartygsstorlek. Dessa anlöpsmönster kan sedan användas till att uppskatta anläggningsutnyttjande och infrastrukturbehov så att risken för överinvesteringar balanseras mot risken att inte kunna tillhandahålla den kapacitet som efterfrågas för befintliga affärer och för den gröna omställningen.

Scenario "Bioraffinaderier Göteborg"

Båda de stora raffinaderierna är aktiva i omställningen till biobränslen och investerar kraftigt för att öka kapaciteten för framställning av biodiesel, -bensin och -flygbränsle från olika råvaror under 20-talet. Produktionen av biobränslen är fullt utbyggd till 4 Mton 2035. Ett raffinaderi blir klimatneutralt 2035 och fokuserar produktionen av biobränslen i Göteborg. Från 2040 och framåt minskar produktionen av biobränslen på grund av minskad lönsamhet som en följd av ökad konkurrens om råvaror, växande produktion i omvärlden och minskande efterfrågan på flytande bränslen i regionen.

Det andra raffinaderiet fortsätter med det fossila så länge som det går, men minskar gradvis importen av produkter och täcker mer av sitt behov med egen produktion. Efterhand minskar den fossila produktionen i takt med att omvärldsvolymer dalar. Under 40-talet lägger båda raffinaderierna ner den fossila delen helt utan ersättning. Nynäs stannar kvar med i princip oförändrad produktion under perioden.

Lagringsbolagens transitvolymer skiftar över mot förnybart, framför allt inom befintliga tankparker och segmentet lyckas bibehålla nivån på hanterade volymer över tid.

Ingen inlagring av råolja sker i bergrummen efter 2035.

Bunkermarknaden följer EU:s krav på omställning till klimatneutrala bränslen som metanol och ammoniak. Hanterade volymer i Göteborg bibehålls över tid genom insatser för att främja nya bränslen både inom lagring och bunkring.

Scenario "Balanserad utveckling"

Raffinaderierna satsar på biobränsle begränsat till de satsningar som redan kommunicerats, samt ett begränsat ytterligare tillskott. Total produktionskapacitet för biobränslen i Göteborg är fullt utbyggd till 1,8 Mton/år 2035.

Ett raffinaderi blir klimatneutralt 2035 medan det andra fortsätter med den fossila produktionen så länge som den är lönsam, men minskar gradvis importen av produkter och täcker mer av sitt behov med egen produktion. Efterhand minskar den fossila produktionen i takt med att omvärldsvolymer dalar. Under 40-talet lägger båda raffinaderierna ner den fossila delen helt utan ersättning. Nynäs stannar kvar med i princip oförändrad produktion under perioden.

Lagringsbolagen tappar volymer på grund av att minskad produktion i raffinaderierna sänker Göteborgs attraktivitet som transithub, samtidigt som konkurrens från lagring på kontinenten ökar när investeringar i större utsträckning hamnar där.

Ingen inlagring av råolja sker i bergrummen efter 2035

Bunkermarknaden tappar något i samband med övergången till andra bränslen eftersom den naturliga källa till premiumbränslen som raffinaderierna utgör idag minskar. Omställningen av bunkermarknaden går långsammare än vad EU kräver i fit for 55.

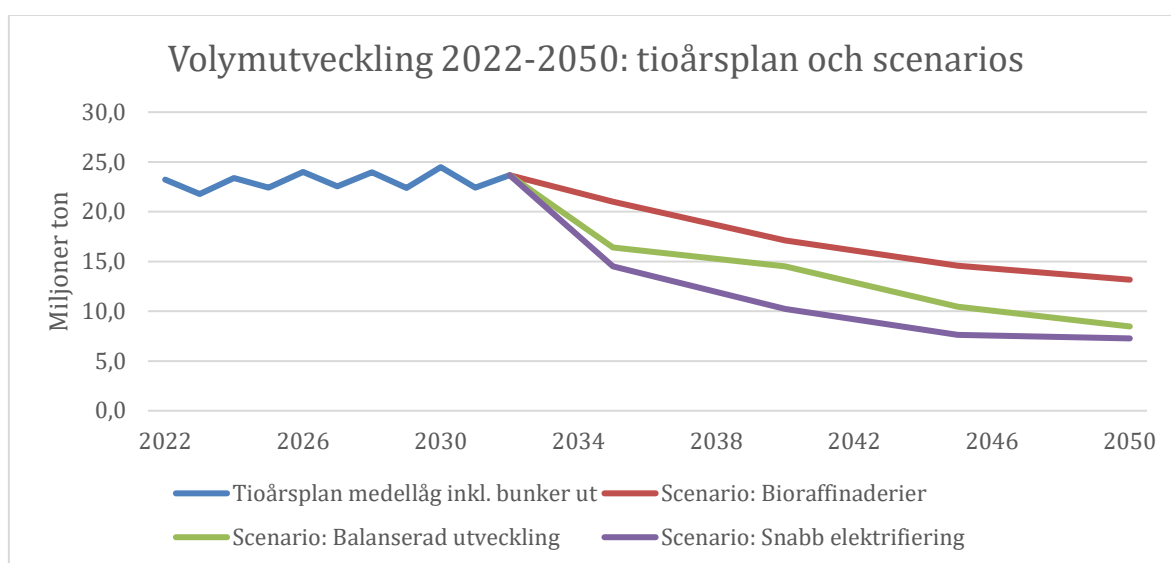
Scenario "Snabb elektrifiering och omställning till elektrobränslen"

En snabb elektrifiering och politik som gynnar eldrift och elektrobränslen innebär att ytterligare satsningar på biodrivmedel anses vara för riskfyllda. Inga ytterligare satsningar utöver de redan påbörjade sker på kapacitet för biobränslen i Göteborg. Det ena raffinaderiet ställer om till klimatneutralitet 2035 med endast små volymer fossila bränslen i Göteborg och helt fossilfritt från 2040. Det andra raffinaderiet fortsätter med det fossila så länge som det går, men minskar gradvis importen av produkter och täcker mer av sitt behov med egen produktion. Ett raffinaderi stänger under tidigt 40-tal när totala europeiska volymer börjar närma sig 50% av 2020. Nästa stänger under andra halvan av 40-talet. Nynäs stannar kvar med i princip oförändrad produktion under perioden.

Lagringsbolagen tappar volymer på grund av minskad attraktivitet när konsumtionen i regionen dalar och i takt med minskad raffinaderiproduktion.

Ingen inlagring av råolja sker i bergrummen efter 2035.

Bunkermarknaden tappar något i samband med övergången till nya bränslen på grund av ökad konkurrens när raffinaderierna tappar marknad. Omställningen av bunkermarknaden går snabbare än EU:s krav.



Figur 5: Volymutveckling i Energihamnen vid olika scenarier

Figur 5 visar hur utvecklingen skulle kunna bli för mängden hanterat gods inom befintliga affärer i Energihamnen utgående från de tre scenarier som tagits fram. Samtliga scenarier pekar på en minskning av volymerna i framtiden, där storleken på minskningen till största delen beror på hur stora investeringar som görs i raffinaderierna för att ställa om produktionen till biobaserade produkter. Till dessa volymer kommer också de nya affärsmöjligheter som energiomställningen ger, vilka behandlas i avsnittet Möjligheter.

Lönsamhet och affärsmodell

Dagens Affärsmodell

Affärsområde Energi omsätter ca 270-280 mkr, och står för bolagets största intäktsström.

Affärsområdets intäktsströmmar idag är

- Arrendeavgift, baserad på arrenderad yta.
- Varuhamnsavgift för volymer som lossas/lastas över kaj, kr/ton
- Fartygshamnsavgift för anlöpande fartyg baserat på fartygets storlek, kr/GT

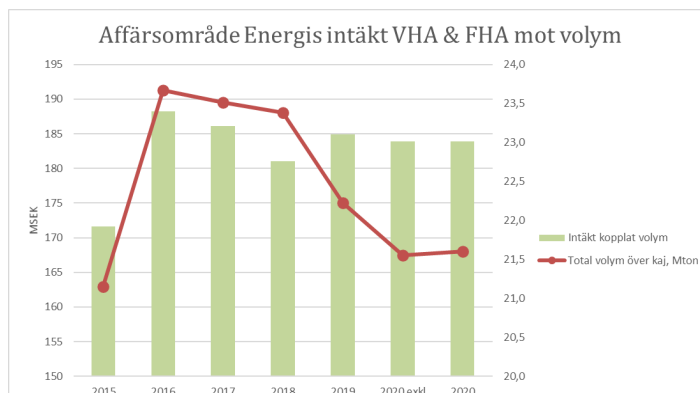
Av ovan tre intäktsströmmar är arrendeavgiften fast, medan fartygshamnsavgift och varuhamnsavgift är rörliga och baseras på volymflöden till/från Energihamnen.

Principen för dagens affärsmodell är satt för att gynna volymtillväxt av vara över kaj. Varuhamnsavgiften för bolagets olika kunder speglar deras volym över kaj. Det finns idag en rabattrappa för kunder med stora volymflöden. För att minska hamnens känslighet om raffinaderierna ställer om sin produktion mellan olika produkter är varuhamnsavgiften för råolja är betydligt högre än avgiften för de olika produkterna som lastas ut. Dessutom går viss andel av produkterna ut via bil och tåg, vilket idag inte genererar någon varuhamnsavgift. Högre varuhamnsavgift på råolja in kompenserar detta till viss del.

Idag står varuhamnsintäkterna från råolja för 70–75% medan råoljevolymer är 50–55% av totala volymer. I takt med att råoljan ersätts med förnybar råvara, måste detta kompenseras för.

Affärsmodellen har fram till idag varit gynnsam för bolaget då volymerna över lång tid har ökat. Affärsområde Energi har totalt sett haft en positiv utveckling av totala intäkter under många år. Genom avgiftshöjningar har intäkterna på senare tid kunnat hållas stabila trots att totala volymer över kaj minskat något sedan 2016 års toppnotering.

Tittar man på de intäkter som är direkt kopplade till volym (VHA, FHA, sludge, waste och miljörabatter) ser vi att trots att volymerna gått ner knappt 9 % mellan 2016 och 2020, så har intäkterna inte minskat lika

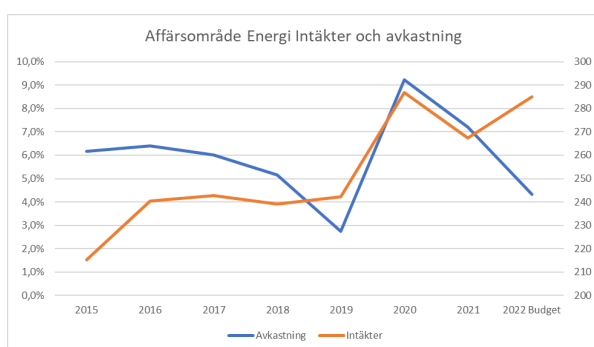


Figur 6: Intäkter och lönsamhet affärsområde Energi

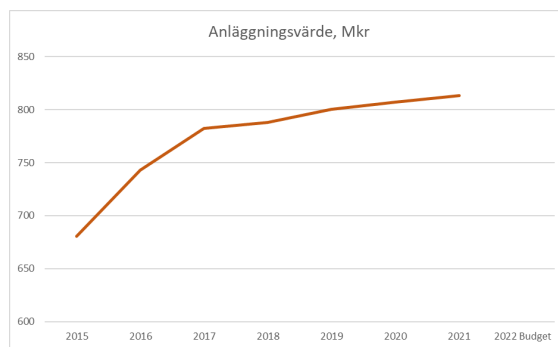
mycket utan med cirka 2 %. Det innebär att prisjusteringen av främst VHA, har kompenserat för volymminskningen.

Affärsområde Energis lönsamhet

I Energihamnen äger Göteborgs hamn en större del av infrastrukturen än i övriga terminaler. Detta innebär en större kostnadsmassa för drift, underhåll och investeringar, vilket innebär att lönsamheten för affärsområdet är begränsad trots höga intäkter. Avkastningen på anläggningstillgångar har år 2015–2021 legat på i snitt 6 %.

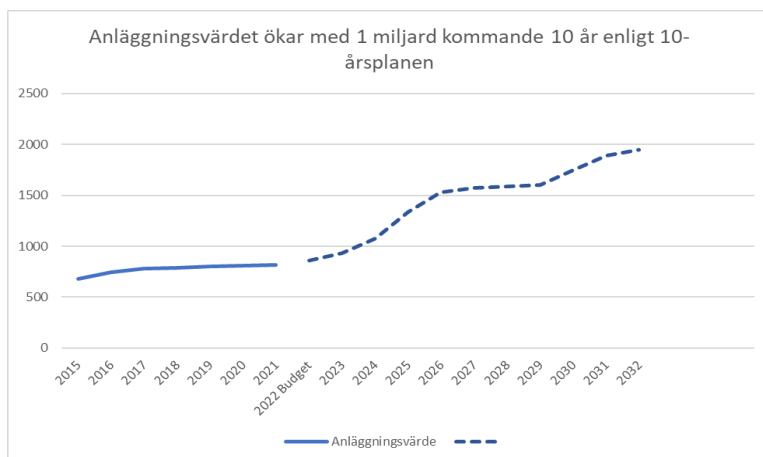


Figur 7: Affärsområde Energis intäkter och avkastning



Figur 8: Anläggningsvärde affärsområde Energi

Anläggningsvärdet har ökat från knappt 700 mkr 2015 till 800 mkr 2020, men kommande 10 års plan indikerar på en ökning av anläggningsvärdet med 1 miljard.

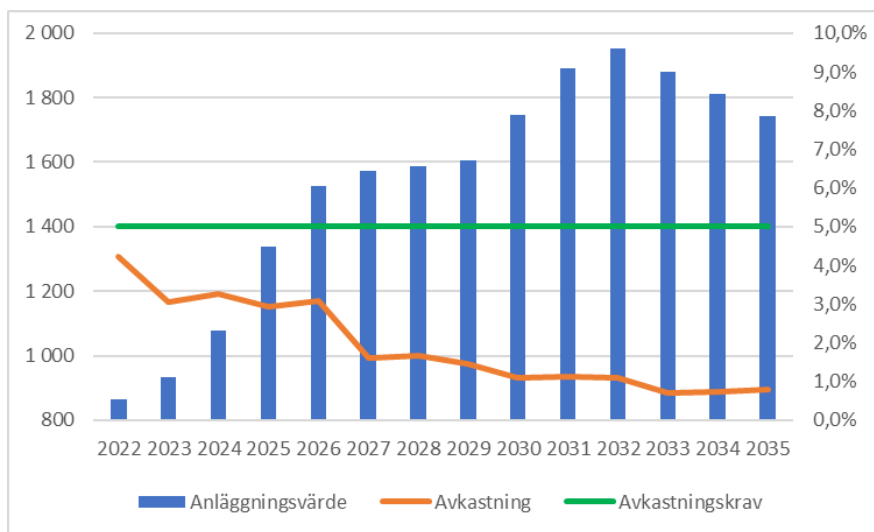


Figur 9: Ökning av anläggningsvärde affärsområde Energi, miljoner kronor

Långsiktig lönsamhet

För att fortsatt ha en sund verksamhet och lönsamt affärsområde krävs anpassning av vår anläggningskostym i förhållande till volymutvecklingen över tid, samt justeringar i vår affärsmodell.

Affärsområde Energis långsiktiga utmaning är att möta en framtid med minskade volymer över kaj samtidigt som behovet av stora re- och nyinvesteringar kraftigt ökar. Avkastningen på anläggningsvärdet minskar kraftigt. Se Figur 10 nedan.



Figur 10: Beräknad framtida avkastning affärsområde Energi

För att uppnå lönsamhetskravet på 5-6 % för affärsområdet behöver vi därför

- Prisjustera både VHA/FHA
- Vara kostnadseffektiva
- Begränsa ökningen av anläggningsvärdet
- Nyttja den infrastruktur och de tillgångar vi har så effektivt som möjligt, vilket också möjliggör energiomställningen.
- Få stöd till klimatåtgärder som inte genererar lönsamhet på vägen mot vårt klimatmål

Framtida affärsmodell

För att möta en framtid med minskande volymer över kaj behöver vi justera delar i vår affärsmodell. Då stora reinvesteringar i våra kajer krävs pga deras ålder, och nyinvesteringar i infrastrukturen pga energiomställningen behöver ett antal åtgärder genomföras.

Vår inriktning för ny affärsmodell och affärsområdets långsiktiga lönsamhet:

- Ökad andel fasta intäkter för att minska vår affärsrisk vid volymminskning.
- Längre arrendeavtal för att säkra intäkter för framtida reinvesteringar.

