



Tjänsteutlåtande

Styrelsen 2026-03-23

Ärendenummer GSHAB-2026-00030

Handläggare: Mats Boogh, bolagsansvarig

Telefon: 031-368 54 55

E-post: mats.boogh@gshab.goteborg.se

Yttrande angående Göteborgs Spårvägar AB:s planerade donation av M29 till Ukraina

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Göteborgs Spårvägar AB:s donation av vagnstyp M29 tillstyrks.
2. Ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för vidare beredning.

Sammanfattning

Styrelsen i Göteborgs Spårvägar AB (GSAB) beslutade 2026-03-05 att godkänna en donation av vagnstyp M29 till staden Mykolaiv i Ukraina under förutsättning att Göteborgs kommunfullmäktige och regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen tillstyrker donationen. Ärendet bedöms vara av principiell beskaffenhet och hemställs till kommun- och regionfullmäktige för tillstyrkande mot bakgrund att donationen görs till utlandet och att donationen uppgår till betydande belopp. GSAB ägs av Göteborgs Stadshus AB (85 procent) och Västtrafik AB (15 procent).

Göteborgs Stadshus AB konstaterar att de väsentligaste juridiska aspekterna har genomlysts och att det i nuläget inte bedöms föreligga några hinder för att genomföra donationen. Vagnarna av modell M29 har tidigare planerats att utrangeras under 2026 och 2027 till en kostnad som skulle överstiga den i nuläget bedömda kostnaden förknippad med en donation. Det kvarstår dock några frågeställningar för bolaget att skapa klarhet i relation till vissa myndigheter för att närmare kunna bestämma den exakta kostnaden för donationen.

Göteborgs Stadshus AB tillstyrker för Göteborgs kommuns del Göteborgs Spårvägar AB:s styrelsebeslut angående att godkänna en donation av vagnstyp M29 till staden Mykolaiv i Ukraina. Parallellt med att kommunfullmäktige behandlar ärendet kommer även regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen att ta ställning till bolagets beslut.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Utskrotning av vagnstypen M29 beräknas uppgå till cirka 37 miljoner kronor exklusive lagermaterial som vid årsskiftet 2025/2026 värderades till 17,7 miljoner kronor.

Kalkylen över den planerade donationen av vagnar till staden Mykolaiv beräknas uppgå till mellan 2 - 20 miljoner kronor beroende på vilken delfinansiering som kan erhållas från Myndigheten för civilt försvar (och EU). Bolaget utreder i nuläget angående om kostnader vid donation är fullt avdragsgilla eller om det för vissa mindre belopp inte medges skattemässigt avdrag.

Bedömning ur ekologisk dimension

De aktuella vagnarna beskrivs vara fungerande efter 55 år i drift men behöver revision för att gå trafiksäkert. Staden Mykolaivs spårvagnsbolag bedöms av GSAB vara vana vid att genomföra revisioner av äldre vagnstyper. Att hålla en vagn i drift ytterligare bedöms vara ett gott resursutnyttjande.

Vid framtida utskrotning behöver vagnarna genomgå omfattande sanering av farligt avfall som måste deponeras. Den tänkta mottagaren är informerad kring asbestförekomsten och av Göteborgs Spårvägar AB:s beslutsunderlag framgår att hanteringen av asbest komma att beskrivas i kommande donationsavtal.

Bedömning ur social dimension

Mykolaiv är hårt drabbad av kriget och ses som en stad vid fronten. Infrastrukturen är sedan innan mycket föråldrad och har tagit ytterligare skada av kriget. Vagnsparken är gammal och mixad från olika tillverkare. Att donera en homogen vagnstyp med god driftshistorik och dokumentation kan ge bra förutsättningar för att få en stabil trafik.

Donationens genomförande förutsätter ett nära tekniskt och organisatoriskt samarbete mellan parterna, inom vilket värdefullt erfarenhetsutbyte kan ske.

Bilaga som ingår i beslutsunderlaget

Protokollsutdrag och beslutsunderlag från Göteborgs Spårvägar AB, styrelsesammanträde 2026-03-05, § 11

Beskrivning av ärendet

Styrelsen i Göteborgs Spårvägar AB (GSAB) beslutade 2026-03-05 att godkänna en donation av vagnstyp M29 till staden Mykolaiv i Ukraina under förutsättning att Göteborgs kommunfullmäktige och regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen tillstyrker donationen. Ärendet bedöms vara av principiell beskaffenhet och hemställs till kommun- och regionfullmäktige för tillstyrkande mot bakgrund att donationen görs till utlandet och att donationen uppgår till betydande belopp. GSAB ägs med 85 procent av Göteborgs Stadshus AB och med 15 procent av Västtrafik AB.

Sammanfattning av beslutsunderlag rörande donation av cirka 40 spårvagnar av modell M29

GSAB kontaktades under sommaren 2025 av en extern projektsamordnare angående kapacitetsförstärkning av kollektivtrafik och kritisk infrastruktur i Ukraina. Initiativet har sin utgångspunkt i en uttalad efterfrågan från Mykolayivs stad och dess spårvagnsbolag MK Elektrotrans då den kommande utrangering av spårvagnsmodell M29 planeras att påbörjas inom kort. I skrivelse från borgmästaren i staden Mykolaiv framgår att, i likhet med GSAB:s uppfattning, det bedöms som tekniskt möjligt att ta emot, anpassa och sätta vagnarna i trafik.

Det mottagande bolaget MK Elektrotrans fordonsflotta utgörs av både spårvagnar och bussar. När den fullskaliga invasionen av Ukraina inleddes stoppades spårvagnstrafiken i Mykolaiv. Spårvagnstrafiken har återupptagits på tre linjer. Infrastrukturen är föråldrad och har tagit skada av kriget. Vagnsparken är gammal och mixad från olika tillverkare.

Att donera de cirka 40 vagnarna har uppskattats medföra utgifter mellan 2 - 20 miljoner kronor beroende på vilken medfinansiering som kan erhållas från Myndigheten för civilt försvar (MCF). Av bolagets beslutsunderlag framgår att det bedöms finnas goda förutsättningar att MCF kan upphandla och bekosta alla transportkostnader. Alternativet att skrota vagnarna då dessa tas ur drift bedöms medföra utgifter uppgående till cirka 37 miljoner kronor bland annat på grund av vagnarna vid utskrotning behöver genomgå omfattande sanering av asbest.

Vagnstypen M29 är fullt avskriven i GSAB:s redovisning vid 2026 års ingång och har således inget bokfört värde. Lagervärdet på reservdelar uppgår 2025-12-31 till 17,7 miljoner kronor och kommer under 2027 att skrivas av som skrot om inte donationen genomförs. Vid en donation av vagnar doneras även kvarvarande lager. Planeringen har tidigare varit att succesivt under 2026 och 2027 utrangera och skrota M29-vagnarna.