- Fortsätt justera VHA med 1-2 årsintervall för att kunna vara följsamma med kommande utveckling, reinvesteringskrav och hastigheten i energiomställningen. VHA är ett viktigt styrmedel för oss.
- Teckna separata avtal för att finansiera nyinvesteringar så att vi inte är helt beroende av rörliga intäkter för dess lönsamhet.
- Stödja den förnybara omställningen, bland annat genom prissättning.
- Utvärdera möjligheten att ta betalt för bunkerflöden som idag är avgiftsfria, utan att tappa volymer till andra bunker-hubbar.
- Då raffinaderiernas volymer står för över 80% av energihamnens volymer är det viktigt att vi fortsätter bidra till deras fortsatta konkurrenskraft och energiomställning.
- Partnering och långsiktiga samarbeten för gynnsam utveckling av Energihamnen och våra kunder & partners.
- Intensifiera nya affärsmöjligheter med nya flytande produkter som grön metanol och koldioxid.
- Styra och balansera ökningen av anläggningsvärdet mot affärsområdets avkastningskrav till exempel genom att konsolidera volymer till färre kajer, om beläggningsgraderna medger det.
- Justera intervallen för hamntaxan inom tankersegmentet för att anpassa framtida intäkter om fartygsstorlekar för import respektive export minskar. Idag står råoljefartygen för 60% av intäkterna trots att andelen anlöp endast är 11%

Möjligheter

Den pågående energiomställningen i samhället kommer med stor sannolikhet att innebära att mängderna flytande fossila bränslen som konsumeras i samhället kraftigt minskar vilket även kommer att påverka Energihamnens flöden. Men samtidigt kommer omställningen att innebära möjligheter för Energihamnen att vara aktiv i nya eller förändrade ekosystem inom energisystemet. Ett av dessa ekosystem kommer att vara transporter av infångad koldioxid för inlagring eller som råvara till nya bränslen. Ekosystemet kring bunkring kommer sannolikt att förändras avsevärt under kommande decennier genom en omfattande dekarbonisering av sjöfartssektorn. Även energiimport och -distribution kommer att förändras som en följd av elektrifieringen och möjligtvis samhällets omställning till en vätgasekonomi. Slutligen kommer Energihamnen även fortsättningsvis vara aktiv inom energiindustrins ekosystem, dels fortsatt som en oundgänglig del i raffinaderiernas logistikkedja vilket finns med i scenarierna i föregående stycke, men också dels som en del i logistikkedjan för "nya" energibärare som metanol och ammoniak och för nya energiråvaror som pyrolysoljor från skogsindustrin.

Koldioxidlogistik

Göteborgs hamn är involverat i projektet Cinfracap, där en anläggning för infångning och förvätskning av koldioxid från Preem, St1, Renova och Göteborg Energi planeras stå färdig 2026. Denna anläggning planeras ha en kapacitet på 4 miljoner ton varav drygt 1,3 miljoner ton härrör från de ingående parterna.

Utöver Cinfracaps volymer finns det stor ytterligare potential. Den klimatpolitiska vägvalsutredning som presenterades 2020 (SOU 2020:4) pekade tydligt ut infångning och lagring av biogen koldioxid som en kompletterande åtgärd nödvändig för att Sverige skall nå målet att inte bara vara helt klimatneutralt 2045 utan även bli klimatpositivt därefter. Sverige har genom sin stora användning av biobränsle i form av restprodukter från skogsindustrin en mycket stor potential att samla in och lagra eller återanvända koldioxid av biologiskt ursprung. Omkring 30 miljoner ton koldioxid från biobränslen släpps ut från de 23 största massabruken och 15 största kraftvärmeverken i Sverige. Att fånga in och lagra denna koldioxid skulle motsvara mer än hälften av de svenska utsläppen av växthusgaser.¹ Inom ett realistiskt upptagningsområde för Göteborgs hamn skulle potentiellt minst tio miljoner ton koldioxid kunna samlas in för vidare transport till lagringsplatser i exempelvis Nordsjön. Denna biogena koldioxid skulle i så fall samlas in och förvätskas vid utsläppskällan för att sedan transporteras med tåg till Göteborgs hamn där den mellanlagras i väntan på omlastning till fartyg.

Cinfracap har relativt stor potentiell överskottskapacitet för omlastning och mellanlagring även av tredjepartsvolymer, men järnvägsinfrastrukturen till Energihamnen kommer snabbt att bli en flaskhals för utveckling av koldioxidhanteringen. Kapacitetsbristen existerar både i Göteborgs hamns anläggningar och på Trafikverkets anläggningar (Hamnbanan) och ett gemensamt arbete för att öka kapaciteten måste startas snarast för att möta de planer som finns på koldioxidexport fram till 2030. Storskalig hantering över 4 miljoner ton per år skulle också kräva nya anläggningar för omlastning och mellanlagring.

Affärsmodellen för koldioxidlagring kommer att behöva utvecklas under tiden. CCS är en ny marknad med oprövad teknik och osäkra volymer. Vi ser ett behov av fasta intäkter som täcker investeringarna över en längre period. På sikt finns det en stor potential för höga volymer över kaj.

Bunkring

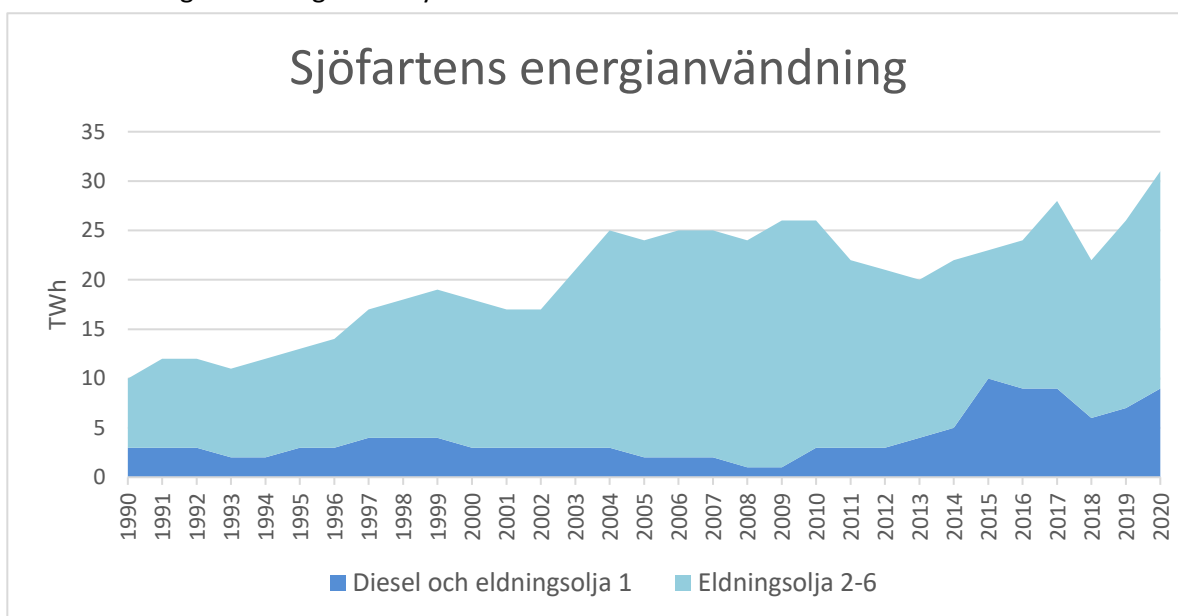
Göteborg är idag Skandinaviens viktigaste bunkerhamn. Cirka två tredjedelar av Sveriges totala bunkring för internationell sjöfart lastas ut över kaj i Göteborgs hamn. Grunderna för denna dominerande position är flera. Givetvis är Göteborgs förmånliga geografiska lokalisering mitt emellan Nordsjön och Östersjön, med en av världens mest trafikerade maritima korridorer (de danska sunden) alldeles på tröskeln, av stor vikt. Men även den stabila ekonomiska och politiska situationen, pålitligheten och inte minst tillgången på lokalt lagrat och producerat bränsle av hög kvalitet bidrar till Göteborgs styrka som bunkerhamn.

Energihamnen bör även fortsatt ha ambitionen att vara navet i bunkringsekosystemet i Skandinavien. Bunkringen tillför ett värde till sjöfarten som opererar i Göteborg då säker tillgång på bränsle är en viktig faktor för sjöfarten. Under kommande decennier kommer sjöfartens klimatpåverkan

¹ Svebio, Stor potential för bio-CCS i Sverige – 38 orter med bäst förutsättningar, <https://www.svebio.se/press/pressmeddelanden/stor-potential-for-bio-ccs-i-sverige-38-orter-med-bast-forutsattningar/>.

gradvis att reduceras genom byte till klimatneutrala bränslen. Med mycket stor sannolikhet kommer den internationella sjöfarten att till största delen fortsätta använda flytande bränslen även efter 2050 vilket innebär att infrastrukturen i Energihamnen med anpassningar fortsatt är relevant. Det kommer i framtiden att ställas mycket högre krav på flexibilitet och möjlighet att segregera olika produkter då bunkermarknaden går från ett fåtal varianter av diesel och tunga eldningsolja till en större flora av olika flytande bränslen. De bränslen som framför allt ser ut att vara aktuella för sjöfartens omställning är idag LBG (flytande biogas), biodiesel och andra biobaserade flytande bränslen. Nästa steg blir introduktionen av metanol där bland annat Maersk tar leverans av ett antal fartyg med start 2023. Under senare delen av tjugotalet blir också sannolikt ammoniak aktuellt som bränsle.

Utleveranserna av energi för utrikes sjöfart har stadigt ökat sedan lång tid och motsvarar nu cirka hälften av personbilstrafikens. I takt med elektrifieringen av transportsektorn kommer sjöfarten att bli en allt viktigare mottagare av flytande bränslen.



Figur 11: Bunkring i Sverige 1990–2020

Att minska sjöfartens klimatavtryck lokalt är ett viktigt mål för Göteborgs Hamn för att kunna nå målet med 70 % reducerade klimatutsläpp från hamnen till 2030. En av de främsta metoderna för att uppnå det är att aktivt arbeta med omställning av bunkerklustret mot klimatneutrala bränslen. En viktig faktor när rederier väljer att beställa fartyg som drivs med alternativa bränslen som metanol eller ammoniak är möjligheten att bunkra bränslet i de hamnar de anlöper. Särskilt viktigt blir detta med kommande bränslen som metanol och ammoniak eftersom energiinnehållet i dem är hälften så högt som för traditionella bränslen. För att det ska en reell klimateffekt är det viktigt att de alternativa bränslena inte är framställda av fossila råvaror. Detta är något Göteborgs hamn behöver vara vaksamma på.

Genom att säkerställa tillstånd, föreskrifter och tillgång på de bränslen som efterfrågas för att de stora rederier som anlöper Göteborg ska ställa om kan Göteborgs hamn aktivt påverka klimatutsläppen. Hamnen har som neutral part i värdekedjan för bunkring möjlighet att ta ledarrollen i att koordinera införandet av nya bränslen genom att koppla samman aktörer, ta fram detaljplaner och tillstånd, säkerställa relevant infrastruktur och bedriva lobbyverksamhet. För att påskynda omställningen kan Göteborgs hamn också eventuellt behöva vara med och dela på risken i värdekedjan eller aktivt ta investeringar som annars inte hade blivit av. Dessa kostnader och risker måste värderas mot de ekonomiska och miljömässiga nyttor de ger i form av volymer över kaj, ökad konkurrenskraft för hamnen och minskade klimatutsläpp. Göteborgs hamn tar idag inte betalt för utleverans av bunkerbränslen för direkt bunkring, vilket kan behöva förändras för att säkerställa att den nödvändiga infrastrukturen kan skapas.

Energilogistik

Energihamnen är idag en oumbärlig länk i raffinaderiernas produktionsflöde som idag huvudsakligen består i ett mycket stort flöde av råolja från Nordsjön som tas in via Torshamnen till raffinaderierna. Där raffinerar råoljan till bensin, diesel, flygbränsle och tunga eldningsoljor som efter mellanlagring i Skarvikshamnen distribueras lokalt via lastbil och tåg och till Norden och Västeuropa med fartyg.

Under kommande decennier avtar detta stora enhetliga fossila flöde och ersätts av många mindre strömmar av olika bioråvaror. Storleken på flödet är starkt beroende av investeringsviljan hos Preem och St1 för den mycket kostsamma omställning av produktionen som krävs för att kunna tillverka stora mängder biobränslen. För Göteborgs hamns del innebär denna omställningar att anpassningar kommer att krävas på rör- och kajinfrastrukturen för att öka flexibiliteten och kunna hantera en större flora av råvaror i mindre partier. Detta skifte mot mindre partier kan innebära att kajbeläggning och infrastrukturutnyttjande inte minskar i samma takt som den totala volymen hanterat gods.

Nästa generations råvaror till biobränslen kan komma från förvätskning av fasta skogsråvaror som grenar, toppar och sågspån. Göteborgs hamn skulle kunna bli en viktig länk i transportkedjan för dessa produkter. Avgörande för möjligheten att dessa produkter ska transporteras via Göteborg är framför allt storleken på flödet och val av logistiklösning. Mindre produktionsenheter med en produktion på 25 – 50 000 ton/år skulle kunna kopplas samman med Göteborg via järnväg för vidare transport ut i världen, medan större produktionsenheter mer sannolikt placeras vid en existerande hamn nära källan till skogsråvara. Potentialen för detta segment är svår att uppskatta idag då området är i ett mycket tidigt utvecklingsskede. Utvecklingen på detta område behöver följas så att järnvägsinfrastrukturen kan dimensioneras efter vilka möjligheter som kommer utvecklas i framtiden och så att Göteborgs hamn kan påverka utvecklingen och hitta rätt partners för att säkra flöden via Göteborg. Detta kan sannolikt göras samordnat med den utveckling av järnvägsinfrastrukturen som krävs för koldioxid.

Lagring

Göteborgs energihamn är och har potential att fortsatt vara en stark hubb för lagring av flytande bulkprodukter. Sannolikt beror mycket av attraktiviteten på närvaron av raffinaderierna och det stora flöde som de genererar. Lagringsmarknaden behöver styras över från den övervägande fossila hantering som sker idag mot mer hållbara produkter. Exempelvis skulle en utveckling kunna ske mot en hubb för bioråvara i kombination med ett inflöde av nya flytande biobränslen från skogsindustrin.

Totalt finns över 4 miljoner kubikmeter lagringsutrymme i hamnen, vilket till stor del är sammankopplat med ett gemensamt rörledningssystem, dels mellan de olika lagringsbolagen och dels med kajerna. Detta är en stor tillgång, men en utveckling av systemet både när det gäller cisterner, rörledningar och kajutrustning krävs för att gå i takt med marknaden vad gäller nya produkter. Sannolikt kommer det att vara en större flora av produkter som kräver olika funktioner såsom segregering, värmning, blandning etc. Cisterner och rörledningar måste kunna anpassas i takt med förändringarna vilket sannolikt kommer att kräva betydande investeringar, men ändå är mindre kostsamt än nybyggnation. Huvudstrategin vad gäller Skarvikshamnen och den lagring och distribution som sker med utgångspunkt från den är därmed att utnyttja befintlig infrastruktur och göra de anpassningar som krävs för att kunna hantera kommande produkter. Detta kräver ett tätt samarbete med lagringsbolagen och en aktiv närvaro på marknaden.

För att tillgängliggöra nya bunkerbränslen är lokal lagring en avgörande faktor. Lokal tillgänglighet av alternativa bunkerbränslen är i den påbörjade omställningen också en konkurrensfördel för att attrahera klimatneutral sjöfart till Göteborg, vilket krävs för att nå målet om 70 % reduktion av sjöfartens klimatutsläpp till 2030. Göteborgs hamn bör därför ha som ambition att innan 2030 säkerställa lokal lagring av metanol, ammoniak och väte som bränslen för sjöfarten.

Elektrifiering och vätgassamhället

Energimyndigheten har lagt fram ett förslag till nationell vätgasstrategi som lyfter Sveriges tack vare den stora andelen fossilfri elproduktion goda möjligheter att producera, använda och på sikt också exportera grön vätgas, metanol och ammoniak. Väte skulle också kunna ta rollen både som energilager för att utjämna obalanser i produktion och konsumtion av el och som export-/importmedium för el. Om utvecklingen skulle gå åt det hållet finns det potential i Göteborgs hamn både till lagring och till import/export av väte i någon form, framför allt i Torshamnen. Bergrummen i Syrhåla är utsprängda i en berggrund som egentligen är olämplig för vätgaslagring. Men det finns potential till storskalig lagring av vätgas om tekniken med inklädda bergrum (Lined Rock Cavern) för vätgaslagring som nu provas ut av Hybrit i Luleå visar sig vara kostnadseffektiv och säker.

Göteborgs hamn behöver utreda vilka möjligheter som finns för bolaget att integreras i en vätgasekonomi när det gäller lagring, produktion, distribution och import av vätgas, bland annat behöver förutsättningarna för vätgaslagring i bergrum och/eller traditionella vätgastankar utredas. För att produktion skall vara aktuell i Göteborg behöver tillgången på tillräcklig eleffekt från förnybara källor säkras. Där skulle exempelvis utbyggnad av havsbaserad vindkraft utanför Bohuskusten enligt

nu liggande projektplaner troligen vara nödvändiga, särskilt om anslutningen till kraftnätet sker i Göteborg som är ett av alternativen som utreds.

Sammantaget finns det stora osäkerheter kring Göteborgs hamns roll i vätgasekonomin, men det finns också stora möjligheter. Stora investeringar kommer dock att krävas i ny eller förändrad infrastruktur för att ta vara på dessa möjligheter. När det gäller produktion i Göteborg måste också tillräcklig förnybar eleffekt säkras. Att lansera Göteborgs hamn som centrum i en hubb för grön vätgas i detta tidiga utvecklingsskede kan driva på utvecklingen och styra etableringar hit vilket gynnar hamnens position på lång sikt.

Bolagets uppdrag

Den del av ägardirektivet som är relevant för Energihamnen i detta perspektiv är:

”Göteborgs Hamn AB har en strategisk roll när det gäller att aktivt påverka och skapa förutsättningar för framgångsrik godshamns- och energihamnsverksamhet.”

De åtgärder, möjligheter och mål som framkommit i detta dokument ryms inom befintligt uppdrag och inga förändringar behövs i dagsläget.

Diarienummer: 0011/21
Handläggare: Anders Söderberg

Redovisning av ägardialog med Göteborgs Hamn AB

Genomförd den 20 september 2021

Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) ska enligt ägardirektivet genomföra ägardialog med de direktunderställda bolagen. Ägardialogerna ska redovisas skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. I detta dokument redovisas de generella frågeställningar som varit föremål för diskussion under årets ägardialoger, väsentliga frågeställningar som lyfts under dialogen och i förekommande fall kompletteras redovisningen med vad som kommer följas upp efter dialogen.

Dialogområden

Inför årets ägardialog mellan Stadshus och Göteborgs Hamn AB (GHAB) har dialogområden fastställts rörande:

- GHAB:s redovisning av verksamhetens framtida utveckling och bolagets möjlighet att uppfylla sitt kommunala ändamål och ägardirektiv samt utveckling med avseende på de kommunala befogenheter utifrån perspektiven Energiomställning, Konkurrensposition, Trender och Digitalisering
- Ekonomiska avkastningskrav och branschjämförelse
- Styrelsens bedömning av kommande frågeställningar av principiell beskaffenhet eller annars större vikt där kommunfullmäktige behöver ta ställning.

Redovisning verksamhetens utveckling

Energiomställning

GHAB beskriver att man i samverkan med industriaktörer och akademien påbörjat ett arbete i syfte att tydliggöra samhällets och industrins framtida energibehov i syfte att skapa vägledning för hamnen och GHAB:s utveckling. Bolaget ser framför sig att olika näringslivsgrenar som hamnen betjänar eller är beroende av relaterar till olika energislag som kräver olika infrastruktur som kommer kräva olika affärsmodeller och innebära fler aktörer i Göteborgs Hamn. Raffinaderierna har påbörjat sin omställning till produktion av förnybara produkter. GHAB ser framför sig att det även fortsatt kommer finnas ett behov av flytande energiprodukter där existerande infrastruktur kan användas.

GHAB betraktar sig som en viktig aktör i energiomställningen och gör bedömningen att ägardirektivet möjliggör för hamnen att stöda industrins och raffinaderiernas omställning.

Konkurrensposition

Göteborgs Hamn har en ledande marknadsposition i Sverige med 48% av containermarknaden 2020 samtidigt som hamnen är mycket liten i förhållande till de stora containerhamnarna i norra Europa med en marknadsandel på 2 %

Trender

Bolaget redogör för fyra trender som påverkar bolaget och GHAB:s verksamhet

- **Konsolidering** i två perspektiv – större aktörer som också erbjuder en bredare logistikverksamhet vilket innebär ökad konkurrens.
- **Flytt av produktion till eller närmare EU** vilket kan innebära ökade kortsjö- och översjö-volymer.
- **Ökat lagerbehov** på grund av ökad E-handel, flytt av produktion och ökad global oro/störningar vilket leder till ökat behov av byggbar mark för logistiketableringar.
- **Nya energislag och klimatomställning** vilket både ställer krav på GHAB:s och Göteborgs Hamns omställning till fossilfrihet och att fortsatt erbjuda ett relevant utbud av energislag till angörande fartyg samt attrahera nya energiprodukter och producenter till Göteborgs Hamn.

Bolaget gör bedömningen att vissa redovisade utmaningar kan hanteras inom nuvarande ägardirektiv medan andra kan innebära att bolaget återkommer med hemställan om ett förändrat ägardirektiv. Inför en eventuell hemställan till kommunfullmäktige behöver GHAB nogha ha undersökt de kompetensenliga förutsättningarna för ett förändrat uppdrag.

Digitalisering

Bolaget redogör för sitt arbete med att utveckla ett digitalt tjänsteutbud som skapar värde för godsnavets aktörer. Digitaliseringen syftar bland annat till att optimera godsflöden, optimera anlop och bidra till en sammanställd dataanalys.

Ekonomiska avkastningskrav och branschjämförelse

Bolaget gör bedömningen att nuvarande avkastningskrav i ägardirektivet står i paritet med jämförbara aktörer. Bolaget redovisar lönsamhetsrisker bland annat föranledda av risk för förseningar i investeringsprojekt, lågkonjunktur och förändrade förutsättningar för energihamnen.

GHAB gör bedömningen att man klarar nuvarande koncernbidragskrav men att man inte klarar högre krav samtidigt som man ska svara upp mot utvecklingen av godsnavet samt pågående och kommande investeringbehov.

Frågor av principiell beskaffenhet

Utöver eventuella kommande förändringar i GHAB:s ägardirektiv aviserar bolaget att frågan om framtida färjelokalisering som en kommande principiell fråga. Vidare påminner bolaget om den kommande återrapporten på kommunfullmäktiges budgetuppdrag rörande stadens kajer.

Uppföljning av ägardialog 2021 och ägardirektiv

Uppföljning av verksamhet och ekonomi

I 2020-års ägardialog fick GHAB i enlighet med sitt ägardirektiv i uppdrag att utifrån ett antal frågeställningar fördjupa beskrivning och analys av konkurrerande verksamheters ekonomiska lönsamhet i relation till de egna verksamheternas förmåga att uthålligt ge en marknadsmässig lönsamhet.

GHAB ombeds att senast februari 2022 återkomma med en uppdaterad analys och särskilt göra en fördjupad bedömning av sin långsiktiga finansiella risknivå och lämplig soliditet givet sitt uppdrag och sin ägarsituation.

Analysen kommer att värderas i Stadshus bidrag till stadsledningskontorets leverans Föresattningar för budget 2023-2025.

Framtidens Energihamn

Utvecklingen av Energihamnen och möjligheten att bidra till omställning av energisystemet är strategiskt viktig både ur ett affärsmässigt perspektiv för bolaget och i stadens arbete med att bidra till klimatomställningen. GHAB redovisade under ägardialogen att man i samverkan med industriaktörer och akademien påbörjat ett arbete i syfte att tydliggöra samhällets och industrins framtida energibehov i syfte att skapa vägledning för hamnen och GHAB:s utveckling. GHAB ombeds att senast under kvartal 2 2022 återkomma med en skriftlig redogörelse av detta arbete som beskriver scenarier för tänkbar utveckling, kommersiella utveckling, investeringsbehov med mera samt eventuell påverkan på bolagets uppdrag.

Styrelsen i Göteborgs Stadshus AB

Styrelsemöte 2022-06-10
(GHAB2022-0172)

Handläggare: Julia Christensson
Telefon: 0725872466
E-post: julia.christensson@portgot.se

Ärende: Remissvar till Trafikverket angående Förlängd och breddad ekobonus

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB;

Styrelse beslutar att godkänna Remissvar till Trafikverket angående Förlängd och breddad ekobonus.

Sammanfattning

Trafikverket har skickat ut ett ärende gällande Förlängd och breddad ekobonus på remiss till Göteborgs Hamn.

Kortfattat berör remissen följande: Förlängd och breddad ekobonus är ett stödsystem som syftar till att minska transporternas miljöbelastning. Det ska ytterligare främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. En sådan överflyttning förväntas ge positiva effekter på transporternas sammanlagda klimatpåverkan. De projekt som beviljas stöd ska bidra med en positiv klimatnytta och stödet ska endast utgå vid en betydande minskning av växthusgaser.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Om Förlängd och breddad ekobonus blir antagen så innebär det att Göteborgs Hamn kommer kunna söka medfinansiering för projekt som bidrar till överflyttning från väg till järnväg, sjöfart eller intermodalitet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förlängd och breddad ekobonus kommer jämfört med den ekobonus som finns idag uppmuntra till fler initiativ om överflyttning av gods från väg till järnväg, sjöfart och intermodalitet vilket i sin tur kommer leda till ökad miljö effektivitet genom reducerade koldioxidemissioner bland annat.

Bedömning ur social dimension

Ingen direkt påverkan

Bilagor

1. Remissvar till Trafikverket angående Förlängd och breddad ekobonus
2. Förlängd och breddad ekobonus, Trafikverket

Ärendet

Remissvar till Trafikverket angående Förlängd och breddad ekobonus, deadline 3 augusti 2022.

Beskrivning av ärendet

Göteborgs Hamn är en av remissinstanserna för Trafikverkets remiss. Göteborgs Hamn har varit aktiv i framtagandet av det nya förslaget på ekobonus och är även utsedd att tycka till om resultatet.

Risker

Inga betydande risker är identifierade.

Göteborgs Hamn AB

Elvir Dzanic, VD

Julia Christensson, Handläggare

Remissvar till Trafikverket angående Förlängd och breddad ekobonus

Inledning

Göteborgs Hamn ställer sig positiva Trafikverkets förslag om en Förlängd och breddad ekobonus. Ett bredare scope kommer sannolikt leda till fler initiativ inom överflyttning av gods från väg till järnväg, sjö samt fler intermodala lösningar. En förlängd och breddad ekobonus kommer stötta hela logistikkedjan och inte som tidigare enbart redare, vilket leder till fler överflyttningsinitiativ och därmed en större miljönytta.

Kommentarer

Det är positivt att fler aktörer i logistikkedjan kan söka Förlängd och breddad ekobonus. Det är en viktig poäng i remissförslaget att överflyttningar kan göras på olika sätt inom hela logistikkedjan och inte enbart genom inlands- och kustsjöfart. Breddad och förlängd ekobonus ger även högre nivåer för stöd, vilket skapar incitament att våga testa överflyttningsalternativ till en högre grad.

Göteborgs hamn har i decennier arbetat för överflyttning av gods från väg till järnväg och har idag nära samverkan med 35 inlandsterminaler runt om i landet och mer än 60 procent av alla containrar som passerar Göteborgs hamn går på järnväg. Vi vet att kombinationen järnväg och sjöfart inte bara skapar hög effektivitet i logistikkedjan utan även reducerar klimatavtrycket. Genom Förlängd och breddad ekobonus kommer våra samverkanspartners inom järnväg och inlandsterminaler kunna söka stöd för överflytt av gods från väg till järnväg, vilket är helt rätt väg att gå.

Göteborgs Hamn förstår värdet av kombiterminaler och annan infrastruktur för att effektivisera flöden och möjliggöra för intermodala transporter. Senaste åren har det funnits en stark efterfrågan på kombiterminaler i logistikverige och Göteborgs hamn har byggt kombiterminaler med finansieringshjälp från EU. Genom Förlängd och breddad ekobonus kommer Göteborgs Hamn även kunna söka nationellt stöd för den här typen av investeringar, vilket blir en positiv utveckling.

Inom Förlängd och breddad ekobonus ska även förberedande arbeten så som förstudier kunna ges medfinansiering. Detta tror vi kommer vara mycket uppskattat, då aktörer kan lägga resurser på att utreda potentiella överflyttningar av gods från väg, som man annars kanske inte haft resurser att undersöka. Möjligtvis skulle stödet få ännu större effekt om medfinansiering inte enbart täckte personalkostnader utan även externa utredningar och analyshjälp.

Ett viktigt fokusområde för Göteborgs Hamn är digitalisering och vi tror att en stor del av transportsektorns utsläppsreducering kommer genom smarta uppkopplade logistikkedjor där flöden kan optimeras och visualiseras. Därför är det positivt att även investeringar i teknik, system och anläggningar kommer premieras inom Förlängd och breddad ekobonus.

En möjlig risk är den korta period som Förlängd och breddad ekobonus gäller, då det är långa ledtider inom framförallt järnvägssektorn är frågan om man kommer hinna se alla nyttoeffekter.

Sammanfattning

Göteborgs hamn tror att den Förlängda och breddade ekobonusen kommer leda till fler överflyttningsinitiativ i logistikverige från flera olika aktörer, vilket kommer ge en positiv miljöeffekt. Göteborgs hamn ställer sig således bakom Trafikverkets förslag.



Förlängd och breddad ekobonus

Redovisning av regeringens uppdrag till Trafikverket
att föreslå hur en förlängd och breddad ekobonus
kan genomföras, I2021/03302

Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Förlängd och breddad ekobonus

Redovisning av regeringens uppdrag till Trafikverket att föreslå hur en förlängd och breddad ekobonus kan genomföras, I2021/03302

Huvudförfattare: Ulrika Rangli Eklund, avdelning Nationell planering

Dokumentdatum: 2022-03-08

Ärendenummer: TRV 2021/146752

Publikationsnummer: 2022:047

ISBN: 978-91-8045-032-4

Sammanfattning

Breddad ekobonus är ett stödsystem som syftar till att minska transporternas miljöbelastning. Det ska ytterligare främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. En sådan överflyttning förväntas ge positiva effekter på transporternas sammanlagda klimatpåverkan. De projekt som beviljas stöd ska bidra med en positiv klimatnytta och stödet ska endast utgå vid en betydande minskning av växthusgaser.

Breddad ekobonus utgår från förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Detta stöd till sjöfarten förlängs inom ramen för *breddad ekobonus*.

Med utgångspunkt i Trafikanalys förslag om En breddad ekobonus (rapport 2019:1) utökas omfattningen av stödet till att också omfatta järnväg och intermodala transportupplägg samt att kretsen av möjliga stödmottagare utökas till en bredare krets. Stödet har även breddats till att omfatta fler investeringar samt ett stöd för förberedande arbete. Utformningen av *breddad ekobonus* förhåller sig därmed även till förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg samt förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar.

- *Breddad ekobonus* kan ges för både nya transportupplägg och förbättringar av befintliga transportupplägg. Stödet kan som mest uppgå till 30% av produktionskostnaden. Det aktuella stödbeloppet för en ansökan baseras på transportarbete i tonkilometer multiplicerat med en överflyttningsfaktor. Överflyttningsfaktorn utgörs av differensen i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och järnväg, alternativt sjöfart.
- *Breddad ekobonus* kan även ges till investeringar som underlättar och effektiviserar intermodala godstransporter. Här är ett stöd på upp till 50 % av investeringskostnaden möjligt inom spannet 0,5 till 10 miljoner kronor. För rederier är det endast möjligt att få investeringsstöd med 10 % för utrustning för omlastning. Detta följer av EU:s regler om statligt stöd till närsjöfart.
- Slutligen kan *breddad ekobonus* även ges för förberedande arbete som syftar till att undersöka möjligheterna för och säkerställa förutsättningarna för att kunna genomföra ett transportupplägg.

För åren 2022-2024 är 100 miljoner kronor per år avsatt för *breddad ekobonus*. Om anspråken i ansökningarna överstiger tillgängliga medel, kommer Trafikverket att göra en prioritering mellan projekten.

Genom en bredare krets stödmottagare, inkludering av järnvägen, samt ett investeringsstöd med högre andel statlig medfinansiering, har *breddad ekobonus* goda förutsättningar att främja överflyttning från vägtrafik till sjöfart och järnväg, samt underlätta för intermodala godstransporter.

Trafikverkets bedömning är att *breddad ekobonus* har god potential att bli en av flera viktiga pusselbitar i den pågående klimatomställningen.

Sammanfattning	3
Inledning	6
Uppdraget	6
Genomförande	7
Avgränsningar	7
Definitioner	8
Varaktighet och budget.....	9
Breddad ekobonus	10
Förslagets eventuella påverkan på gällande rätt	10
Erfarenheter från befintliga stödordningar	11
Intermodala transportupplägg och överflyttning av gods	11
Stödmottagare	12
Stödordningens omfattning och innehåll	13
Investeringsstöd	13
Stöd för förberedande arbete.....	15
Driftkostnader, sjöfartstransportupplägg	16
Driftkostnader, järnvägstransportupplägg.....	18
Transportupplägg med överflyttning från väg till både järnväg och sjöfart	19
Redovisning av stödberättigande kostnader	19
Överlappande transportupplägg.....	20
När breddad ekobonus inte kan utgå	20
Prioritering mellan projekt	22
Prioritering mellan transportupplägg	22
Prioritering mellan investering.....	22
Prioritering mellan stöd för förberedande arbete	22
Klimatnytta	23
Beräkning av klimatnytta	23
Beräkning av stödet	25
Externa kostnader och överflyttningsfaktor	25
Takvärden.....	26

Faktorer för beräkning av statsstödet möjliga storlek.....	27
Statligt stöd ska inte kunna ges från flera system för samma åtgärd	28
Beräkning av möjligt stöd.....	28
Beräkning av sträcka	29
Rättsliga regleringar	30
Fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt	30
Kommissionens beslut SA.41100 Österrike och SA.48093 Polen	31
Riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag	32
Riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.....	33
Bilaga 1 – Trafikverkets förslag på förordning	35
Bilaga 2 – Nuvarande stödsystem.....	40
Bilaga 3 – Samråd och inhämtade upplysningar .	42

Inledning

Ett effektivt nyttjande av transportsystemets samlade resurser som tar höjd för ökad energieffektivitet och minskad klimatpåverkan är centralt både nationellt och internationellt. Att skapa förutsättningar som leder till överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart har därför varit i fokus under en längre tid. Exempel på stödordningar som syftar till att uppnå detta är nuvarande ekobonus, miljökompensation till järnvägsföretag samt Klimatklivet.

Trafikverket lämnar här sitt förslag på hur ett ekonomiskt stöd i form av en förlängd och breddad ekobonus bör utformas. *Breddad ekobonus* är det begrepp som fortsättningsvis används för stödordningen. Förslaget omfattar även utformning av en förordningstext för *breddad ekobonus*.

Uppdraget

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket¹ att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd i form av en förlängd och breddad ekobonus bör utformas i syfte att ytterligare främja överflyttningen av gods till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala transporter. Stödet bör bland annat riktas till sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg och avser att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar. Vid genomförandet av uppdraget bör Trafikverket beakta Trafikanalys förslag om en breddad ekobonus (Trafikanalys rapport 2019:1).

Beslut om stöd till sjöfarten bör utgå från hög klimatnytta och energieffektivitet. Beräkningarna av stöden ska vara transparenta.