Juridiska aspekter, tillstånd med mera

GSAB har anlitat Advokatfirman Lindahl KB och stadsledningskontorets juridiska avdelning för att säkerställa att det inte finns några juridiska hinder för en donation.

I ett PM från Advokatfirman Lindahl KB görs sammanfattningsvis bedömningen att det mot bakgrund av informationen från GSAB inte bedöms finnas några aktiebolagsrättsliga hinder mot att genomföra donationen. Donationen bedöms utgöra en affärshändelse som har affärsmässig karaktär för bolaget och bedöms därför inte utgöra en värdeöverföring.

Angående kommunallagen och EU:s regler om statsstöd har juridiska avdelningen i ett PM bedömt om det finns hinder mot att genomföra donationen. Sammanfattningsvis görs bedömningen att enligt befogenhetslagen får ett kommunalt bolag lämna internationellt bistånd. Beroende på om mottagarlandet erhåller statligt bistånd eller inte varierar

formerna för hur biståndet kan lämnas. Om bistånd lämnas i form av utrustning får den som skänker biståndet i skälig omfattning använda medel för att transportera och ställa i ordning utrustningen så att den kan tas i bruk. Bistånd i form av ekonomiskt stöd får endast lämnas för att genomföra utbildning och rådgivning, samt för kostnader hänförliga till genomförande av sådan utbildning och rådgivning såsom exempelvis resor och uppehålle.

Eftersom stödet inte påverkar handeln mellan EU:s medlemsstater bedöms stödet (donationen) inte utgöra ett statsstöd. Stödet bedöms därmed vara förenligt med EU:s regler om statsstöd.

Bolaget för en löpande dialog med MCF angående möjligheten att hantera donationen inom ramen för EU:s civilskyddsmekanism. En hantering enligt regelverket för EU:s civilskyddsmekanism ökar möjligheten till EU-finansiering av transportkostnader. Arbete med att vidta nödvändiga åtgärder avseende detta område pågår.

Bolaget har haft dialog med Naturvårdsverket angående att vagnarna innehåller asbest och att transporten görs till ett icke EU-land. GSAB måste kunna visa att vagnarna kan och ska gå i fortsatt trafik för att vagnarna inte ska anses vara avfall. GSAB:s bedömning är att ett besiktningsprotokoll för varje vagn och ett påskrivet donationsbrev av gavgivare och mottagare där villkoren för donationen klart framgår torde styrka att det är begagnade varor som ska återanvändas.

Dialog förs med Kemikalieinspektionen angående om donationens omfattas av EU:s förordning om export och import av farliga kemikalier. Det återstår för GSAB att säkerställa huruvida donationen omfattas av anmälningsförfarandet i förordningen.

Angående skattemässiga konsekvenser återstår dessa att klarlägga med avseende på om vissa mindre kostnader förenade med donationen är skattemässigt avdragsgilla eller ej.

Risker och riskbedömning

GSAB har gjort en sammanställning av risker i en riskmatris vilken utgör bilaga till bolagets beslutsunderlag. Följande risker lyfts särskilt i underlaget.

Staden Mykolaivs infrastruktur är inte anpassad för M29-vagnarna och vagnarna kommer att behöva anpassas och modifieras. Det mottagande bolaget har egen verkstad och av GSAB:s underlag framgår att bedömningen är att det finns bra förutsättningar och kompetens för att sätta vagnarna i trafik. Ritningar, specifikationer, besiktningsprotokoll och dylikt har delats med det lokala bolaget och möten har genomförts i syfte att se på förutsättningarna.

Det finns en risk för framtida problem i Ukraina med asbesthanteringen vid en framtida utskrotning av vagnar, exempelvis kopplat till ekonomiska förutsättningar. GSAB planerar att utbilda mottagaren vid besök i Göteborg. GSAB har märkt upp asbestförekomsten samt att förekomsten behöver vara tydligt formulerad i donationsavtalet.

Utebliven eller mindre delfinansiering från EU via MFC, exempelvis mot bakgrund av asbestproblematiken, utgör en risk. Dessa samtal pågår och kalkylen kommer att uppdateras löpande. GSAB:s bedömning är att donationen genomförs även vid en lägre grad av delfinansiering.

Myndigheters regelverk kring export av miljöfarligt ämne i form av asbest, vilka i nuläget inte är helt klarlagda, kan försvåra eller försena transporterna av vagnar till Ukraina.

Stadshus bedömning

Göteborgs Stadshus AB konstaterar att de väsentligaste juridiska aspekterna har genomlysts och att det i nuläget inte bedöms föreligga några hinder för att genomföra donationen. Vagnarna av modell M29 har tidigare planerats att utrangeras under 2026 och 2027 till en kostnad som skulle överstiga den i nuläget bedömda kostnaden förknippad med en donation. Det kvarstår dock några frågeställningar för bolaget att skapa klarhet i relation till vissa myndigheter för att närmare bestämma den exakta kostnaden för donationen.

Göteborgs Stadshus AB:s tillstyrker för Göteborgs kommuns del GSAB:s styrelsebeslut angående att godkänna en donation av vagnstyp M29 till staden Mykolaiv i Ukraina. Parallellt med att kommunfullmäktige behandlar ärendet kommer även regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen att ta ställning till GSAB:s beslut.

Eva Hessman

VD, Göteborgs Stadshus AB

Sammanträde bolagsstyrelsen
Göteborgs Spårvägar AB
2026-03-05

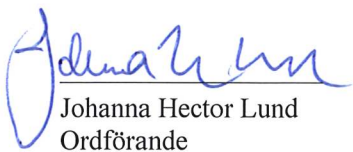
§ 11 **Donation av M29 till Ukraina**

Materialet var sedan tidigare utsänt. VD föredrog ärendet.

Styrelsen beslutade med omedelbar justering

- att godkänna en donation av vagnstyp M29 till staden Mykolaiv i Ukraina enligt beslutsunderlag, under förutsättning att Göteborgs kommunfullmäktige och regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen, tillstyrker donationen.
- att expediera beslutet för vidare hantering till Stadshus AB och till Västtrafik AB.
- att ge VD i uppdrag att löpande informera styrelsen om projektet.

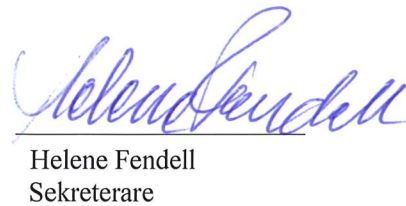
Utdrag ur protokoll fört vid styrelsesammanträde med Göteborgs Spårvägar AB ovanstående dag.
Paragraf 11.