Vid utformning av det breddade stödet ska erfarenheterna från de nuvarande stödsystemen enligt förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg beaktas. Erfarenheter av relevanta investeringsstöd inom ramen för Klimatklivet enligt förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar bör beaktas.

Statligt stöd ska inte kunna ges från flera system för samma åtgärd.

I den utsträckning förslaget påverkar gällande rätt ska Trafikverket lämna nödvändiga författningsförslag.

Trafikverket bör när uppdraget utförs, om möjligt, och i den utsträckning som Trafikverket finner lämpligt, samråda med och inhämta upplysningar från andra myndigheter och organisationer som kan vara berörda av uppdraget.

Trafikverket ska redovisa uppdraget till Infrastrukturdepartementet senast den 10 mars 2022.

Syftet

Syftet med *breddad ekobonus* är att ytterligare främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. En sådan överflyttning förväntas ge positiva effekter på transporternas sammanlagda klimatpåverkan.

¹ Regeringsbeslut I2021/03302, Uppdrag att föreslå hur en förlängd och breddad ekobonus kan genomföras (daterat den 16 december 2021)

Genomförande

Trafikverket har i sitt förslag på utformning av *breddad ekobonus* utgått från nuvarande stödsystem för ekobonus till sjöfart men har vidgat omfattningen med utgångspunkt i Trafikanalys förslag på en breddad ekobonus. Förslaget på ny utformning omfattar därmed förutom sjötransporter, även järnvägstransporter och intermodala transportupplägg samt en bredare krets av stödmottagare vilket efterfrågas av näringslivet. Stödet har även breddats till att omfatta fler investeringar till en stödprocent på upp till 50 % samt ett stöd för förberedande arbete för att kunna utveckla och ta fram förslag på nya transportupplägg.

Trafikverket har under arbetet samrått med och inhämtat upplysningar från Trafikanalys, Havsmiljöinstitutet och Havs- och vattenmyndigheten samt med branschföreträdarna Tågföretagen, Transportindustriförbundet (STIF), Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening, Skärgårdsmäklarna, Näringslivets Transportråd samt Godstransportrådets medlemmar.

Avgränsningar

Breddad ekobonus avgränsas till den transportkedja som utförs i Sverige.

Definitioner

Bärkraftighet innebär att projektet, efter det att stödperioden är avslutad, kan drivas på kommersiell grund utan stöd.

Komplementära transportupplägg har inte överlappande verksamhet och anses inte konkurrera med varandra.

Kumulering av stödet innebär att allt offentligt stöd, inklusive stöd från andra stödordningar och från andra EU-länder, som hänförs till samma kostnader som det aktuella projektet ska inkluderas vid beräkning av det stöd som maximalt kan utgå. *Breddad ekobonus* får alltså inte utgå till ett högre belopp än faktiska kostnader eller aktuella takvärden. Miljökompensation till järnvägsföretag² samt exempelvis bidrag och skattebefrielser från andra medlemsländer i EU måste således beaktas om de utgör statligt stöd.

Projekt inom *breddad ekobonus* utgörs av genomförande av ett transportupplägg, en investering, eller ett stöd till förberedande arbete. Ett projekt kan innefatta en eller flera av dessa kategorier.

Redare är den eller de personer som förfogar över fartyget och som genom näringsverksamhet ansvarar för den kommersiella driften. Redaren kan vara ägare av fartyget men kan även hyra fartyget, exempelvis genom time charter³ eller bareboat charter⁴. Om fartyget drivs av ett partrederi anses samtliga delägare utgöra redare enligt denna definition.

Ett **sjötransportupplägg** är ett geografiskt avgränsat upplägg med en definierad mix av last. Det kan bestå av en eller flera olika transportrelationer. Lasten kan vara beskriven i form av antingen lastbärare, exempelvis trailers eller containers, eller varuslag.

Ett **järnvägstransportupplägg** är geografiskt avgränsat där ett eller flera tåglägen i en eller flera olika transportrelationer bildar ett transportupplägg. Tågen kan vara beskrivna i form av tågtyp och lasten i form av lastbärare eller varuslag.

Ett **intermodalt transportupplägg** är geografiskt avgränsat där flera trafikslag i samverkan (eng. multimodal) bildar en transportkedja där gods överförs från ett transportslag till ett annat (eng. intermodal) och bildar en transportkedja där minst två av trafikslagen väg, sjö och järnväg kombineras (eng. combined transport). Lasten kan vara beskriven i form av lastbärare, exempelvis trailers och containers, eller varuslag.

Stödberättigande kostnader anger de kostnader som stödet kan användas till att täcka och som ligger till grund för beräkning av *breddad ekobonus*.

Transportarbete är ett mått som både beaktar det transporterade godsets vikt och transportens sträcka. Värdet anges i tonkilometer och beräknas genom att godsets vikt multipliceras med sträckan.

Överflyttningsfaktor beskriver differensen i kronor/tonkilometer mellan väg och sjöfart, respektive mellan väg och godståg.

² Förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.

³ Fartyg som hyrs in med besättning. Vissa driftskostnader bekostas av den som hyr, exempelvis drivmedel, hamnavgifter samt lots- och farledsavgifter. På svenska även tidsbefraktning.

⁴ Fartyg som hyrs in utan besättning. Samtliga driftskostnader bekostas av den som hyr, som förutom de som nämns under tidsbefraktning även omfattar exempelvis försäkringar och underhållskostnader. På svenska även skeppslega.

Varaktighet och budget

Stödordningen *breddad ekobonus* sträcker sig till och med den 31 december 2024. För åren 2022-2024 är 100 miljoner kronor per år avsatt för stödet. Anslagna medel får även användas till att täcka Trafikverkets kostnader för att administrera *breddad ekobonus*.

För en ändamålsenlig fördelning av medlen mellan driftstöd för sjöfart och järnväg och investeringskostnader samt en mindre del avseende stöd till förberedande arbete, kommer Trafikverket att fördela medlen mellan dessa olika kategorier utifrån de grunder för prioritering som Trafikverket tar fram. En sådan prioritering kan se olika ut över åren.

Breddad ekobonus

Breddad ekobonus ska kunna beviljas för åtgärder som främjar en överflyttning av gods från väg till sjö- eller järnvägstransporter samt åtgärder som underlättar för intermodala godstransporter.

Breddad ekobonus kan ges för nya transportupplägg på sjö och järnväg samt förbättringar av befintliga transportupplägg på sjö och järnväg och baseras på det transportarbete i tonkilometer som det överflyttade godset skulle ha transporterats på lastbil inom Sverige. Stöd kan också ges till investeringar som underlättar och effektiviserar intermodala godstransporter.

Den som ansöker om *breddad ekobonus* ska kunna visa genom en prognos hur projektet antas bidra till att gods överflyttas från väg till järnväg eller sjöfart, visa att projektet är i behov av stöd för att kunna genomföras samt visa att åtgärden antas vara kommersiellt bärkraftig efter det att projektet har slutförts. Samtliga projekt som beviljas stöd ska även bidra med en positiv klimatnytta i Sverige.

Förslaget tar sin utgångspunkt i Trafikanalys förslag på en breddad ekobonus.⁵

Förslagets eventuella påverkan på gällande rätt

Av uppdraget framgår att i den utsträckning förslaget påverkar gällande rätt ska Trafikverket lämna nödvändiga författningsförslag. Trafikverket uppfattar detta som att gällande rätt avser någon av följande förordningar:

- förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart,
- förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg samt
- förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar vad avser relevanta investeringsstöd.

Trafikverkets förslag på förordningstext för Förordning om breddad ekobonus för överflyttning av godstransporter från väg samt underlättande för intermodala godstransporter återfinns i Bilaga 1 i denna rapport. Trafikverket föreslår att förordningen träder ikraft den 1 september 2022, men är medveten om att denna tidplan kan vara väl optimistisk.

Den ändring av befintliga författningar som förslaget enligt Trafikverkets bedömning föranleder är att nuvarande förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart upphör att gälla och ersätts i sin helhet av föreslagen ny förordning. Beroende på när den nya förordningen kan träda i kraft kan dock en övergångsbestämmelse i förordning 2018:1867 behövas för att säkerställa att förordningen fortsätter att gälla för reglering av de pågående projekt som beviljats ekobonus till sjöfart inom ramen för nuvarande förordning för 2022.

Vi vill även fästa departementets uppmärksamhet på att nuvarande reglering i 22 § om ränta inte omfattar möjligheten att kunna ta ut någon ränta vid återkrav av felaktigt utbetalt stöd. Nu föreslagen motsvarande paragraf (23 §) i den nya förordningen förändrar inte detta.

⁵ Trafikanalys, En breddad ekobonus, Rapport 2019:1 (omnämns "Trafikanalys" i det följande)

Erfarenheter från befintliga stödordningar

Av uppdraget framgår att Trafikverket ska beakta erfarenheterna från nuvarande stödssystem enligt förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart samt förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg. Vidare bör Trafikverket beakta relevanta investeringsstöd inom ramen för Klimatklivet enligt förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar.

En erfarenhet som Trafikverket gjort från bägge omgångarna av nuvarande stödssystem för ekobonus är att det tar lång tid att etablera ett nytt transportupplägg och starta upp trafiken. Detta har fått till följd att projektstart och genomförande har försenats och vissa transportupplägg som beviljats ekobonus har inte kommit igång eller har inte omfattat den överflyttning av gods som man angett i ansökan. För att stärka genomförbarheten för projekten och därmed öka möjligheten att faktiskt kunna genomföra stödssystemet i enlighet med dess intentioner föreslår Trafikverket att *breddad ekobonus* även ska kunna omfatta ett stöd för förberedande arbete.

Miljökompensation för järnväg är ett generellt stöd för godstrafik på järnväg. De viktigaste lärdomarna från denna stödförordning handlar främst om regler kring statsstöd och takvärden, snarare än stödförordningens uppbyggnad.

Klimatklivet är ett generellt stöd som kan ges till många olika aktörer för en bred typ av investeringar. *Breddad ekobonus* föreslås i stället rikta in sig på stöd till specifika investeringar som ska främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Intermodala transportupplägg och överflyttning av gods

Transportupplägg kan se olika ut beroende på aktörernas behov och roller i ett transportflöde från avsändare till mottagare. Antalet inblandade i ett sådant flöde kan utöver avsändare/mottagare (varuägare) variera och beror på volym, komplexitet, avstånd och vilka aktörer som ingår i flödet.

Varuägaren är ofta den som betalar transporten och därmed beslutar om vilket transportupplägg som ska användas. Denne kan beroende på sin egen transportvolym besluta huruvida man utvecklar egna transportsystem direkt med en transportör eller alternativt vända sig till en samordnare/speditör som samordnar transporter, vilka även kan vara transportköpare. Transportören är den som utför transporten och kan exempelvis vara ett rederi, järnvägsföretag eller åkeri. Beroende på trafikslag och marknad har aktörerna olika förutsättningar att påverka valet av transportupplägg och därmed valet av vilket eller vilka trafikslag som används för att tillfredsställa transportbehovet.

Hamnar och terminaler är logistiknoder som skapar nytta och förutsättningar främst vid omlastning av gods. De kan agera i olika roller som infrastrukturägare och/eller tjänsteleverantör. Hamnar hanterar ofta stora volymer och inte sällan finns en kombiterminal för omlastning sjö/väg och sjö/järnväg i, eller i nära anslutning till, hamnen vilket gör dessa särskilt viktiga för överflyttning och intermodalitet.

Stödmottagare

Ett antal olika aktörer kan komma ifråga som stödmottagare av *breddad ekobonus*. Genom att bredda kretsen av stödmottagare ökar förutsättningarna för att marknaden för intermodala transporter utvecklas.⁶

Breddad ekobonus kan lämnas till företag som ingår i det projekt ansökan om stöd avser och som bedriver eller organiserar sjö-, järnvägs- eller intermodala transportaktiviteter. Exempel på stödmottagare kan således vara järnvägsföretag, rederier, logistikföretag, hamnar, terminaler, transportörer och speditörer.

Breddad ekobonus lämnas till en enskild aktör. En sådan aktör kan tillhöra en sammanslutning av företag som samverkar kring att genomföra ett projekt. Det är dock alltid endast en part som är juridiskt ansvarig för projektets genomförande och redovisning gentemot Trafikverket.

Redare

Breddad ekobonus får lämnas till redare som bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i ett fartygsregister i ett EES-land och som är etablerade i en EES-stat där fartygens resor inkluderar åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn. Med redare avses den eller de personer som förfogar över ett fartyg och ansvarar för den kommersiella driften av det. Flera redare kan delta i samma projekt.

Järnvägsföretag/Sökande av kapacitet

Breddad ekobonus får lämnas till fysiska eller juridiska personer som enligt 5 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har rätt att utföra eller organisera trafik på det svenska järnvägsnätet.

Hamnar och terminaler

Breddad ekobonus kan ges till kust- och inlandshamnar samt terminaler i Sverige som tillhandahåller infrastruktur och tjänster för överflyttning av gods för att på så sätt främja intermodala transporter.

Övriga aktörer

Breddad ekobonus kan lämnas till aktörer som enligt ovan bedriver verksamheter som omfattar tjänster och verksamheter inom sjö-, järnvägs- eller intermodala transporter. Sådana kan vara t.ex. speditörer, hamn- och terminaloperatörer eller transportörer.

⁶ Trafikanalys, s. 100

Stödordningens omfattning och innehåll

Breddad ekobonus kan utgå för projekt som uppfyller syftet med stödet. Stöd kan gå till investeringar och transportupplägg som främjar överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och som underlättar intermodala godstransporter. *Breddad ekobonus* kan även utgå för förberedande arbete som syftar till att undersöka möjligheterna för och säkerställa förutsättningarna att genomföra ett sådant transportupplägg, exempelvis vad avser kundunderlag.

För att ett projekt ska vara berättigat till *breddad ekobonus* krävs att det är ekonomiskt bärkraftigt på kommersiella grunder, efter det att stödet upphört. Stödet måste också vara nödvändigt för att projektet ska kunna genomföras. Projekt som får stöd får således inte ha startat innan beslut om stödet fattats.

Investeringsstöd

Trafikverket föreslår att *breddad ekobonus* ska kunna utgå till investeringar som främjar och utvecklar konkurrenskraften och som bidrar till en överflyttning av transporter från väg till järnväg, sjöfart och främjar intermodala transporter. Sådana investeringar bör uppvisa god effektiviseringspotential.

Stödmottagare

Investeringsstöd kan ges till företag som bedriver sjö-, järnvägs- eller intermodala transportaktiviteter. Sådana kan vara rederier, järnvägsföretag, speditörer, hamnar och terminaler registrerade inom EES med verksamhet i Sverige.

Stödnivåer

- 50 % stödnivå (10 % för redare)
- Min 500 000 kronor och max 10 000 000 kronor.

Trafikverket föreslår ett stöd till investeringar på 50 %, jämfört med 10 % i nuvarande ekobonus⁷. När det gäller stöd till redare för transportupplägg inom sjöfart kvarstår dock stödnivån på 10 %. Anledningen till detta återfinns i avsnitt 10 i Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport⁸ (i det följande sjöfartsriktlinjen) där det framgår att det maximala stödet får vara 10%.

Stödet kan till exempel utgå för

- investeringar av teknik och system som förbättrar konkurrenskraften för intermodala transporter och hantering i noder. Sådant teknik kan omfatta omlastningsutrustning, systemstöd för planering, information, positionering, kommunikation eller administration som effektiviserar logistiken, samt investeringar för ökad automation.

⁷ Trafikanalys, s 94.

⁸ Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03).

- investeringar i utrustning som förbättrar förmågan att utföra intermodala transporter. Sådan utrustning omfattar exempelvis växelflak, om-/påbyggnad av trailers, vagnar, specialcontainers och omlastningsutrustning som ökar förmågan att utföra effektiva intermodala transporter.
- investeringar i anläggningsrelaterad utrustning såsom terminalytor/byggnader, rörlig utrustning, kranar som ökar förmågan att utföra effektiva intermodala transporter.

Investeringsstöd till redare begränsas till inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla den planerade tjänsten i enlighet med sjöfartsriktlinjen. Det kan bland annat inkludera lasthanteringsutrustning som underlättar och effektiviserar intermodala transporter. Inköpet kan omfatta både utrustning i land och ombord, men måste, som framgår nedan, ägas av redaren som ansöker om stödet för att kostnaden ska vara stödberättigad.

Kostnaden ska vara faktisk, ha uppkommit under projekttiden och återfinnas i bokföringen hos stödmottagaren. Stödmottagaren ska kunna särredovisa de kostnader som hänför sig till investeringen som godkänts i Trafikverkets beslut. I redovisningen ska kostnaderna vara särskiljbara från organisationens övriga transaktioner.

De kostnader som ingår i ekonomisk uppföljning av projektet ska dokumenteras och verifieras. Underlaget till Trafikverket ska bestå av utdrag ur stödmottagarens redovisningssystem. Vid behov kan Trafikverket exempelvis begära fakturakopior.

Ej stödberättigande kostnader

- investeringar utanför Sverige
- investeringar som inte specifikt används för att främja intermodal överflyttning⁹
- inköp av nya fartyg, lok, vagnar och lastbilar
- sjöcontainers
- hamninfrastruktur (muddring¹⁰, kajer, hamnbassänger m.m.)
- kostnader för förbrukningsmaterial (till exempel surningsutrustning)

Specifika krav för investeringsstöd

- investeringen måste ägas av stödmottagaren för att kostnaden ska vara stödberättigad
- sökanden ska kunna visa en ekonomisk kalkyl som styrker att stödet är nödvändigt för att investeringen ska kunna genomföras
- sökanden behöver visa att denne har finansiering för sin del av investeringen
- sökanden måste göra sannolikt genom prognos att investeringen leder till ökad effektivitet och överflyttning av gods från väg till järnväg och/eller sjöfart

⁹ För att motverka investeringar som kan användas för andra ändamål än intermodal överflyttning

¹⁰ Enligt definitionen i artikel 2 p. 160 GBER.