Johanna Hector Lund
Ordförande



Stefan Olinder
Förste vice ordförande



Helene Fendell
Sekreterare

Beslutsunderlag

Styrelsen 2026-03-05

Dnr: 2026-00082

Ärendenummer 13

Handläggare Robert Karlsson

Telefon: 070-269 99 82

E-post: robert.karlsson@sparvagen.goteborg.se

Donation av M29 till Ukraina

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Spårvägar.

- Godkänna en donation av vagnstyp M29 till staden Mykolaiv i Ukraina enligt beslutsunderlag, under förutsättning att Göteborgs kommunfullmäktige och regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen, tillstyrker donationen.

- Expediera beslutet för vidare hantering till Stadshus AB och till Västtrafik AB

- Ge VD i uppdrag att löpande informera styrelsen om projektet.

- Att protokollet omedelbart justeras.

Göteborgs Spårvägar AB (GS) ägs till 85 % av Göteborgs Stadshus AB samt till 15 % av Västtrafik AB. Mot bakgrund av att en donation till utlandet med betydande belopp föreslås bedöms ärendet av principiell beskaffenhet och av större vikt. Därför måste ställningstagande inhämtas från GS ägare både Göteborgs kommunfullmäktige och regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen. Detta framgår av såväl ägardirektiv som i bolagsordningen för GS.

Ärendet

Förslag till beslut avser en donation av vagnstyp M29, cirka 40 vagnar, efter driftstopp. Vagnarna tas successivt ur trafik från sommar/höst 2026 till hösten/vintern 2027. Även reservdelar och transporter till staden Mykolaiv ingår i donationen. Vidare ingår dokumentation och erforderliga utbildningsinsatser för Mykolaivs kommunala spårvagnsbolag MK Elektrotrans, för att kunna sätta spårvagnarna i trafik. Transporten av vagnarna beräknas ske i olika omgångar under perioden sommaren/hösten 2026 till hösten 2027.

Borgmästaren i staden Mykolaiv har lämnat ett brev där man tagit initiativ i ärendet och där man önskar att få tillgång till de M29 vagnar som GS avser att utränga. I skrivelsen bekräftar man också att man delar uppfattning med GS att det är tekniskt möjligt för det ukrainska spårvagnsbolaget att ta emot, anpassa och sätta vagnarna i trafik. Brevet, "Mykolaiv City Council letter GS" bifogas som bilaga 1.

En extern projektsamordnare har kontakt med Mykolaivs borgmästare, ukrainska myndigheter och det ukrainska spårvagnsbolaget. För att möjliggöra hantering inom EU:s civilskyddsmekanism ska en så kallad "Request for Assistance" lämnas av Mykolayivs stad via behörigt ukrainskt ministerium till ERCC (Emergency Response Coordination Centre), som är EU:s centrum för samordning av katastrof- och krisberedskap.

För närvarande för ERCC en dialog med Myndigheten för civilt försvar (MCF, tidigare MSB) för att bedöma möjligheten att hantera donationen inom ramen för EU:s civilskyddsmekanism. När det blir godkänt av ERCC går donationsärendet vidare till MCF och hamnar sedan hos GS.

Juridisk expertis från Advokatfirman Lindahl KB och Stadsledningskontoret har anlåtats för att säkerställa att det inte finns några juridiska hinder inför donationen. Donationen har belysts utifrån aktiebolagslagen, kommunallagen och statsstödsreglerna

En löpande dialog förs med MCF om donationen till Ukraina. Det finns goda förutsättningar att MCF kan upphandla och bekosta alla transporter (inklusive tullkostnader och exportdeklaration).

GS har haft en dialog och fått ett bemötande av Naturvårdsverket avseende den gränsöverskridande transporten till ett icke EU-land. För att exporten av spårvagnarna med förekomst av asbest inte ska anses vara avfall måste GS kunna visa att vagnarna fortsatt kan och ska gå i trafik.

I EU finns en förordning om export och import för farliga kemikalier som skulle kunna vara aktuell i detta fall. GS har därför haft en dialog och ställt frågor till Kemikalieinspektionen och erhållit ett skriftligt svar från deras upplysningstjänst.

Bakgrund

Under sommaren 2025 kontaktades GS fordonsförvaltning av en extern projektsamordnare i samband med dialog om kapacitetsförstärkning av kollektivtrafik och kritisk infrastruktur i Ukraina. Utrangeringen av GS pedalgagnar blev känd inom spårvagnssektorn, och mot bakgrund av Mykolayivs stads uttalade behov av att stärka sin kollektivtrafik väcktes frågan om en möjlig donation av vagnstyp M29 genom dialog med stadens borgmästare och kommunala spårvagnsoperatör. Initiativet har sin utgångspunkt i en uttalad efterfrågan från Mykolayivs stad och dess kommunala spårvagnsbolag, MK Elektrotrans.

Mykolaiv ses som en stad vid fronten. Infrastrukturen är sedan innan mycket föråldrad och har tagit skada av kriget. Deras vagnpark är gammal och mixad från olika tillverkare. Det finns därför ett stort behov av transportmedel.

Pedalgagnarna är starkt förknippade med GS och en symbol för Göteborg. Att donera vagnstypen M29 och låta dessa vagnar trafikera en annan gammal spårvagnsstad är en stor sak för GS och dess varumärke. Vid utskrotning behöver vagnarna genomgå en omfattande sanering av farligt avfall på grund av asbestförekomst som pågår in i 2028 och beräknas till cirka 37 mnkr. En kalkyl över donationen till Ukraina uppgår till i storleksordningen 2 – 20 mnkr beroende på vilken medfinansiering GS kan erhålla från MCF.

GS ledning är positiva till en donation mot bakgrund av både den sociala och ekonomiska dimensionen. Staden Mykolaiv är drabbad hårt av kriget och att ge dem en homogen vagnstyp med god drifthistorik ger dem bra förutsättningar att få en stabil trafik. De är informerade kring asbestförekomsten och hanteringen av denna kommer att beskrivas i kommande donationsavtal. Ur ekonomisk synvinkel medför detta också en besparing för GS om i storleksordningen 17 – 35 mnkr.

Säkerställa laglighet

Aktiebolagslagen

En advokat från Advokatfirman Lindahl KB har bedömt donationen utifrån om det finns några aktiebolagsrättsliga hinder mot att genomföra donationen och avgivit ett PM (Bil 5). Sammanfattning och slutsats enligt PM:

”Enligt vår bedömning finns det inte några aktiebolagsrättsliga hinder mot att genomföra donationen. Mot bakgrund av den information vi har tagit del av är vår bedömning att donationen utgör en affärshändelse som har affärsmässig karaktär för bolaget och att den därför inte utgör en värdeöverföring.