- investeringen måste vara allmänt tillgänglig
- kostnaden för investeringen får inte täckas med annat offentligt stöd
- investeringen ska finnas kvar hos stödmottagaren under hela avskrivningstiden eller under minst 3 år
- sökanden ska inkomma med en ekonomisk kalkyl som visar att investeringen inte skulle ha kunnat genomföras utan stödet

Exempel på stödberättigande kostnader

- inköp av IT-stöd som signifikant minskar transport- och terminalkostnader, samtidigt som en utökad överflyttad volym kan hanteras.
- utrusta befintliga trailers med teknik som gör att dessa kan användas för järnvägstransporter (exempelvis så kallade lyftlinjaler).

Stöd för förberedande arbete

Breddad ekobonus har budgeterade medel för år 2022 samt planerade medel för åren 2023-2024. Nuvarande ekobonus har visat att en för kort utlysningsperiod medför svårigheter för stödmottagare att ta fram en väl underbyggd och kvalificerad ansökan som medför en snabb uppstart av projektet och leder till ett varaktigt transportupplägg. En för kort utlysningsperiod i kombination med utlysning sent på året kommer således att innebära att endast en mindre del av de budgeterade medlen som är planerade för 2022 kan omsättas i stöd. En kort projekttid riskerar således att leda till sämre nyttoeffekter för stödsystemet som helhet. Det vore således önskvärt om *breddad ekobonus* skulle omfatta en längre stödperiod. Då *breddad ekobonus* har budgeterade medel för 2022 samt planerade medel även för 2023-2024 är det ont om tid att få igång projekt. Trafikverket föreslår därför även ett stöd till förberedande arbete¹¹ för att utforma och utveckla transportupplägg som främjar intermodala transporter. Stödet ska bidra till att marknadens aktörer tar ett större ansvar samtidigt som affärsrisken minskar vid uppstart av nya transportupplägg. Stödet ska möjliggöra för en aktör att enskilt eller i samverkan med andra kunna undersöka förutsättningarna för att implementera ett nytt transportupplägg inom stödperioden, exempelvis vad det gäller marknad och kundunderlag. Detta för att öka förutsättningarna för att transportupplägget ska vara möjligt att genomföra och att det är kommersiellt bärkraftigt.

Trafikverket föreslår stödet med utgångspunkt i EU-kommissionens (i det följande kommissionen) beslut SA.41100 Österrike. Även i Trafikanalys rapport¹² om en breddad ekobonus ges insikten att marknaden behöver utvecklas och att aktörer som kan samordna och utveckla nya intermodala transportlösningar är få. Genom att erbjuda en möjlighet för marknadsaktörerna att samordna sig med övriga intressenter, skaffa sig en bättre insikt kring marknadens behov och krav skulle ett sådant stöd till förberedande arbete ge bättre förutsättningar att starta nya transportupplägg.

¹¹ I SA.41100 Österrike benämns stödet "feasibility studies". I *breddad ekobonus* används begreppet "stöd för förberedande arbete" för detta stöd.

¹² Trafikanalys s. 59

Stödmottagare

Stödmottagare av stöd för förberedande arbete kan vara företag som bedriver sjö-, järnvägs- eller intermodala transporter eller verksamheter. Sådana kan vara rederier, järnvägsföretag, speditörer, hamnar och terminaler registrerade inom EES med verksamhet i Sverige.

Stödberättigande kostnader

Stöd för förberedande arbete kan avse upp till 50 % av personalkostnader till ett maximalt belopp på 1 000 000 kr under en period om maximalt sex månader.

Stödet kan ges för personalkostnader med fokus på analys, utformning, konstruktion och marknad i form av exempelvis kundunderlag.

Vid ansökan om stöd ska det transportupplägg som sökanden avser att analysera under projektiden samt de företag som medverkar i arbetet framgå. Till ansökan ska bifogas en analys av vad transportupplägget skulle kunna generera i beräknad överflyttning från väg till järnväg eller sjöfart, om projektet skulle realiseras.

Vid projektets slut ska stödmottagaren redovisa resultat och utfall där det framgår vad man genomfört och vilket resultat man uppnått i form av etablerade kundkontakter samt det transportupplägg som leder till en överflyttning av gods från väg till järnväg och/eller sjöfart som man avser att genomföra.

Underlag i form av utdrag ur bokföringen som styrker de personalkostnader man haft för projektet ska bifogas. Beviljat stöd för det förberedande arbetet betalas ut, förutsatt att man kan visa på ett tillfredsställande sätt att man har arbetat med förberedelser med det tänkta transportupplägget.

Kostnaden ska vara faktisk, ha uppkommit under projektiden och återfinnas i bokföringen hos stödmottagaren. Stödmottagaren ska kunna särredovisa de kostnader som hänför sig till det stöd som godkänts i Trafikverkets beslut. I redovisningen ska kostnaderna vara särskiljbara från organisationens övriga transaktioner. Vid behov kan Trafikverket begära exempelvis fakturakopior. Kostnader som uppkommit före eller efter den i beslutet angivna projektiden är inte stödberättigande.

Driftkostnader, sjöfartstransportupplägg

Breddad ekobonus kan beviljas för nya transportupplägg eller för förbättringar av befintliga transportupplägg om transportupplägget omfattar en överflyttning av gods från väg till sjöfart.

Stödet får maximalt uppgå till det lägsta av:

- 30 % av stödberättigande driftskostnader, eller
- projektets stödgrundande belopp baserat på överfört transportarbete

Det stödgrundande beloppet baseras på överfört transportarbete som bygger på antalet tonkilometer som överflyttas från väg till sjöfart. Antalet kilometer beräknas på den alternativa sträckning som godset i stället hade färdats på väg, se kapitel *Beräkning av sträcka*, för beräkning av antalet kilometer. Vikten baseras på verklig vikt alternativt schablon om vikt saknas, se kapitel *Beräkning av möjligt stöd* för beräkning av vikt. Det stödgrundande beloppet beräknas på antalet tonkilometer multiplicerat med en överflyttningsfaktor, vilket motsvarar det beräknade värdet på skillnaden i externa

kostnader mellan tung lastbil med släp och sjöfart alternativt järnväg. För transportupplägg på sjöfart är överflyttningsfaktorn 0,06 kronor per tonkilometer, se kapital *Externa kostnader och överflyttningsfaktor* för ytterligare förklaring.

Med förbättringar i befintligt sjötransportupplägg avses åtgärder som planeras genomföras efter det att beslut om stöd fattats. Förbättringar får inte ha påbörjats innan Trafikverkets beslut om *breddad ekobonus*. Åtgärderna kan exempelvis syfta till att öka befintliga laster som ersätter vägtransporter.

Förbättringar kan mer konkret omfatta exempelvis utökad kapacitet, ökad tjänstekvalitet, ökad transportfrekvens, ändrade seglingstider eller reducerad transporttid och som leder till ökade kostnader på grund av större, snabbare eller fler fartyg. I dessa fall ska stödet begränsas till den del som avser ett nytt sjötransportalternativ för gods som transporteras på väg. Det är endast det gods som överförs från väg till sjöfart som en direkt effekt av förbättringen som kan ligga till grund för stödet, det vill säga tillkommande godsvolymer. Kostnaderna måste vara direkt knutna till förbättringsåtgärden för att kunna räknas in som driftskostnader.

För att ett projekt ska vara stödberättigat krävs att projektet med marginal kan uppvisa positiv klimatnytta, i enlighet med avsnitt *Klimatnytta*.

Exempel på stödberättigande kostnader

Driftskostnader hänförliga till aktuellt sjötransportupplägg och som krävs för att få till stånd en överflyttning av gods från väg till sjöfart är stödberättigande. Exempel på driftskostnader som kan komma i fråga är:

- hyra, leasing eller avskrivning av fartyg
- hyra, leasing eller avskrivning av utrustning för omlastning från väg till sjöfart
- lots- och farledsavgifter
- hamnavgifter, inkluderande fartygshamnsavgift, varuhamnavgift samt hanterings- och miljöavgift
- drift av teknisk utrustning
- personal för det aktuella transportupplägget, exempelvis besättning och administrativ personal
- bränsle
- marknadsföring och administration av aktuellt sjötransportupplägg
- andra driftskostnader som är relevanta för och direkt hänförliga till aktuellt sjötransportupplägg. Kopplingen och relevansen till projektet ska kunna motiveras.

Övrigt

Från det stödberättigande belopp som räknats fram enligt ovan ska eventuella andra offentliga stöd, så kallade statsstöd, som har utgått för det aktuella projektet räknas bort (kumulering). Sökanden ska ange i ansökan om andra statliga stöd förväntas för projektet under stödperioden och i så fall till vilken omfattning sådant stöd beräknas vara kopplat till projektet. Det stöd i form av *breddad ekobonus* som kan utgå för projektet blir då det belopp som återstår efter att andra offentliga stöd räknats bort.

Sökanden ska vid ansökan inkomma med en kassaflödesanalys, som visar på prognos över transportuppläggets kostnader och intäkter. Intäkterna ska vara uppdelade utifrån beräknat statligt stöd samt övriga intäkter. Prognosen ska vara uppdelad per år och inkludera hela projekttiden, samt efterföljande två hela år. För att vara berättigad stöd måste projektet vara ekonomiskt bärkraftigt även efter stödperiodens slut. Övriga intäkter för transportupplägget ska specificeras utifrån beräknad godsvolym.

Driftkostnader, järnvägstransportupplägg

Breddad ekobonus kan beviljas för nya transportupplägg eller för förbättringar av befintliga transportupplägg om transportupplägget omfattar en överflyttning av gods från väg till järnväg.

Stödet får maximalt uppgå till det lägsta beloppet av följande:

- 30 % av stödberättigande driftskostnader, eller
- projektets stödgrundande belopp baserat på överfört transportarbete

Det stödgrundande beloppet baseras på överfört transportarbete som bygger på antalet tonkilometer som överflyttas från väg till järnväg. Antalet kilometer beräknas på den alternativa sträckning som godset i stället hade färdats på väg, se kapitel *Beräkning av sträcka*, för beräkning av antalet kilometer. Vikten av godset baseras på verklig vikt som fraktas på järnväg. Det stödgrundande beloppet beräknas på antalet tonkilometer multiplicerat med en överflyttningsfaktor, vilket motsvarar hälften av det beräknade värdet på skillnaden i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och järnväg. För transportupplägg på järnväg är den faktiska överflyttningsfaktorn 0,09 kronor per tonkilometer, se kapitel *Externa kostnader och överflyttningsfaktor* för ytterligare förklaring.

Med förbättringar i befintligt transportupplägg avses åtgärder som planeras genomföras efter det att beslut om stöd fattats. Förbättringar får inte ha påbörjats innan Trafikverkets beslut om *breddad ekobonus*. Åtgärderna kan exempelvis syfta till att öka befintliga laster som ersätter vägtransporter.

Förbättringar kan mer konkret omfatta exempelvis utökad kapacitet, ökad tjänstekvalitet, ökad transportfrekvens eller reducerad transporttid. I dessa fall ska stödet begränsas till den del som avser ett nytt transportalternativ för gods som transporteras på väg. Det är endast det gods som överförs från väg till järnväg som en direkt effekt av förbättringen som kan ligga till grund för stödet, det vill säga tillkommande godsvolymer. Kostnaderna måste vara direkt knutna till förbättringsåtgärden för att kunna räknas in som driftskostnader.

Exempel på stödberättigande kostnader

Driftskostnader hänförliga till aktuellt järnvägstransportupplägg och som krävs för att få tillstånd en överflyttning av gods från väg till järnväg är stödberättigande. Exempel på driftskostnader som kan komma i fråga är:

- hyra, leasing eller avskrivning av fordon
- infrastrukturavgifter
- terminalavgifter i form av lyft och tjänster

- drivmotorström/bränsle
- drift av teknisk utrustning
- personal för aktuellt transportupplägg, exempelvis lokförare, bangårds- och administrativ personal
- marknadsföring och administration av aktuellt transportupplägg
- andra driftskostnader som är relevanta för och direkt hänförliga till aktuellt transportupplägg Kopplingen och relevansen till projektet ska kunna motiveras.

Övrigt

Från det stödberättigande belopp som räknats fram enligt ovan ska eventuella andra offentliga stöd, så kallade statsstöd, som har utgått för det aktuella projektet räknas bort (kumulering). Sökanden ska ange i ansökan om andra statliga stöd förväntas för projektet under stödperioden och i så fall till vilken omfattning sådant stöd beräknas vara kopplat till projektet. Det stöd i form av *breddad ekobonus* som kan utgå för projektet blir då det belopp som återstår efter att andra offentliga stöd räknats bort.

Sökanden ska vid ansökan inkomma med en kassaflödesanalys, som visar på prognos över transportuppläggets kostnader och intäkter. Intäkterna ska vara uppdelade utifrån beräknat statligt stöd samt övriga intäkter. Prognosen ska vara uppdelad per år och inkludera hela projekttiden, samt efterföljande två hela år. För att vara berättigad stöd måste projektet vara ekonomiskt bärkraftigt även efter stödperiodens slut. Övriga intäkter för transportupplägget ska specificeras utifrån beräknad godsvolym.

Transportupplägg med överflyttning från väg till både järnväg och sjöfart

För transportupplägg som avser överflyttning från väg till både järnväg och sjöfart, beräknas de olika delarna inom transportupplägget var för sig, även om det endast behövs en ansökan för projektet. Den ena delen avser transportupplägget för järnväg och den andra delen avser transportupplägget för sjöfart. De olika delarna summeras därefter för att få en helhet för transportupplägget.

Redovisning av stödberättigande kostnader

För att kostnaderna ska vara stödberättigande ska de avse det projekt som ansökan avser. Trafikverket prövar i det enskilda fallet om kostnaderna är stödberättigande. Även övriga eventuella villkor i Trafikverkets beslut ska följas för att stödet ska kunna betalas ut.

Kostnaden ska vara faktisk, ha uppkommit under projekttiden och återfinnas i bokföringen hos stödmottagaren. Stödmottagaren ska kunna särredovisa de kostnader som hänför sig till det projekt som godkänts i Trafikverkets beslut. I redovisningen ska projektkostnaderna vara särskiljbara från organisationens övriga transaktioner.

Kostnaderna ska ha uppkommit under den projektid som framgår av beslutet. Kostnader som uppkommit före eller efter den i beslutet angivna projektiden är inte stödberättigande.

De kostnader som ingår i de ekonomiska uppföljningarna av projektet ska dokumenteras och verifieras. Underlaget till Trafikverket ska bestå av utdrag ur sökandens redovisningssystem. Vid behov kan Trafikverket exempelvis begära fakturakopior.

För förbättringar av befintliga transportupplägg inom järnväg eller sjöfart, får endast merkostnader som är direkt relaterade till förbättringen av transportupplägget räknas in.

Överlappande transportupplägg

Projekt kan vara delvis överlappande med andra projekt eller med befintliga transportupplägg, exempelvis genom att de har gemensam start- eller målpunkt. Projekt måste dock skilja sig från andra projekt eller befintliga transportupplägg genom exempelvis transportrelationer, gods, tjänster eller målgrupp för överförd vägtransport. I annat fall anses det vara konkurrerande och därmed inte berättigade till stöd. Transportupplägg som inte har överlappande verksamhet, eller som överlappar endast delvis anses inte konkurrera med varandra. Om två projekt exempelvis har samma startpunkt men olika målpunkter och målgrupper kan de bedömas vara två olika projekt.

Om två projekt har full geografisk överlappning måste dessa komplettera varandra för att beviljas stöd, det vill säga de får inte konkurrera om samma gods. Sökanden måste då kunna visa att projekten avser olika typer av gods. Det samma gäller om ett projekt och ett befintligt transportupplägg fullt ut överlappar varandra geografiskt. Sökanden ska då kunna ge detaljerade upplysningar om det befintliga transportupplägget och förklara varför det inte kan hantera det gods som projektet riktar in sig på. Stödet måste alltid bidra till en nettoökning i överfört gods från väg till järnväg eller sjöfart i det enskilda fallet.

När breddad ekobonus inte kan utgå

Stöd kan inte utgå för följande:

- för projekt som startat innan Trafikverket fattat beslut om stödet
- i kombination med ersättning som ges till kollektivtrafik (sjöfart)
- för transportupplägg som avser transport av järnmalm
- för ett företag i svårigheter¹³
- för ett företag som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.
- för ett företag som har skulder för svenska skatter eller avgifter hos Kronofogdemyndigheten eller som är i likvidation eller försatt i konkurs.

¹³ Breddad ekobonus får inte beviljas till ett företag i svårigheter som begreppet definieras i punkt 20 i Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01).

Kostnader som inte är stödberättigande

- finansiella kostnader, till exempel transaktionsavgifter, växlingsavgifter och räntekostnader som inte är direkt hänförliga till lånefinansierade investeringar kopplade till transportupplägget.
- böter, sanktionsavgifter eller rättegångskostnader
- kostnader för underleverantörskontrakt, om
 - a) anlitaandet av en underleverantör ökar kostnaden för projektet utan att tillföra något motsvarande värde
 - b) utgiften för underleverantören beräknats med en procentuell andel av totalkostnaden för projektet.

Prioritering mellan projekt

Trafikverket har en budget om 100 miljoner kronor per år under perioden 2022-2024. Om anspråken i ansökningarna om *breddad ekobonus* överstiger tillgängliga medel, kommer Trafikverket att göra en prioritering mellan projekten.