Om donationen skulle anses utgöra en värdeöverföring finns det inte några aktiebolagsrättsliga hinder mot att genomföra donationen under förutsättning att GS säkerställer följande finansiella förutsättningar:

- (i) att donationen inte är oskälig med hänsyn till bolagets ekonomiska ställning;
- (ii) att det efter donationen finns full täckning för bolagets bundna egna kapital; och
- (iii) att donationen är försvarlig med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på (a) storleken av det egna kapitalet och bolagets konsolideringsbehov, (b) bolagets likviditet och (c) bolagets ställning i övrigt.

Eftersom den ekonomiska kalkylen utvisar att donationen innebär en kostnadsbesparing om 17–35 mnkr jämfört med utträngning bör det vara möjligt för GS att inför donationen ta fram ett underlag som utvisar att de finansiella förutsättningarna enligt (i)-(iii) är uppfyllda, för det fall donationen inte skulle anses utgöra en affärshändelse med affärsmässig karaktär för bolaget utan i stället anses utgöra en värdeöverföring, samt tillse att beslutet om donationen fattas av ägarna till GS”.

Kommunallagen och EU:s regler om statsstöd

Två stadsjurister från Stadsledningskontoret har bedömt donationen utifrån om det finns några hinder mot att genomföra donationen ur ett kommunalrättsligt perspektiv samt utifrån de EU-rättsliga bestämmelserna om statligt stöd och avgivit ett PM (Bil 6).

Sammanfattning enligt PM:

”Enligt befogenhetslagen får ett kommunalt bolag lämna internationellt bistånd. Beroende på om mottagarlandet erhåller statligt bistånd eller inte varierar formerna för hur biståndet kan lämnas. Om bistånd lämnas i form av utrustning får den som skänker biståndet i skäligen omfattning använda medel för att transportera och ställa i ordning utrustningen så att den kan tas i bruk. Bistånd i form av ekonomiskt stöd får endast lämnas för att genomföra utbildning och rådgivning, samt för kostnader hänförliga till genomförande av sådan utbildning och rådgivning såsom exempelvis resor och uppehåll.

Eftersom stödet inte påverkar handeln mellan EU:s medlemsstater utgör stödet inte ett statsstöd. Stödet är därmed förenligt med EU:s regler om statsstöd”.

Löpande dialog med MCF/finansiering av transporter

GS har löpande kontakt med MCF om donationen till Ukraina. Det finns goda förutsättningar att MCF kan upphandla och bekosta alla transporter som är den största

utgiftsposten i donationskalkylen (inklusive exportdeklaration och eventuella tullkostnader). MCF kan i sin tur få uppemot 75 % av sina utgifter finansierade av ERCC.

ERCC-finansiering av transportkostnader är dock villkorad av att ärendet hanteras enligt regelverket inom EU:s civilskyddsmekanism och kan i nuläget inte slutligt bekräftas. MCF bistår också med rådgivning, mallar och dokument. GS kommer att ha löpande avstämmningar med MCF under projektets gång.

Naturvårdsverket/gränsöverskridande transporter

MCF har informerat Naturvårdsverket om planerade gränsöverskridande transporter och GS har erhållit ett bemötande angående donationen av M29. För att spårvagnarna med förekomst av asbest inte ska anses vara avfall behöver GS som exportör kunna styrka att vagnarna är funktionsdugliga och ska sättas i trafik av mottagaren. Farligt avfall får inte exporteras till ett land utanför EU/OECD. Överträdelser av exportförbudet är kriminaliserat enligt miljöbalkens 29 kapitel.

Exportören har att visa att spårvagnarna är begagnade varor och inte avfall. Det behöver kunna styrkas med dokumentation som exportören tagit fram och som kan visas upp för myndigheterna ifall detta frågas efter vid till exempel tillsyn. GS bedömning är att ett besiktningsprotokoll för varje spårvagn och ett påskrivet donationsbrev av gåvogivare och gåvomottagare där villkoren för donationen klart framgår torde styrka att det är begagnade varor som ska återanvändas. Dokumenten kommer att upprättas på engelska.

Kemikalieinspektionen/export av farliga kemikalier

Naturvårdsverket meddelade GS att även en avstämning med Kemikalieinspektionen måste ske med hänsyn till förekomsten av asbest i vagnarna. GS har fått ett skriftligt svar från deras upplysningstjänst och ställt kompletterande frågor.

I EU finns en förordning, benämnd PIC-förordningen, om export och import av farliga kemikalier som skulle kunna vara aktuell. I artikel 15.1 i förordningen framgår det att varor ska omfattas av anmälningsförfarandet för export i artikel 8 om de innehåller vissa ämnen. Asbest i ”oreagerad form” är ett av dessa ämnen som anges. Kemikalieinspektionen anser det inte är helt tydligt om vi omfattas av anmälningsförfarandet och vill inte ta ställning i frågan.

Kemikalieinspektionen hänvisade till en konsultförening, kemi.nu, där GS har möjlighet att anlita externt expertstöd för rådgivning. GS har ännu inte gått vidare med detta.

Säkerställa förutsättningar för att sätta M29 vagnarna i trafik

Ritningar, specifikationer, besiktningsprotokoll och dylikt har delats med det kommunala spårvagnsbolaget MK Elektrotrans. Ett antal möten har ägt rum för att prata om vagnen och vilka förutsättningar som finns för att trafikera vagnen i deras spårnät. GS bedömning är att det finns bra förutsättningar och erforderlig kompetens för att sätta vagnarna i trafik. I brevet från Mykolaivs borgmästare bekräftar man också att man delar uppfattning med GS att det är tekniskt möjligt för det ukrainska spårvagnsbolaget att ta emot, anpassa och sätta vagnarna i trafik.

I den tekniska verifieringen kan möjligheten att genomföra en begränsad teknisk pilot, exempelvis genom test av en enskild vagn, övervägas i syfte att minska risker inför en fullskalig donation.

I den ekonomiska kalkylen för en donation ingår utbildningsinsatser. En initial bedömning är att uppemot ett tiotal ingenjörer och tekniker från det ukrainska spårvagnsbolaget kommer till Göteborg för utbildning och erfarenhetsbyte.

Skattemässig hantering

Enligt svar från skattesupporten Simployer är, ”sannolikt alla kostnader som uteslutande har samband med donationen (exempelvis särskild utbildning av mottagarens personal, extra iordningsställande som bara behövs för överlämnandet, transport till mottagaren, kommunikationsinsatser utan avtalad motprestation mm) inte avdragsgilla. Om en viss kostnad däremot hade uppkommit oavsett om ni skrotar eller skänker torde den vara avdragsgill”. GS avser att vid behov stämma av den skattemässiga hanteringen med en skattekonsult.