Prioritering mellan transportupplägg

Målsättningen är att genom överflyttning från väg till järnväg eller sjöfart uppnå största möjliga reduktion av klimatpåverkan. Projekten kommer att prioriteras utifrån en samlad bedömning mellan överflyttningspotential och klimatnytta per stödkrona. Detta görs för att prioritera projekt som ska leda till så positiv klimatnytta som möjligt.

Sökanden ska inkomma med information om projektets överflyttningspotential och genomförbarhet i form av hur stor andel av det beräknade godset som vid ansökan redan är bekräftat i form av överenskommelser, kontrakt eller avsiktsförklaringar från varuägare. Detta material ska kunna verifieras av Trafikverket.

För prioritering inom klimatnytta kommer sökande projekt bedömas utifrån reducerad mängd växthusgaser i förhållande till beräknat stöd i enlighet med beskrivning i avsnitt *Beräkning av klimateffekter*. Denna kvot utgör grund för rangordning och prioritering av sökande projekt. Beräkning av samlade utsläpp inkluderar endast det som genereras inom Sverige.

För projekt som innehåller överflyttning av gods från väg till både järnväg och sjöfart kommer den delsträcka av järnväg och sjöfart som är längst utgöra grund för prioriteringen.

Prioritering mellan investering

Prioritering av ansökningar som avser investeringar sker efter överflyttningspotential. Förväntad överflyttning som investeringen ska leda till ska framgå av ansökan. Beskrivningen av överflyttningspotentialen granskas av Trafikverket som bedömer den i förhållande till andra ansökningar. Om det inte går att prioritera projekten efter detta ska det vägas in om investeringen kan anses vara tillämpbar endast i syfte att åstadkomma överflyttning, eller om investeringen även kan användas till annan verksamhet. Investeringar som endast kan nyttjas till aktiviteter kopplade till överflyttning prioriteras.

Förväntad överflyttning ska baseras på perioden fram till och med slutredovisning av projektet. Prioritering av projekt utgår utifrån förväntad överflyttning i förhållande till ansökt stöd.

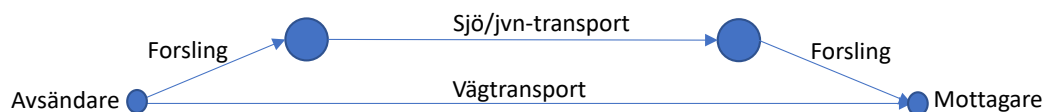
Prioritering mellan stöd för förberedande arbete

Prioritering av ansökningar inom stöd för förberedande arbete baseras på den potentiella överflyttning av det transportupplägg som projektet syftar till att förbereda/utveckla.

Klimatnytta

I förslaget om *breddad ekobonus* inkluderas stöd till transportupplägg med överflyttning av gods på väg till järnväg respektive väg till sjöfart. Överflyttning ska påvisa en ökad **energieffektivitet** och **klimatnytta** i förhållande till existerande vägtransport. Projektet ska även leda en minskad energianvändning.

Grunden är att existerande vägtransport ska ersättas med ett järnväg- eller sjötransportupplägg som tillgodoser samma transportbehov. Detta gör att såväl järnvägs- som sjötransportupplägget kan fordra vägtransporter **till** järnvägsterminal/hamn samt **från** järnvägsterminal/hamn. Beroende på transportuppläggets utformning kan därför utsläpp av växthusgaser från sådan nödvändig forsling behöva redovisas i ansökan.



Principiell skiss på transportalternativ

Stödet ska endast utgå vid betydande förbättring $\geq 20\%$ utsläpp av växthusgaser i förhållande till motsvarande lösning vid transport med tung lastbil. Detta för att undvika tveksamheter i beräkningars utfall.

Beräkning av klimatnytta

För *breddad ekobonus* ska klimatnytta beräknas utifrån som växthusgasutsläpp, CO₂e, vid avgasröret. Detta brukar beskrivas som "tank-to-wheel, ttw".¹⁴ Även energianvändning ska beräknas med denna systemgräns.

Ansökan ska innehålla följande uppgifter avseende miljöeffekter:

- Sträcka för respektive transportlänk i berörd transportkedja. Underlag för samtliga delsträckor ska bifogas.
- Förbrukning av drivmedel (bränslen och/eller el) per transportlänk.
 - För sjöfart ska detta grunda sig på verifierade data, exempelvis från MRV¹⁵ eller rederiers bränsleuppföljning.
 - För järnväg samt vägtransport förordas en kalkyl baserat på NTMcalc¹⁶ eller egna verksamhetsdata gällande förbrukningssiffror som ska kunna verifieras av Trafikverket.
 - Bränsleval för vägtransport ska vara aktuell¹⁷ diesel B7 Swe.

¹⁴ Detta innebär att användande av el och biodrivmedel inte har några utsläpp. Denna förenkling görs för att undvika utmaningar att bedöma olika förnybara drivmedels och elproduktions utsläpp av samlade växthusgaser i ett livscykelperspektiv (wtw). Bedömningen är att denna förenkling kommer att påverka samtliga sökande på samma sätt och därmed ge en likvärdig prioritering.

¹⁵ Från den 1 januari 2018 ska alla fartyg överstigande 5000 gross-ton på resor till eller från hamnar inom EU mäta, rapportera och verifiera sina CO₂-utsläpp, i enlighet med EUs regelverk för Monitoring, Reporting and Verification (MRV) av koldioxid.

¹⁶ NTM står för Nätverket för Transporter och Miljö. <https://www.transportmeasures.org/sv/om-ntm/>

¹⁷ Reduktionspliktsinblandning

- Drivmedlets klimatintensitet, det vill säga utsläpp per liter eller kg bränsle, samt dess värmevärde per transportlänk om olika drivmedel används. Dessa underlag ska vara officiella data från Energimyndigheten eller från NTM.
- Lastkapacitet och hur denna utnyttjas (fyllnadsgrad). Beräkningen ska även innehålla element av positioneringstransporter som erfordras. Att enbart beräkna fyllnadsgrad enkel resa och bortse från eventuella tomma resor är inte godkänt.
- I de fall en transportlösning bygger på samlastning av gods och passagerare och utsläpp ska fördelas mellan gods och passagerare ska detta ske i enlighet med Existerande standard EN 16 258. I dessa fall ska sökande redovisa underlag utifrån båda tillåtna metoder (vikt och yta).

Baserat på ovanstående ska sökande redovisa totala årliga växthusgasutsläpp för en existerande lösning på väg samt en alternativ ny lösning i form av ansökt transportupplägg som båda täcker samma transportbehov. Även energianvändning i båda lösningarna ska redovisas. Beräkningen av samlade utsläpp och energianvändning ska endast inkludera det som genereras inom svensk territorialgräns.

Uppföljning kan komma att göras under stödperioden, bland annat gällande fyllnadsgrad. Om sådana mätningar påvisar avvikelser kan beslut om stöd omprövas. Även andra aspekter som påverkar utsläppen och energianvändningen kan komma att följas upp. I *breddad ekobonus* är det beräknad reducerad mängd växthusgaser i förhållande till beräknat stöd som utgör en av grunderna för prioritering av sökande projekt.

Beräkning av stödet

De beräkningar som görs för att avgöra storleken på stöd genom breddad ekobonus skiljer sig åt mellan driftsstöd och investeringsstöd.

Vad gäller driftstöd ska stödet baseras på det transportarbete som det överförda godset genererat om det transporterats på väg. Endast den del av transporten som utförs på svenskt vägnät är stödgrundande. Godsmängden kan baseras antingen på antagna, överförda godsvolymer eller på medelvikten för lastade enheter. Medelvikten är ett schablonvärde som ska motsvara den mängd gods som i genomsnitt transporteras i den aktuella lastbäraren på svenska vägar.

Själva beräkningen görs genom att det framräknade transportarbetet i tonkilometer multipliceras med en överflyttningssfaktor som motsvarar det beräknade värdet på skillnaden i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och järnväg alternativt sjöfart.

För investeringar görs en bedömning utifrån den potential till överflyttning av gods från väg till järnväg respektive sjöfart som investeringen har.

Externa kostnader och överflyttningssfaktor

Transporters marginalkostnader för externa effekter, vilket i rapporten benämns som externa kostnader, utgörs av ett antal olika komponenter, som sammantaget sätter ett värde på respektive trafikslags samhällsekonomiska marginalkostnader. Dessa kalkylvärden möjliggör jämförbara samhällsekonomiska analyser. Infrastruktur, olyckor, koldioxid, övriga emissioner och buller används i de beräkningar som sammanställs årligen av Trafikanalys, vilka är de värden som används i denna rapport. Trafikanalys baserar sina värden på ASEK.

I tabell 2.1 i Trafikanalys rapport från 2021¹⁸ finns följande värden på externa kostnader för de trafikslag som täcks in av breddad ekobonus. Notera att tabellen innehåller värden för landsbygd respektive tätort. De värden som används till breddad ekobonus är de för landsbygd.

- Tung lastbil med släp (väg): 0,23 kronor per tonkilometer
- Godståg: 0,05 kronor per tonkilometer
- Sjöfart: 0,17 kronor per tonkilometer

Den överflyttningssfaktor som behövs för att bland annat beräkna stödets storlek motsvarar differensen i kronor per tonkilometer mellan väg och sjöfart, respektive mellan väg och godståg. Överflyttningssfaktorn kan därmed fastställas till 0,06 kronor för sjöfart och 0,18 kronor för järnväg.

Notera att det för sjöfartens del därmed är en lägre överflyttningssfaktor än för nuvarande stöd med ekobonus (0,12 kronor för sjöfart). Orsaken till den ändrade överflyttningssfaktorn är att *breddad ekobonus* utgår från värden framtagna 2020, jämfört med 2017 för nuvarande ekobonus. Förändringen som har skett är framför allt att beräkningarna av externa kostnader för sjöfartens koldioxidutsläpp har ökat mer än för lastbil med släp,

¹⁸ Transportsektorns Samhällsekonomiska kostnader, Trafikanalys Rapport 2021:4, tabell 2.1

kombinerat med ett antal andra faktorer som var och en påverkar ett antal ören, exempelvis lägre externa kostnader för buller och övriga emissioner för lastbil 2020 jämfört med 2017.

Takvärden

När ett stödbegrundande belopp har räknats fram för ett aktuellt transportupplägg behöver det säkerställas att det aktuella stödet, om möjligt, inte överskrider de takvärden för statsstöd som har kommunicerats av kommissionen. Olika nivåer gäller för järnväg och sjöfart, liksom för investeringar.

Ekobonus för **sjöfarten** utgår från sjöfartsriktlinjen avsnitt 10 avseende närsjöfart.

Vad gäller **järnvägen** är det Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag¹⁹ (i det följande järnvägsriktlinjen) som är aktuella. Järnvägsriktlinjen skiljer på tre former av statsstöd till järnvägsföretag utifrån stödets syfte. Befintlig miljökompensation för järnväg är utformad som ett stöd för att minska de externa kostnaderna (punkt 103 samt 107.b. i järnvägsriktlinjen). Statsstöd kan också utformas som ett stöd för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturer (punkt 102 samt 107.a.) eller ett stöd som främjar driftskompatibilitet (punkt 106 samt 107.c.). Beroende på vilket alternativ som väljs ingår olika kostnader i beräkningen av det maxbelopp som staten får ge i stöd till företagen.

Rapporten om *breddad ekobonus* tar samma utgångspunkt som i miljökompensation för järnväg avseende beräkningar av möjlig stödnivå: det motsvarar punkt 103 samt 107.b. Det finns för- och nackdelar med att använda denna utgångspunkt, istället för punkt 102 samt 107.a. Fördelarna är bland annat en större likformighet med stödet till sjöfarten samt att stödet grundas på externa kostnader såsom koldioxidutsläpp och övriga emissioner, snarare än infrastrukturavgifter. Nackdelarna har framför allt att göra med tillkommande eventuella utökade stöd för järnväg samt vilket utrymme som återstår rent statsstödmässigt.

Bedömningen görs att med dagens nivåer på stöd från miljökompensation på järnväg finns det betryggande utrymme rent statsstödmässigt för förslaget om *breddad ekobonus*. Samtidigt är det viktigt att de enskilda ansökningarna om stöd värderas utifrån en total möjlig stödnivå. En sådan värdering kan medföra ett lägre stöd än det som söks.

Sammantaget innebär detta för Sveriges räkning att stöd som ges via *breddad ekobonus*, samt existerande stödsystem, totalt inte ges med ett högre belopp än:

- 30 procent av den totala kostnaden för järnvägstransporter
- 50 procent av de stödberättigande kostnaderna

Motsvarande för sjöfarten är:

- 30 procent av den totala kostnaden för sjöfartstransporter
- 100 procent av de stödberättigande kostnaderna

För **investeringar** behöver ingen särskild beräkning göras utifrån exempelvis överflyttningsfaktor, men en maximal nivå på 50 % av investeringens kostnad föreslås, med särskilt undantag för redare, vars stödnivå begränsas av sjöfartsriktlinjen. De kan endast söka stöd upp till 10 % av investeringens kostnad.

¹⁹ Meddelande från kommissionen Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07).

Faktorer för beräkning av statsstödet möjliga storlek

Följande delar behöver vägas samman för att bedöma till vilken utsträckning ett specifikt transportupplägg redan i dag kompenseras och hur detta relaterar till statsstödet "tak": stödet storlek, totala kostnaden för transporten, samt stödberättigande kostnader (endast aktuellt för järnväg).

Stödets storlek

Miljökompensation för godstransporter på järnväg har ett årligt anslag på 550 miljoner kronor. Ekobonus för sjöfarten har ett årligt anslag på 50 miljoner kronor. Anslaget till *breddad ekobonus* föreslås vara 100 miljoner kronor per år. Storleken på stöd till respektive ansökan begränsas av uppdelningen mellan olika ansökningskategorier inom *breddad ekobonus*. Detta innebär exempelvis att driftsupplägg för järnväg eller sjöfart inte kan ta hela summan på 100 miljoner kronor i anspråk.

Totala kostnaden för transporten

I Trafikverkets PM angående utformning av miljökompensation till järnvägsföretag 2021-2025²⁰ slås det fast att den totala kostnaden för järnvägstransporter motsvarar järnvägsföretagens totala produktionskostnad. Här ingår därmed exempelvis personal- och kapitalkostnader samt drift- och underhållskostnader för fordon. I samma PM fastställs en genomsnittlig total produktionskostnad till 0,28 kronor per tonkilometer i 2020 års prisnivå, när järnmalmtransporter exkluderas.

Trafikverkets förslag är att använda samma underlag, schablon och argumentation för *breddad ekobonus* (avseende järnvägsupplägg) som för miljökompensation för järnväg.

För att bättre förstå produktionskostnaden i relation till de takvärden som beskrivits i föregående avsnitt, har beräkningar på produktionskostnader för olika segment inom järnvägstrafikeringen tagits fram. Detta ökar bland annat förståelsen för de skillnader i trafikeringskostnader per tonkilometer som finns mellan exempelvis kombitåg och systemtåg. Den förståelsen är till nytta när utbetalning av stöd administreras, men det bedöms inte vara lämpligt att föreslå uppdelade segment med egna schabloner. Detta då det finns en tendens till att olika segment flyter samman och stödutrymmet därmed begränsas i onödan. Samtidigt innebär den observation som har gjorts för segmentet kombitåg att det är av vikt att information om eventuell begränsad stödmöjlighet kommuniceras till presumtiva sökanden av stödet.

Notera att det begrepp som används i föregående stycke för kostnader för olika segment är trafikeringskostnader. Detta motsvarar inte nödvändigtvis produktionskostnader. När begreppet produktionskostnad har studerats i andra länder har det räknats in fler kostnader än i Sverige. Exempelvis har Österrike²¹ inkluderat terminalkostnader samt ett antal andra faktorer i sitt stödsystem för järnväg. Skulle Sverige välja att göra detta skulle schablonvärdet för produktionskostnaden öka, vilket i sin tur ger individuella projekt större möjligheter till statsstöd. Det kan därmed finnas anledning till att beräkningar på åtminstone terminalnodskostnader tas fram i beredskap, utfall kommissionen ställer följdfrågor och ber om förtydliganden.

Produktionskostnaderna för sjöfart behöver inte fastställas i en schablon, utan kan beskrivas på samma sätt som i nuvarande ekobonus. Här likställs produktionskostnader med

²⁰ Angående utformning av miljökompensation till järnvägsföretag 2021-2025, TRV 2020/99069 PM

²¹ State aid SA.33993 (2011/N) – Austria – Aid for the provision of certain combined transport services by rail in Austria

driftskostnader och i respektive ansökan ska det fastställas att stödet inte överstiger 30 % av driftskostnaderna.

Stödberättigande kostnader i relation till överflyttningsfaktorn

I tidigare avsnitt har det fastställts vilken överflyttningsfaktor som är aktuell för att beräkna stödets storlek. Överflyttningsfaktorerna behöver därefter relateras till statsstödsreglerna. För sjöfart saknar ”stödberättigande kostnader” betydelse i detta hänseende, då sjöfartsriktlinjen medger stöd upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna. För järnvägen är det annorlunda.

Med utgångspunkt från punkt 107.b i järnvägsriktlinjen kan stöd ges upp till 50 % av de stödberättigande kostnaderna. Det innebär att överflyttningsfaktorn på 0,18 kronor för järnväg halveras när storleken på möjligt stöd beräknas. Detta resulterar i en faktisk överflyttningsfaktor på 0,09 kronor per tonkilometer.

Statligt stöd ska inte kunna ges från flera system för samma åtgärd

I Regeringsbeslutet till det uppdrag som nu avrapporteras, slås det fast att *statligt stöd ska inte kunna ges från flera system för samma åtgärd*. Trafikverkets bedömning är att utgångspunkten ska vara att statligt stöd endast ges till samma transportupplägg eller investering, förutsatt att det finns god ”marginal” till taken för statsstödsregler. Som föregående avsnitt visar finns det skäl till en bedömning att en god marginal finns för flertalet transportupplägg. Samtidigt finns det skäl till att särskilt bevaka upplägg med kombitransporter på järnväg, då de bedöms kunna ha en redan erhållen stödnivå som ligger nära den övre gränsen som tillåts för statsstöd.

Om en striktare bedömning skulle tillämpas, där ”samma åtgärd” definieras som ”samma transportupplägg” skulle samtliga transportupplägg på järnväg diskvalificeras från stöd med *breddad ekobonus*, eftersom miljökompensation för godstransporter på järnväg fördelas till samtliga aktörer som trafikerar det svenska järnvägsnätet och söker stödet.

Beräkning av möjligt stöd

Om godsvikten är känd och godset fyller på vikt ska mängden gods i ton multipliceras med den sträcka som godset skulle transporterats på väg. Det beräknade transportarbetet multipliceras med 0,06 kronor för sjöfart eller 0,09 kronor för järnväg och det framräknade värdet utgör stödgrundande belopp.

Det stödgrundande beloppet innebär inte med nödvändighet samma summa som det faktiska stöd som kan utbetalas. Som föregående avsnitt visar kan det finnas begränsningar i och med statsstödsreglerna. Detta gäller främst transportupplägg med låg produktionskostnad.

Därtill kan det utbetalade stödet begränsas av att stödet redan är förbrukat, eller att ett annat upplägg bedöms vara högre prioriterat. Se mer om detta i prioriteringsavsnittet.

Om godsvikten är okänd eller om godset fyller på volym får ett schablonvärde för godsvikten användas för beräkning av transportarbetet. De värden som ska användas är:

En lastmeter har en schablonvikt om 1,64 ton (vilket innebär att en fot, som är standardmåttet för att mäta containers, schablonmässigt tilldelas vikten 0,5 ton).

Som utgångspunkt för detta värde har det norska stödsystemet för sjöfart använts²². Schablonvärdena gäller oavsett typ av lastbärare. I de fall schablonvikten används ska förutsättningarna för beräkningarna beskrivas närmare i ansökan.

Ovanstående beräkningsgrund gäller sjöfart. För järnväg är utgångspunkten att godsvikten är känd när beräkningar görs av stödets storlek.

Beräkning av sträcka

För beräkning av den sträcka som godset skulle ha transporterats på det svenska vägnätet används i första hand något av de webb-baserade kartverktyg som finns tillgängliga för allmänt bruk. Dokumentation som visar färdväg och sträcka ska bifogas ansökan. Om godset har flera olika avsändare eller mottagare inom ett avgränsat geografiskt område kan en representativ, gemensam referensort användas för beräkning av sträckan. Referensorten kan i det här fallet betraktas som upptagningsområdet för godset. I ansökan ska det framgå vilken referensort som använts och motiveringen till det.

Om transportupplägget omfattar flera olika transportrelationer ska de olika beräknade transportarbetena redovisas var för sig. Det sammanlagda värdet utgör då stödgrundande belopp. Det kan till exempel bli aktuellt vid transportupplägg som omfattar flera olika hamnar eller terminaler eller då det finns olika och tydligt avgränsade upptagningsområden runt en och samma hamn eller terminal. I ansökan ska upplägget framgå och exempelvis vilka hamnar eller terminaler som omfattas. För att kunna ansöka om stöd för sjötransportupplägg måste minst en svensk hamn angöras.

Endast den del som godset skulle transporterats på väg ska beräknas. Den extra sträcka som kan uppstå när godset exempelvis transporteras till hamn eller terminal för vidare transport med fartyg eller järnväg ska inte beaktas vid beräkning av sträckan.

²² Tillskudd til godsöverføring fra vei til sjø – veileder till søknad (Kystverket 2018)

Rättsliga regleringar

Europeiska Unionens bestämmelser om statligt stöd finns i EUF-fördraget och kompletteras med bland annat riktlinjer och beslutspraxis från kommissionen. Förslaget till *breddad ekobonus* förhåller sig, mot bakgrund av uppdragets tidsram, inom ramarna för dessa. Det finns inte idag några riktlinjer som är specifikt inriktade mot stöd som syftar till att främja intermodala transportlösningar, utan vägledning får tas utifrån hur varje enskilt transportslag regleras specifikt samt från kommissionens beslutspraxis. I det följande redogörs för aktuella bestämmelser.

Fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt

Förbudet mot statsstöd

Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

De föreslagna åtgärderna skulle utgöra stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Stödet måste därför godkännas av kommissionen enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget innan det genomförs.

Av artikel 107.3 c) framgår att ”stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset”, kan anses förenligt med den inre marknaden.

Samordning av transporter

För statligt stöd på transportområdet, särskilt vad gäller intermodala transporter,²³ är artikel 93 i EUF-fördraget av betydelse. Av artikeln framgår att stöd ”är förenligt med fördragen, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt.” Bestämmelsen omfattar transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar, vilket kan utläsas av artikel 100 i EUF-fördraget.

Av kommissionens gängse beslutspraxis följer att sådana stöd som avses i artikel 93 i EUF-fördraget är förenliga med den inre marknaden om följande villkor är uppfyllda:

- Stödet har ett tydligt formulerat mål av gemensamt intresse;
- Stödet är nödvändigt och har en stimulanseffekt;
- Stödet är skäligt;
- Det aktuella stödet måste vara tillgängligt för alla användare på ett icke-diskriminerande sätt;
- Stödet får inte leda till snedvridningar av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset.

²³ Trafikanalys s. 71.

Kommissionen refererar till dessa villkor i sitt beslut för nuvarande ekobonus, SA.50217 Sverige,²⁴ där kommissionen bedömt stödet i den del det avser inlandssjöfart förenligt med den inre marknaden enligt artikel 93 i EUF-fördraget.

Kommissionens beslut SA.41100 Österrike och SA.48093 Polen

Österrike har tagit fram en stödordning, som framgår av kommissionens beslut SA.41100 Österrike²⁵, med liknande syfte och innehåll som *breddad ekobonus* syftar till och omfattar, vad avser stöd till investeringar och förberedande arbete. Kommissionens beslut SA.48093 Polen²⁶ är av ett senare datum och omfattar stöd till investeringar som är relevant för *breddad ekobonus*. Utformningen av *breddad ekobonus* har tagit sin utgångspunkt i dessa två beslut enligt vad som följer nedan.

I beslut SA.41100 Österrike har kommissionen funnit stöd till kostnader för genomförbarhetsstudier samt till kostnader för investeringar förenligt med den inre marknaden enligt artikel 93 EUF-fördraget samt artikel 107.3 c) EUF-fördraget. Artikel 107.3 c) utgör grund för bedömningen av om stödet är förenligt med den inre marknaden när det gäller stöd till redare när de inte omfattas av artikel 93 EUF-fördraget.

Av beslutet SA.41100 Österrike framgår vidare att kommissionen anser att stödets syfte, att utveckla kombinerade transporter, överensstämmer med EU:s eftersträlvade mål med att uppnå ett balanserat transportsystem för multimodala transporter som är konkurrenskraftigt gentemot vägtransporter. EU vill åstadkomma en överflyttning av godstransporter från väg till andra transportsätt. Kommissionen håller med om att det i första hand är marknaden som ska investera i och utveckla nya lösningar. Marknadens vilja att ta de affärsrisker som överflyttningen från väg till alternativa transportsätt medför kan dock behöva stimuleras. Kommissionen anser vidare att investeringar i informations- och kommunikationssystem är viktiga för att följa och effektivisera intermodala transportflöden.

Den österrikiska stödordningen riktar sig till en bred krets av stödmottagare såsom omlastnings- och logistikföretag, speditörer, hamnoperatörer, sjöfarts- och järnvägsföretag. De investeringar som omfattas är innovativ teknik och system för att förbättra kombinerade/intermodala transportsystem samt utrustning som behövs specifikt för kombinerade transporter.

Stöd till investeringar i utrustning som är designad uteslutande för kombinerade transporter har även godkänts av kommissionen i tidigare beslut²⁷. Vidare har kommissionen godkänt stöd till investeringar i sådan utrustning i beslutet SA.48093 Polen, bestående av bland annat omlastningsutrustning i intermodala terminaler i hamnar.

I linje med SA.41100 Österrike och SA.48093 Polen bör *breddad ekobonus* kunna utgå till en bred krets av stödmottagare för inköp av teknik och system som förbättrar konkurrenskraften för intermodala transporter genom effektivisering eller ökad servicegrad.

²⁴ Statligt stöd SA.50217 (2018/N) – Sverige Sveriges ekobonussystem för närsjöfart och inlandssjöfart.

²⁵ SA.41100 (2015/N) – Austria - Special Guidelines for the Programme of Aid for Innovative Combined Transport for 2015-2020.

²⁶ State aid SA.48093 (2017/N) – Poland – Aid for the implementation of intermodal transport projects under the Operational Program Infrastructure and Environment for the years 2014-2020

²⁷ Kommissionens beslut av den 12 september 2007 - Stödordning nr C 12/06 (f.d. N 132/05) som Republiken Tjeckien planerar att genomföra till stöd för kombinerade transporter.

Breddad ekobonus bör också kunna utgå för inköp av utrustning som förbättrar förmågan att utföra intermodala transporter.

Vidare torde *breddad ekobonus* kunna utgå för stöd för förberedande arbete såsom för genomförbarhetsstudier i SA.41100 Österrike för att stimulera viljan att ta den affärsrisk som överflyttningen medför samt för att stärka genomförbarheten av nya projekt.

Riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag

Kommissionen har utfärdat riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07)²⁸ (i det följande järnvägsriktlinjen) som syftar till att ge vägledning om huruvida statliga stöd till järnvägsföretag är förenliga med fördraget.

Stödmottagare

Järnvägsriktlinjen riktar sig enligt lydelsen till järnvägsföretag. Kommissionen har dock i flera beslut uttalat att principerna i järnvägsriktlinjen gällande stöd för att reducera externa kostnader är tillämpliga även när stödmottagaren inte är ett järnvägsföretag om järnvägsföretagen är indirekta mottagare av stödet. Kommissionen har använt sig av järnvägsriktlinjens bestämmelser om externa kostnader vid prövningar av stöd till kombinerade transporter i bl.a. besluten SA.48858 Italien och SA.32603 Italien, där stödmottagare var järnvägsföretag, MTO:s (multimodal transport operators), samt logistikföretag.

Vi bör därmed kunna utgå från att järnvägsriktlinjen är tillämplig om stödet riktar sig till intermodala järnvägstransporter även om den direkta stödmottagaren inte är ett järnvägsföretag.

Samordning av transporter

Stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter ska i princip anses vara förenligt med fördraget, punkt 95 järnvägsriktlinjen. Det förutsätter dock att det är nödvändigt och av en rimlig omfattning i förhållande till det eftersträlvade målet, punkt 96 järnvägsriktlinjen.

Av punkt 96 i järnvägsriktlinjen framgår vidare att stödet måste vara tidsbegränsat till högst fem år. Efter den perioden ska projektet kunna leva vidare på egna meriter. *Breddad ekobonus* tidsbegränsas dock till högst tre år då hänsyn även tas till sjöriktlinjen, vilken omnämns nedan, och det är önskvärt att samma tidsbegränsning gäller för hela stödordningen oavsett transportslag.

Stöd till järnvägssektorn som tillgodoser behovet av samordning av transporter kan, enligt punkt 98 i järnvägsriktlinjen, ta sig ett flertal former:

- a) "Stöd till utnyttjande av infrastrukturer, det vill säga stöd som beviljas järnvägsföretag som bär kostnader som avser den infrastruktur de utnyttjar, då de företag som tillhandahåller transporttjänster som förlitar sig på andra transportslag inte bär dessa kostnader.
- b) Stöd för att minska de externa kostnaderna, vars syfte är att uppmuntra en modal övergång till järnvägen, eftersom den ger upphov till mindre externa kostnader än vägtransporter.

²⁸ Meddelande från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07).

- c) Stöd som främjar driftskompatibilitet och, i den mån de tillgodoser behovet av samordning av transporter, stöd till förmån för förstärkt säkerhet, avskaffande av tekniska hinder och en minskning av bullerstörningar, nedan kallade ”stöd till förmån för driftskompatibilitet”.
- d) Stöd till forskning och utveckling som tillgodoser behovet av samordning av transporter.”

Stödberättigande kostnader

Av punkten 103 i järnvägsriktlinjen framgår att ”när det gäller **stöd för att minska de externa kostnaderna** utgörs de stödberättigande kostnaderna av den del av de externa kostnaderna som järnvägstransporten gör det möjligt att undvika jämfört med konkurrerande transportslag”.

Takvärden

Av punkt 107 i järnvägsriktlinjen framgår vidare att kommissionen anser att presumtion finns för ”ett stöds nödvändighet och rimliga omfattning om stödnivån understiger följande värden:

- a) För stöd till utnyttjande av infrastrukturer, 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna.
- b) För stöd för att minska de externa kostnaderna, 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter upp till 50 % av de stödberättigande kostnaderna.
- c) För stöd som främjar driftskompatibilitet, 50 % av de stödberättigande kostnaderna”.

Som nämnts under rubriken Takvärden i rapporten föreslås stödnivån för *breddad ekobonus* utgå från punkt 107 b).

Vidare vad gäller stödets nödvändighet och rimliga omfattning ska det enligt punkt 110 i järnvägsriktlinjen, om stödmottagaren är ett järnvägsföretag, styrkas att stödet verkligen fungerar som ett incitament till en modal övergång till järnvägen. Detta kräver i princip att stödet avspeglas i det pris som tas ut av passageraren eller transportköparen, eftersom det är på den nivån som valet mellan järnvägen och de mer förorenande transportslagen görs.

Riktlinjer för statligt stöd till sjötransport

Kommissionen har utfärdat riktlinjer för statligt stöd till sjötransport som syftar till att fastställa de kriterier enligt vilka kommissionen kommer att bevilja statligt stöd till sjötransport enligt artikel 107 p. 3 c) (f.d. artikel 87 FEG) respektive artikel 106 p.2 (f.d. 86.2 FEG) i EUF-fördraget. Stöd till närsjöfart, vilket avser transport mellan hamnar inom medlemsstaternas territorium, kan godkännas av kommissionen (efter anmälan) om villkoren i avsnitt 10 är uppfyllda.

Kommissionen har i sitt beslut för nuvarande ekobonus, SA.50217 Sverige,²⁹ bedömt stödet i den del det avser närsjöfart förenligt med artikel 107.3 c i EUF-fördraget eftersom förenlighetskriterierna enligt sjöfartsriktlinjen är uppfyllda. Sjöfartsriktlinjen beaktas även

²⁹ Statligt stöd SA.50217 (2018/N) – Sverige Sveriges ekobonussystem för närsjöfart och inlandssjöfart.

vid utformningen av *breddad ekobonus* då nuvarande stöd till sjöfarten avses förlängas inom ramen för den nu föreslagna stödordningen.

Av avsnitt 10 framgår bland annat att stödet måste vara tidsbegränsat till högst tre år och att den tjänst som projektet avser måste vara kommersiellt bärkraftig efter denna period. Tjänsten som ges stöd måste också helt eller delvis ersätta vägtransporter. Detta medför att det krävs överflyttning för att *breddad ekobonus* ska kunna lämnas.

Vidare framgår i avsnitt 10 att stödet måste avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter, när det gäller en ny rutt eller förbättring av trafiken på en befintlig rutt, som om nödvändigt inbegriper flera redare. Endast ett projekt per rutt kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas.

Stödet måste syfta till att täcka upp till 30 % av driftskostnaderna för den aktuella tjänsten eller att finansiera inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla den planerade tjänsten, med upp till 10 % av kostnaden för en sådan investering. Stödnivån för *breddad ekobonus* föreslås hålla sig till dessa nivåer vad gäller stöd till redare.

Bilaga 1 – Trafikverkets förslag på förordning



Svensk författningssamling

Förordning om breddad ekobonus för överflyttning av godstransporter från väg samt underlättande för intermodala godstransporter

SFS
Publicerad
den

Utfärdad [Klicka här för att ange datum.](#)

Regeringen föreskriver följande.

Inledande bestämmelser

1 § För att minska transporternas miljöpåverkan och främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt underlätta för intermodala godstransporter, får Trafikverket, om det finns medel för ändamålet, ge breddad ekobonus enligt denna förordning. Breddad ekobonus lämnas för åtgärder som leder till att gods överflyttas från vägtransporter på det svenska vägnätet till järnvägs- och sjötransporter.

Breddad ekobonus får ges till investeringar och för nya transporter eller förbättringar av befintliga transporter som leder till en överflyttning av gods från vägtransporter till järnvägs- och sjötransporter, enskilt eller i kombination.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

3 § Breddad ekobonus enligt denna förordning får lämnas i enlighet med Europeiska kommissionens godkännande av Sveriges anmälan om...

Mottagare och villkor

4 § Breddad ekobonus får lämnas till

1. fysiska eller juridiska personer som enligt 5 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät (järnvägsföretag), i enlighet med 6 § punkterna 1, 3 och 5.

2. redare som bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i ett fartygsregister i ett EES-land och som är etablerade i en EES-stat där fartygens resor inkluderar åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn, i enlighet med 6 § punkterna 2, 4 och 5.