Redovisningsmässig hantering

GS har informerat våra externa revisorer Ernst & Young AB om donationen och aviserat att GS vill ha en dialog om den redovisningsmässiga hanteringen. Exempelvis redovisningen av nedlagd egen tid med koppling till donationen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Utskrotningen av pedalvagnarna är ett kostsamt projekt på grund av asbest i vagnen; ca 37 mnkr för 40 vagnar som pågår in i år 2028. Utrangeringen är idag budgeterad och med i långtidsprognosen.

Generella poster för utrangering:

Asbestsanering	27 mnkr
Lokalhyra uppställning	7 mnkr
Transporter	0,5 mnkr
Demontering av vagnar	3 mnkr
Skrotvärde	-0,5 mnkr

En kalkyl över donationen varierar kraftigt beroende på om transporterna helt eller delvis finansieras av MCF eller om GS får bekosta dessa. Beroende på förutsättningarna beräknas kostnaden för donationen hamna i intervallet 2 – 20 mnkr.

Generella poster för donation:

Transport:	ca 0 - 15 mnkr för 40 vagnar
Transport av material:	ca 0 - 1 mnkr
Övriga kostnader	ca 2 – 4 mnkr

Övriga kostnader utgörs främst av intern arbetstid avseende förberedelser av vagn och utbildningsinsatser. Även kostnader för dokumentation, översättning, extern samordning, utredningskostnader och reserv för oförutsedda kostnader ingår i summan.

En jämförelse mellan kalkylen för utrangering (37 mnkr) jämfört med kalkylen för donation (2 – 20 mnkr) utvisar en besparing om 17 – 35 mnkr

M29 är avskriven i GS redovisning vid 2026 års ingång och har inget bokfört värde. Lagervärdet på reservdelar och högvärdeskomponenter uppgår per 2025-12-31 till 17,7 mnkr och skulle skrivas av som skrot 2027. Skrotvärde efter hanteringskostnader vid utskrotning bedöms vara ringa och ingår i posten övriga kostnader.

Kalkylen vid en donation visar att kostnaderna understiger beräknade utskrotningskostnader. GS avser därför att donera oavsett medfinansiering från MCF.

Bedömning ur ekologisk dimension

Vagnarna i sig är fungerande efter 55 år i drift men behöver revision för att gå trafiksäkert – något som Mykolaivs spårvagnsbolag är vana vid. Att hålla en vagn i drift ytterligare är en god utnyttjande av resurser.

Vid utskrotning behöver vagnarna genomgå en omfattande sanering av farligt avfall som måste deponeras (totalt ca 3,5 ton). Mykolaiv är informerade kring asbestförekomsten och är trygga med att ta emot vagnarna.

Bedömning ur social dimension

Mykolaiv är drabbad hårt av kriget i Ukraina och ses som en stad vid fronten. Infrastrukturen är sedan innan mycket föråldrad och har tagit skada av kriget. Deras vagnpark är gammal och mixad från olika tillverkare. Att ge dem en homogen vagnstyp med god drifthistorik och dokumentation kan ge dem bra förutsättningar att få en stabil trafik.

Donationens genomförande förutsätter ett nära tekniskt och organisatoriskt samarbete mellan parterna, inom vilket erfarenhetsutbyte kan ske avseende drift av kollektivtrafik i kris- och beredskapssituationer.

Riskbedömning

Staden Mykolaiv infrastruktur är inte anpassat för M29 vagnarna. Spårvagnsbolaget, MK Elektrotrans, har egen verkstad och kan modifiera boggier till att passa deras infrastruktur. I brev från Mykolaivs borgmästare bekräftar man också förmågan att ta emot, anpassa och sätta vagnarna i trafik.

Framtida problem i Ukraina med asbesthanteringen vid utskrotning av vagnarna med hänsyn till begränsade ekonomiska resurser. GS informerar och märker upp områden. Utbildning vid besök i Göteborg och tydligt formulerat i donationsavtalet.

Utebliven eller mindre delfinansiering från MCF/ERCC, exempelvis mot bakgrund av asbestproblematiken, vilket också påverkar transportkedjan. Riskbedömning och ekonomisk kalkyl får uppdateras, men GS genomför sannolikt ändå donationen.

Myndigheternas regelverk kring export av miljöfarligt ämne, förekomst av asbest, kan försvåra eller försena transporterna av M29 vagnarna till Ukraina.

Övriga risker framgår av bilaga 2 ”Riskmatris – Donation av M29 till Ukraina”.

Asbest Pedalvagnar M28/M29

Under utrangeringen av pedalvagnarna har asbest upptäckts i vagnarna av typen M28 och M29. Efter en grundlig kartläggning av saneringsfirma har flertalet områden i vagnarna påvisade asbesthaltiga material. Det varierar i olika former men förekommer mest som svart isoleringsmassa i olika tjocklekar och texturer. Genomgående är svetsar i bärande struktur täckt med denna massa, i vissa ventilationskanaler samt i takkonstruktionen.

Vagnstypen M29 är i det stora lik M28 vad gäller förekomsten av asbesthaltigt material. En markant skillnad är utbredning i tak där M29 är helt täkt över både stöddlinor och takplåtar från hängränna till hängränna.

Övrig information inklusive foton framgår av bilaga 3 ”Asbest Pedalvagnar M28/M29”.

Information om Mykolaivs spårvagnsbolag MK Elektrotrans

MK Elektrotrans har en liknande historia som GS. Den 3 januari 1915 lanserades den första elektriska spårvagnen i Mykolaiv. I slutet av 1915 fanns det fyra spårvagnslinjer i staden. När den fullskaliga ryska aggressionen mot Ukraina inleddes stoppades spårvagnstrafiken i Mykolaiv. Den 28 februari 2022 återupptogs trafiken på tre linjer och resor blev gratis för alla. Infrastrukturen är mycket föråldrad och har tagit skada av kriget. Deras vagnpark är gammal och mixad från olika tillverkare. Det finns därför ett stort behov av transportmedel (bilaga 4).

Samverkan

Ärendet är inte föremål för samverkan.

Bilagor

Bilaga 1 Mykolaiv City Council letter GS

Bilaga 2 Riskmatris – Donation av M29 till Ukraina

Bilaga 3 Asbest Pedalvagnar M28/M29

Bilaga 4 PM – Spårvagnssystemet i Mykolaiv

Bilaga 5 Advokatfirman Lindahl KB – PM angående donation av spårvagnar till Ukraina

Bilaga 6 Stadsledningskontoret – PM angående förutsättningar för kommunalt bolag att ge internationellt bistånd till Ukraina

To: Göteborgs Spårvägar AB
Göteborg, Sweden

Date: 21.01.2026

Dear Göteborgs Spårvägar!

Mykolaiv City Council hereby confirms its strong interest in receiving a donation of M29 tram vehicles from the City of Gothenburg.

Following technical exchanges and meetings between our municipal operator, Municipal enterprise of Mykolaiv City Council "Mykolaivelektrotrans" and Göteborgs Spårvägar, we confirm that there is a shared understanding that it is technically feasible for Mykolaiv to receive, adapt, and operate the vehicles. The City of Mykolaiv and ME MCC "Mykolaivelektrotrans" have the capacity to plan and implement the necessary adaptations and preparations required for safe and effective operation in Mykolaiv.

This confirmation is provided to support internal assessments and subsequent procedural steps and does not constitute a binding commitment at this stage.

The City of Mykolaiv confirms its readiness to:

- receive the vehicles and arrange local acceptance, handling, and commissioning procedures;
- act as the formal beneficiary and needs owner for any Request for Assistance submitted via the relevant Ukrainian authorities to the European Union Civil Protection Mechanism (ERCC), should this channel be used; and
- proceed in close coordination with Swedish and European partners in order to implement the donation in a transparent and structured manner.

Mykolaiv City Council further confirms that Dr. Ragnar Lund (Tertius AB) has been asked to assess and coordinate this process, and is assigned to support and coordinate the engagement with partners in Sweden and within the European Union, in close cooperation with the City administration and ME MCC "Mykolaivelektrotrans".

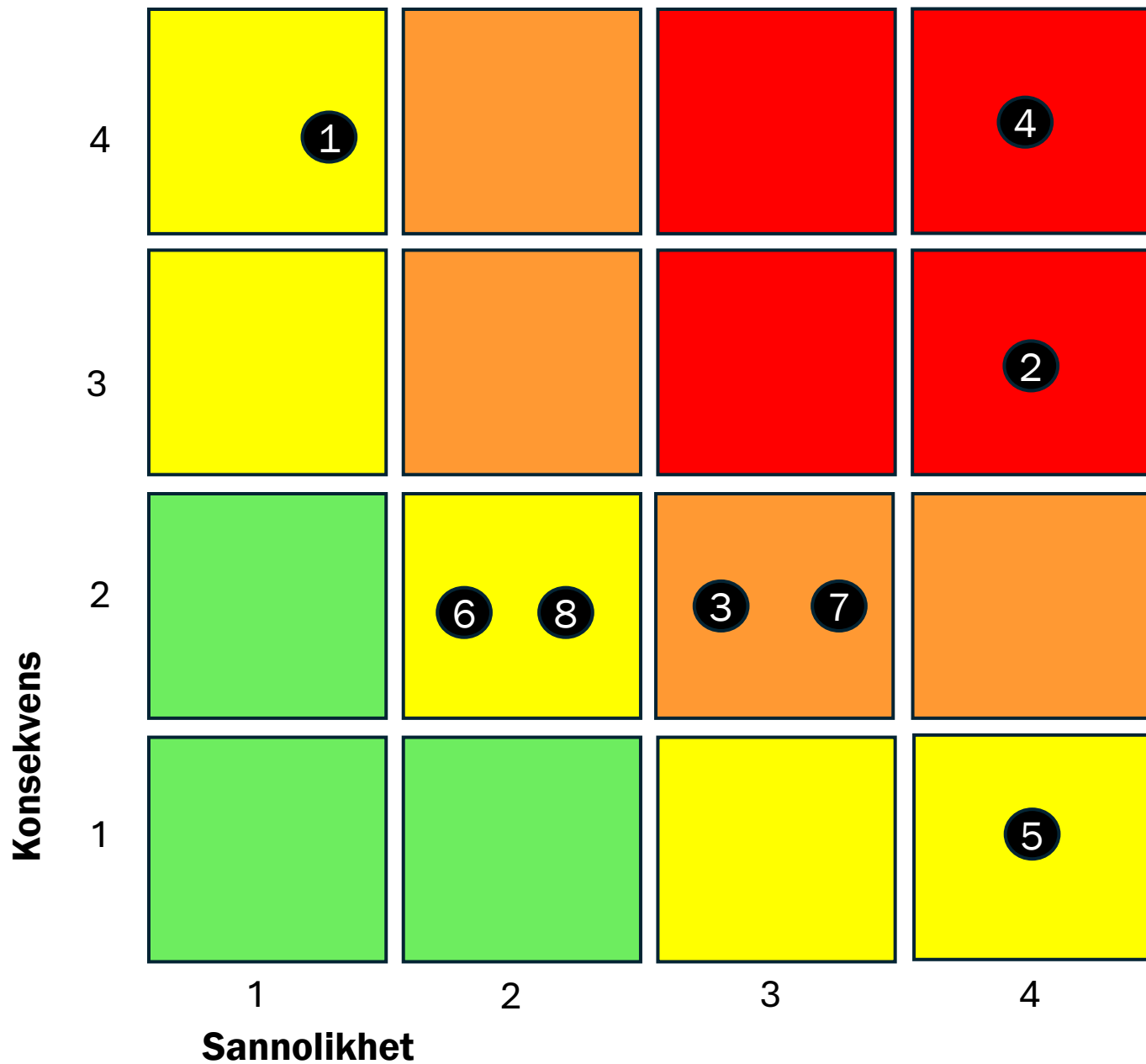
We appreciate the constructive dialogue with Göteborgs Spårvägar and look forward to continuing this cooperation in support of resilient public transport in Mykolaiv.

Sincerely,

Mykolaiv City Mayor

Oleksandr Syenkevych

Riskmatris – Donation av M29 till Ukraina



	Konsekvens	Sannolikhet
4	Allvarlig	Sannolik
3	Kännbar	Möjlig
2	Lindrig	Mindre sannolik
1	Försumbar	Osannolik

Mål	Risk	Sannolikhet	Konsekvens	Riskvärde	Åtgärd	Uppföljning	Ansvarig
	1. Hälsorisker vid iordningsställande av vagnar med asbestförekomst inför transport (GS).	1	4	Gul	Vi har identifierat områden på vagnarna med asbest och iordningställandet innefattar inte dessa områden.	Projektet	Projektet
	2.Framtida problem för Ukraina med asbesthantering vid utskrotning med hänsyn till begränsade ekonomiska resurser	3	4	Röd	Informera tydligt och märka upp områden, skriv med asbesthanteringen i donationsavtalet. Utbilda ukrainare om vagnsflottan på plats i GBG innan mottagande.	Projektet	Projektet
	3. Naturvårdverkets eller Kemikalieinspektionens regelverk kring asbest försvårar eller försenar exporten	3.	2	Orange	Ta hjälp av MCF och GS tar fram rätt underlag för myndighetsgodkännande	Projektet	Projektet