3. företag som är en del av den intermodala transportkedjan i Sverige, i enlighet med 6 § punkterna 3 och 5.

Breddad ekobonus för ett projekt ska beviljas efter ett särskilt ansökningsförfarande.

5 § Breddad ekobonus ska avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter och en realistisk genomförandeplan som uppfyller syftet i 1 §. Endast ett projekt per planerat transportupplägg kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas.

Ett projekt kan omfatta stöd till investeringar, stöd till förberedande arbete och stöd till drift, enskilt eller i kombination.

6 § Stödberättigande kostnader utgörs av

1. de externa kostnaderna som järnvägstransporten gör det möjligt att undvika jämfört med konkurrerande transportslag när järnvägsföretag söker stöd för drift.

Breddad ekobonus för driftkostnader får aldrig, enskilt eller tillsammans med annat statligt stöd, ges med ett belopp som överstiger 30 procent av den totala kostnaden för järnvägstransporter upp till 50 procent av de stödberättigade kostnaderna.

2. driftkostnader för det aktuella sjötransportupplägget när redare söker stöd för drift.

Breddad ekobonus för driftkostnader får aldrig, enskilt eller tillsammans med annat statligt stöd, ges med ett belopp som överstiger 30 procent av driftskostnaderna för det aktuella sjötransportupplägget.

3. investeringar i systemstöd, omlastningsutrustning, intermodala lastbärare, fast anläggningsutrustning eller liknande som bidrar till överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, sjöfart och som främjar intermodala transporter.

Breddad ekobonus för investering till järnvägsföretag och företag får inte överstiga 50 procent av kostnaden för inköp av en sådan investering.

4. kostnaden för investering i utrustning för omlastning när redare söker stöd för investering.

Breddad ekobonus för investering till redare får inte överstiga 10 procent av kostnaden för inköp av en sådan investering.

5. personalkostnaden för genomförande av förberedande arbete.

Breddad ekobonus för genomförande av förberedande arbete får inte överstiga 50 procent av personalkostnaden upp till maximalt 1 000 000 kronor under högst sex månader.

7 § Breddad ekobonus i form av stöd för drift baseras på det transportarbete som det överflyttade godset skulle ha transporterats på lastbil inom Sverige. Transportarbetet

beräknas som mängden av transporterat gods mätt i ton multiplicerat med sträckan i kilometer.

För volymbaserat gods eller om vikten på godset är okänd kan transportarbetet också beräknas utifrån ett schablonvärde för godsvikten som Trafikverket beslutar.

Breddad ekobonus beräknas genom att transportarbetet på sträckan multipliceras med 0,06 kronor för sjöfart och med 0,09 kronor för järnväg.

8 § Breddad ekobonus i form av stöd till investeringar baseras på kostnaden för den aktuella investeringen. Breddad ekobonus i form av stöd för förberedande arbete baseras på personalkostnaden under högst sex månader.

9 § Breddad ekobonus får inte ges för längre tid än tre år.

Breddad ekobonus för investeringar får endast ges om stödmottagaren säkerställer att investeringen finns kvar i dennes ägo under hela avskrivningstiden eller under minst 3 år.

10 § Breddad ekobonus får inte kombineras med ersättning som ges till avtal för allmän trafik eller allmän trafikplikt.

Ansökan och beslut

11 § Trafikverket prövar frågor om breddad ekobonus enligt denna förordning. En ansökan om breddad ekobonus ska vara skriftlig och ges in till Trafikverket. Ansökan ska undertecknas av den sökande.

12 § En ansökan om breddad ekobonus ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som Trafikverket beslutar. När ansökningstiden har gått ut ska Trafikverket pröva samtliga inkomna ansökningar.

13 § Den som ansöker om breddad ekobonus ska på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer lämna de uppgifter som behövs för prövningen. Om sökanden inte följer en sådan begäran, får ansökan prövas i befintligt skick.

14 § Den som ansöker om breddad ekobonus ska kunna visa en prognos över att gods kommer att överflyttas från väg till järnväg och/eller sjöfart och att åtgärden är kommersiellt bärkraftigt efter projektets slut.

Den som ansöker om breddad ekobonus för en investering ska även kunna visa en ekonomisk kalkyl som styrker att stödet är nödvändigt för att investeringen ska kunna genomföras.

15 § Om Trafikverket beslutar att ge breddad ekobonus ska det anges i beslutet

1. när den åtgärd som berättigar till breddad ekobonus senast ska vara

slutredovisad, och

2. att mottagaren av breddad ekobonus, på begäran av myndigheten, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av breddad ekobonus.

Beslutet får förenas med de ytterligare villkor som behövs för att säkerställa att kraven enligt denna förordning uppfylls.

16 § Om tillgängliga medel understiger den breddade ekobonus som kan beviljas, får Trafikverket besluta att prioritera projekt utifrån en samlad bedömning av överflyttningspotential och klimatnytta per stödkrona. Projekt prioriteras inom kategorierna järnvägstransportupplägg, sjöfartstransportupplägg, investeringar, och stöd för förberedande arbete.

17 § En ansökan om breddad ekobonus får inte beviljas ett företag i svårigheter enligt definitionen i punkt 20 i Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01).

Slutredovisning av en åtgärd som breddad ekobonus avser

18 § Slutredovisning av den åtgärd som breddad ekobonus avser ska göras till Trafikverket. Specificerade skriftliga underlag för att styrka kostnaden som berättigar till breddad ekobonus och en ekonomisk redovisning ska ges in tillsammans med slutredovisningen.

Utbetalning av breddad ekobonus

19 § Trafikverket betalar ut breddad ekobonus.

20 § Breddad ekobonus betalas ut i omgångar, dock får högst 75 procent av breddad ekobonus betalas ut innan den åtgärd som breddad ekobonus avser har slutredovisats. Den avslutande omgången breddad ekobonus får betalas ut endast om slutredovisningen har gjorts senast den dag som anges i beslutet om breddad ekobonus.

Hinder mot utbetalning

21 § Trafikverket får inte betala ut breddad ekobonus till en stödmottagare som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

22 § Trafikverket får besluta att breddad ekobonus helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. stödmottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att breddad ekobonus bestämts felaktigt eller med för högt belopp,

2. breddad ekobonus av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och stödmottagaren skäligen borde ha insett detta, eller
3. villkoren för breddad ekobonus inte har följts.

Återbetalning

23 § Den som har mottagit breddad ekobonus är återbetalningsskyldig om någon av de grunder som anges i 22 § föreligger. Trafikverket får i dessa fall helt eller delvis kräva tillbaka breddad ekobonus.

Om någon är återbetalningsskyldig ska Trafikverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka breddad ekobonus jämte ränta. Om det finns särskilda skäl får Trafikverket besluta att sätta ned räntekravet helt eller delvis.

Om ett belopp som har krävts tillbaka med stöd av första stycket inte betalas i rätt tid, ska dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) tas ut på beloppet. Om det finns särskilda skäl får dock Trafikverket besluta att helt eller delvis befria den betalningsskyldige från kravet på ränta.

24 § Bestämmelser om offentliggörande, rapportering och registerföring finns i 12 a § lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler och i förordningen (2016:605) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

Bemyndigande

25 § Trafikverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

26 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 16, 21 och 22 §§ får dock inte överklagas.

Denna förordning träder i kraft den 1 september 2022.

På regeringens vägnar

TOMAS ENEROTH

Christina Knutsson Hamrén
(Infrastrukturdepartementet)

Bilaga 2 – Nuvarande stödsystem

Trafikverket ska vid utformningen av breddad ekobonus beakta nuvarande stödsystem enligt förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg. Vidare bör Trafikverket även beakta relevanta investeringsstöd inom ramen för Klimatklivet enligt förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Nedan följer en kort sammanställning över dessa stödsystem.

Ekobonus

Ekobonus är ett notifierat stödsystem som avser miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Stödsystemet infördes i Sverige 2018 och har sedan förlängts så att det avser helåret 2022.

Stödet:

- avser endast redare
- gäller nya sjötransportupplägg eller uppgraderingar i befintliga sjötransportupplägg
- baseras på det förväntade godstransportarbete som flytta över från väg till sjö.
- beräknas med 0,12 kronor per tonkilometer,
- kan beviljas till det lägsta beloppet av antingen godstransportarbetets värde eller 30 % av de beräknade driftskostnaderna respektive 10 % av de beräknade investeringskostnaderna.
- får betalas ut i upp till tre år

Projekten som stödet omfattar ska kunna visa att de:

- är kommersiellt bärkraftiga över tid, det vill säga avser långsiktiga satsningar
- bidrar till positiva miljöeffekter

Miljökompensation till järnvägsföretag

Miljökompensation till järnvägsföretag är ett notifierat stödsystem som avser att bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och att stärka järnvägens konkurrenskraft. Miljökompensationen får ges för godstransporter som utförs på järnväg i Sverige i enlighet med förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg. Miljökompensationen får dock inte ges för transporter av järnmalm. Miljökompensation grundar sig på minskningen av de externa kostnaderna som en överflyttning av gods från väg till järnväg innebär och utgår från utfört godstransportarbete.

Miljökompensationen får ges till fysiska eller juridiska personer som enligt 5 kap 2 § järnvägslagen (2004:519) har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät. Budgeten uppgår till 550 miljoner kronor per år och betalas ut retroaktivt kvartalsvis. Det stöd som det enskilda företaget beviljas i kronor utgör dess relativa andel av totalt utfört godstransportarbete på svensk järnväg under perioden multiplicerat med den totala budgeten för aktuellt kalenderkvartal. Miljökompensationen ska avspegla sig i det pris som köparen av transporttjänsten betalar, så att priset blir lägre än det hade varit om kompensationen inte beviljats.

Miljökompensationens konstruktion gör att den i praktiken blir ett ”driftstöd” till operatören för det gods som redan körs på järnvägen. Den resulterar således inte i en konkret överflyttning av gods från väg till järnväg i det enskilda fallet. Den är dock ett välkommet stöd till befintliga transportupplägg på järnväg och håller nere kostnaderna för transportköparna.

Stödsystemet infördes 2018 i Sverige och har sedan förlängts i två omgångar varvid befintligt stödsystem sträcker sig 2025 ut.³⁰

Klimatklivet

Klimatklivet regleras av förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar och utgör ett investeringsstöd. Medel från Klimatklivet har beviljats till olika infrastruktur- och transportåtgärder, t ex spår för ny omlastningsterminal, terminalspår, elanslutning i terminal och fartyg, landelanslutning av fartyg, investering i kombianpassade enheter samt utbyggnad av virkesterminal med stickspår och loadplate för lastning av sågat virke.

Det viktigaste kriteriet för att en åtgärd ska kunna beviljas medel från Klimatklivet är att den innebär en *klimatnytta*. Sökanden ska i ansökan inkomma med en lönsamhetskalkyl och baserat på lönsamhetskalkylen bedömer Naturvårdsverket den stödprocent som kan beviljas för åtgärden. Sökanden ska även kunna visa att de genom lånelöfte eller garantiförbindelse har ordnat finansiering av investeringskostnaden utöver bidraget från Klimatklivet.

Den statsstödsrättsliga grunden för transport- och infrastrukturåtgärder är företrädesvis artikel 56 i GBER om Lokal infrastruktur. Av denna följer bland annat att infrastrukturen ska göras tillgänglig för intresserade användare på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt (punkt 3).

Som framgår av exemplen ovan har stöd från Klimatklivet beviljats till exempelvis investeringar på terminaler, d.v.s. stödmottagare och investering skulle kunna sammanfalla med insatser som är tänkbara och önskvärda inom breddad ekobonus. Frågan inställer sig därför om det är önskvärt att de båda stödsystemen kan bevilja samma typ av investeringsåtgärder eller om de båda stödsystemen ska vara komplementära till varann. Om stödsystemen ska vara komplementära till varandra gör Trafikverket bedömningen att exempel på investeringsåtgärder till terminaler snarare skulle kunna utgöra ny teknik och system för att förbättra kombinerade transportsystem samt förvärv av utrustning för intermodala transporter.

³⁰ Med hänvisning till retroaktiviteten i stödet kommer utbetalningar för de två senare kvartalen av 2025 att utbetalas under 2026.

Bilaga 3 – Samråd och inhämtade upplysningar

Trafikverket har samrått med nedanstående myndigheter samt ett antal branschföreträdare. En sammanfattning av samråden framgår i det följande:

Trafikanalys

Trafikverket har haft två möten med Trafikanalys då förslaget på breddad ekobonus har presenterats och jämförts med Trafikanalys förslag på en breddad ekobonus, Rapport 2019:1. Vid dessa tillfällen har frågor kunnat ställas om bakgrund, vägval och underlag, vilket har gett Trafikverket djupare förståelse för rapportens innehåll. Det har bland annat framkommit att det är genom letter of intent som det kan visas att breddad ekobonus återspeglas i transportköparens pris så att det blir lägre än vad det skulle ha varit utan breddad ekobonus. Utöver de två möten som hållits, har kontakt även tagits med samhällsekonomisk expertis hos Trafikanalys för att verifiera uppgifter kring externa kostnader.

Klimatklivet

Samråd har skett med Naturvårdsverket för att få ökad förståelse för deras stödordning Klimatklivet. Slutsatser från detta framgår av Bilaga 2 – Nuvarande stöd inom klimat och transporter i Sverige.

Branschföreträdare järnväg och sjöfart

Branschen har fått möjlighet att ge sin syn på *breddad ekobonus* genom i sjöfartens fall enkäter och i järnvägens fall samtal samt möjlighet till skriftliga inspel. Därutöver har samtal förts med Svenskt Näringsliv. Godstransportrådets medlemmar har därtill ombetts svara på en enkät på området.

Sjöfartssektorn har sedan tidigare erfarenhet av ekobonussystemet. Det breddade system som nu står i fokus uppskattas såväl av sjöfarten (inklusive hamnarna) som av järnvägen som nu ges möjlighet att ta del av systemet i utvecklandet av tjänsten man erbjuder. Att terminaler och hamnar också kan inkluderas ser alla parter som mycket positivt.

Det finns många delar hos näringslivet som förenar dem såväl inom sjöfarten som inom järnvägen. Den interna enigheten kompletteras dessutom av att aktörerna från de olika trafikslagen i hög utsträckning är samstämmiga avseende vad man vill att det nya systemet ska ta höjd för. Områden där enigheten är stor inom och mellan trafikslagen är:

Branschen förordar att breddad ekobonus prioriterar investeringar i terminaler och hamnar som leder till ett stärkt erbjudande för operatörer och ytterst transportköpare. Därefter vill de se satsningar som leder till nya upplägg och sist driftsbidrag för befintliga upplägg.

Branschen vill undvika stöd som är konkurrenssnedvridande mellan operatörer.

Att basera stödet på transportarbete förordas men man menar också, eftersom tonkilometer gynnar det tunga godset, att systemet bör ta höjd för att reducera vägtransporter oavsett vikt eller fyllnadsgrad.

Branschen menar att såväl transportörer, infrastrukturhållare som transportköpare bör ges möjlighet att söka stödet.

Vidare kan det noteras att flertalet aktörer inom sjöfarten varken vill se en nedre eller en övre gräns för ansökans monetära omfattning. Inom sjöfarten är de splittrade avseende hur en eventuell översökning jämfört med tillgängliga medel ska hanteras. Vid mindre översökning kan en lika stor procentuell nedsättning vara ett alternativ men är det mer omfattande bör Trafikverket göra ett urval baserat på rimliga kriterier.

Inom järnvägssektorn ser Trafikverket, vid sidan av de punkter där de generellt är eniga med sjöfarten om ovan, att de vill se att stödet går längre upp i näringskedjan (med riktning mot transportköparen). Betydelsen av att få ned kostnaderna i samband med lyft av trailers är något som enar liksom åsikten att det alltjämt är en mycket stort prisfokus bland transportköparna/speditörerna och att man vill ha lågt klimatavtryck ”på köpet”.

Majoriteten menar att stöd måste ges under en begränsad tid för att marknaden ska fungera och kunna stå på egna ben på sikt. Det får inte riskeras att det ges stöd till en järnvägslösning som med stödet som grund kan konkurrera ut en annan operatör med befintlig trafik.

Beräkningsgrund för stöd avseende trafik

Nuvarande ekobonus, som bara omfattar sjöfarten, fick viss kritik från branschen för att med ett enkelt trafikarbetsmått (tonkilometer) som grund göra det mindre intressant att flytta över lättare gods och ekonomiskt sett ointressant att flytta över tomtransporter från väg till sjöfart. I det systemet fanns inte möjligheten att ta höjd för denna problematik.

Havsmiljöinstitutet och Havs- och vattenmyndigheten

Två möten har hållits för att fånga in inspel och diskutera breddad ekobonus med avseende på sjöfartens havsmiljöpåverkan. Medverkande vid dessa möten har varit medarbetare från Trafikverket, representanter från Havsmiljöinstitutet sjöfartsgrupp samt representant från Havs- och vattenmyndigheten som också ingår i sjöfartsgruppen.

På basis av förslag från Havsmiljöinstitutet föreslås att kommande utlysningar för breddad ekobonus bör utreda möjligheten att även inkludera ytterligare kvalificerande miljökrav. En sådan utredning bör även analysera effekten av sådana tilläggskrav avseende miljöeffekter och möjligheten för att söka stöd för nuvarande tonnage och därmed överflyttning av gods.



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 10

2022-06-10

Ärende – Information: Utökat brandskydd i Skarvik Rya

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Bilaga 11

2022-06-10

Ärende – Information: Nytt arrende Arken kombiterminal

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till diarie@portgot.se