Mål	Risk	Sannolikhet	Konse- kvens	Risk- värde	Åtgärd	Uppföljning	Ansvarig
	4. Infrastruktur som inte är anpassad efter M29 som gör det komplicerat att sätta vagnarna i trafik i Ukraina.	4	4	Röd	Ukraina har egen verkstad och kan modifiera boggier till att passa deras infrastruktur. Verksamheten har vana att hantera olika vagnstyper från olika tillverkare.	Projektet, Extern projekt-samordnare	Mottagar e Ukraina

Mål	Risk	Sannolikhet	Konse- kvens	Risk- värde	Åtgärd	Uppföljning	Ansvarig
	5.Ifrågasättande av media och allmänhet pga känd asbest-problematik, vagnsbrist i GBG, eventuell svårigheter att sätta M29 i trafik mm	4	1	Gul	Vagnens livscykel är redan uppnådd och utrangeringsplanen för M29 är bestämd sedan länge. Förfrågan kom från Ukraina och GS har tydliggjort problematiken från första början. Det är en god gärning och vi vill ha en bra dialog och kan hjälpa till. Vi kan få värdefullt erfarenhetsutbyte från dem i hur det är att bedriva kollektivtrafik under krig och beredskap.	Projektet	Projektet

Mål	Risk	Sannolikhet	Konse- kvens	Risk- värde	Åtgärd	Uppföljning	Ansvarig
	6. Risk för korruption i ett krigshärjat Ukraina	2	2	Gul	Vi skickar bara material och vagnarna, inga ekonomiska medel ingår. Vi ser till att gå via MCF och EU-projekt som säkerställer transport till mottagaren.	Projektet, Extern projekt-samordnare	Projektet Extern projekt-samordnare
	7. Utebliven eller mindre delfinansiering från MCF/ERCC, exempelvis på grund av asbest-problematiken vilket också påverkar transportkedjan.	3	2	Orange	Göra ny riskbedömning och kostnadsanalys och utvärdera andra alternativ.	Projektet, Extern projekt-samordnare	Projektet Extern projekt-samordnare
	8. Donationen uteblir pga omständigheter utom GS kontroll	2	2	Gul	M29 skrotas ut enligt den tidigare utskrotningsplanen	Projektet	Projektet

Asbest Pedalvagnar M28/M29

Bakgrund

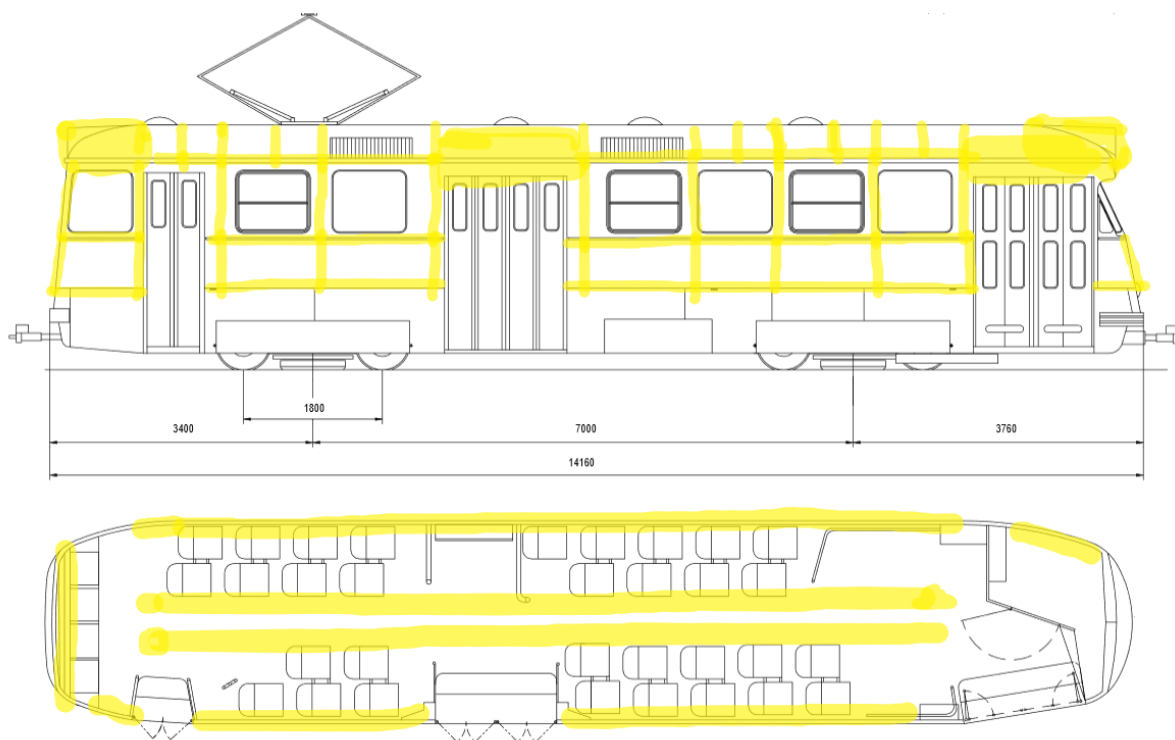
Under utrangeringen av pedalvagnarna har asbest upptäckts i vagnarna av typen M28 M29. Efter en grundlig kartläggning av saneringsfirma har flertalet områden i vagnarna påvisade asbesthaltiga material. Det varierar i olika former men förekommer mest som svart isoleringsmassa i olika tjocklekar och texturer. Genomgående är svetsar i bärande struktur täckt med denna massa, i vissa ventilationskanaler samt i takkonstruktionen.

Vagnarna är individer som genomgått ombyggnationer och revisioner flertalet gånger sedan anskaffning. Vissa vagnar har inte asbest där andra vagnar har då det tagits bort i revisioner – förekomsten kan variera.

Samtliga vagnar hanteras som att asbest förekommer på nedan angivna områden tills provtagning av certifierad saneringsfirma visar på motsatsen.

M28

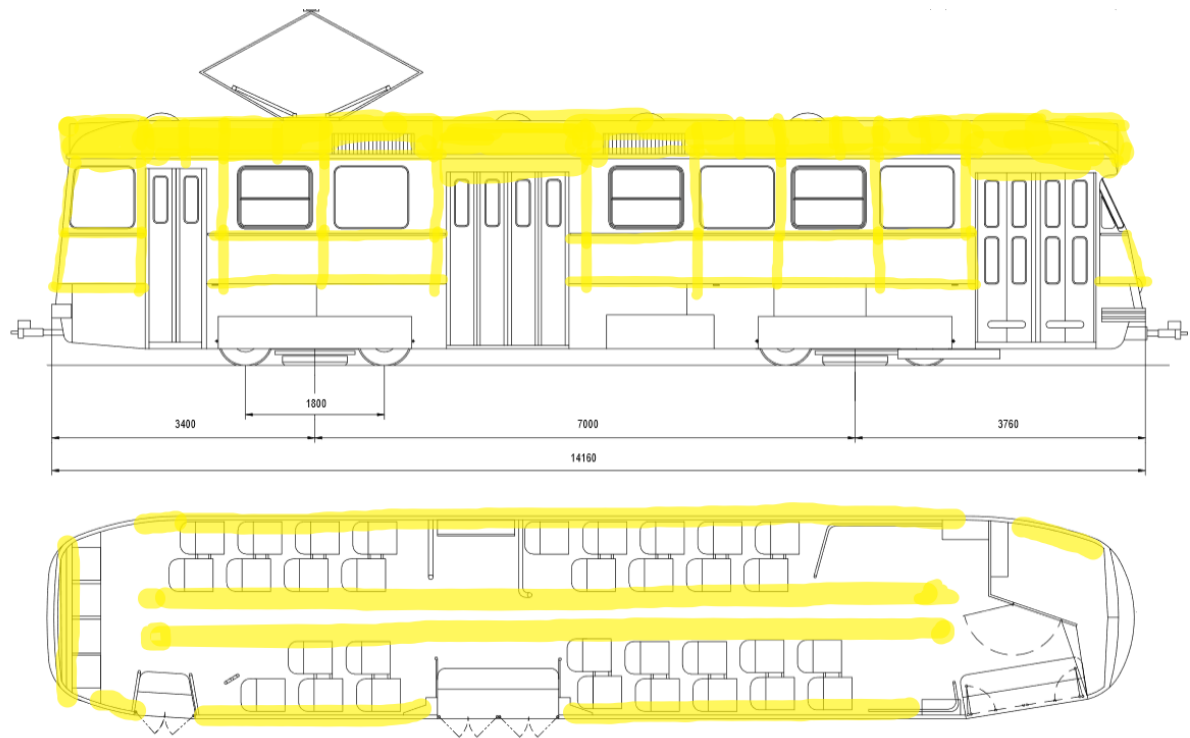
M28 har asbesthaltigt material i tak-kupoler i för och akter och i plåt vid dörrmekanismerna. Förekommer även i stödlinor i vagnskorg (väggar och tak). Under golvet är längsgående balkars ovansida täckta i en asbesthaltig massa. Längsgående ventilationskanaler vid golvet under dem rostfria "sparkplåtarna" samt under förarplatsen golv. Material har påträffats i skiljeväggen till batteriutrymmet i aktern av vagnen på vissa M29or; således behandlas även M28 som att asbest kan finnas i detta område.



Figur 1 Översiktsbild av M28

M29

Vagnstypen M29 är i det stora lik M28 vad gäller förekomsten av asbesthaltigt material. En markant skillnad är utbredning i tak där M29 är helt täckt över både stöddlinor och takplåtar från hängränna till hängränna.



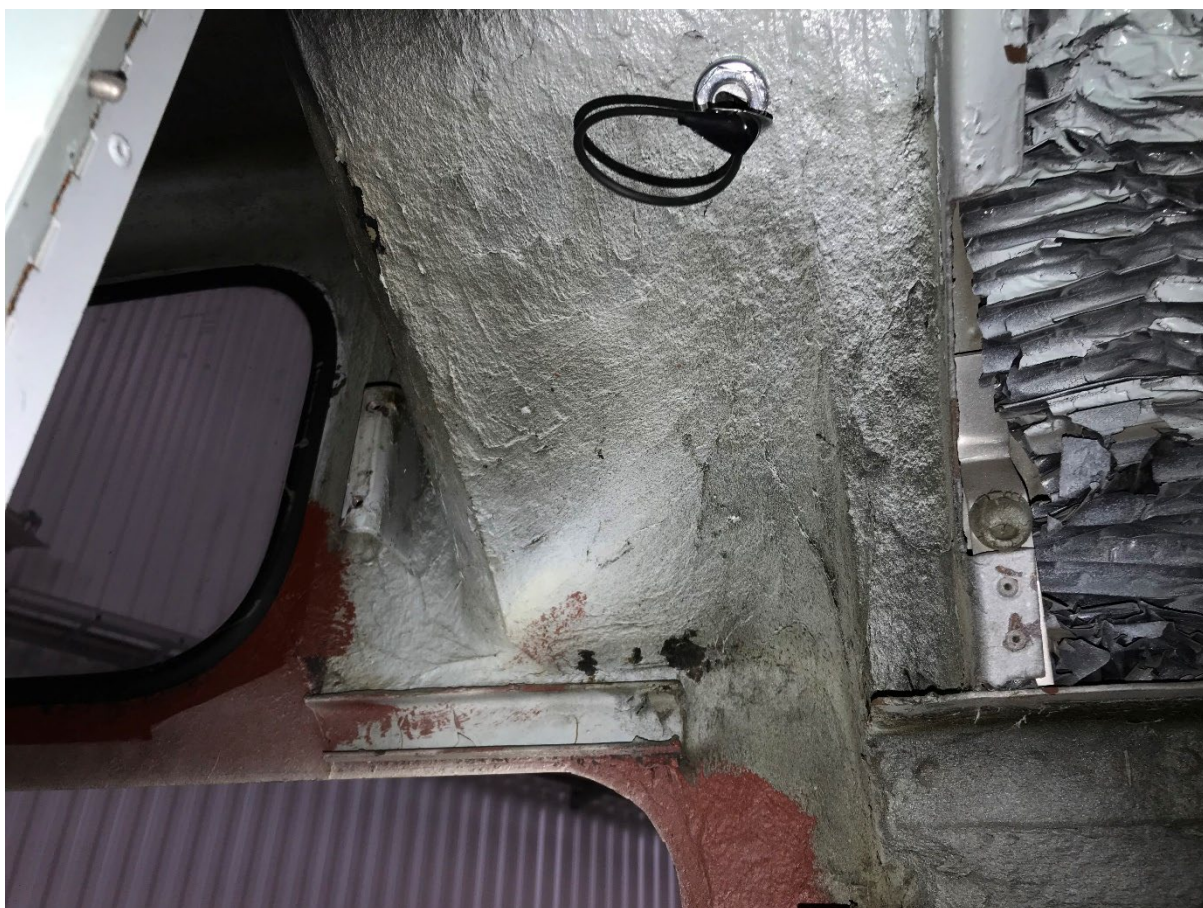
Figur 2 Översiktsbild M29



Figur 3 Ventilationskanal under rostfri sparkplåt



Figur 4 Ventilationskanal under rostfri sparkplåt akter om dörr 5



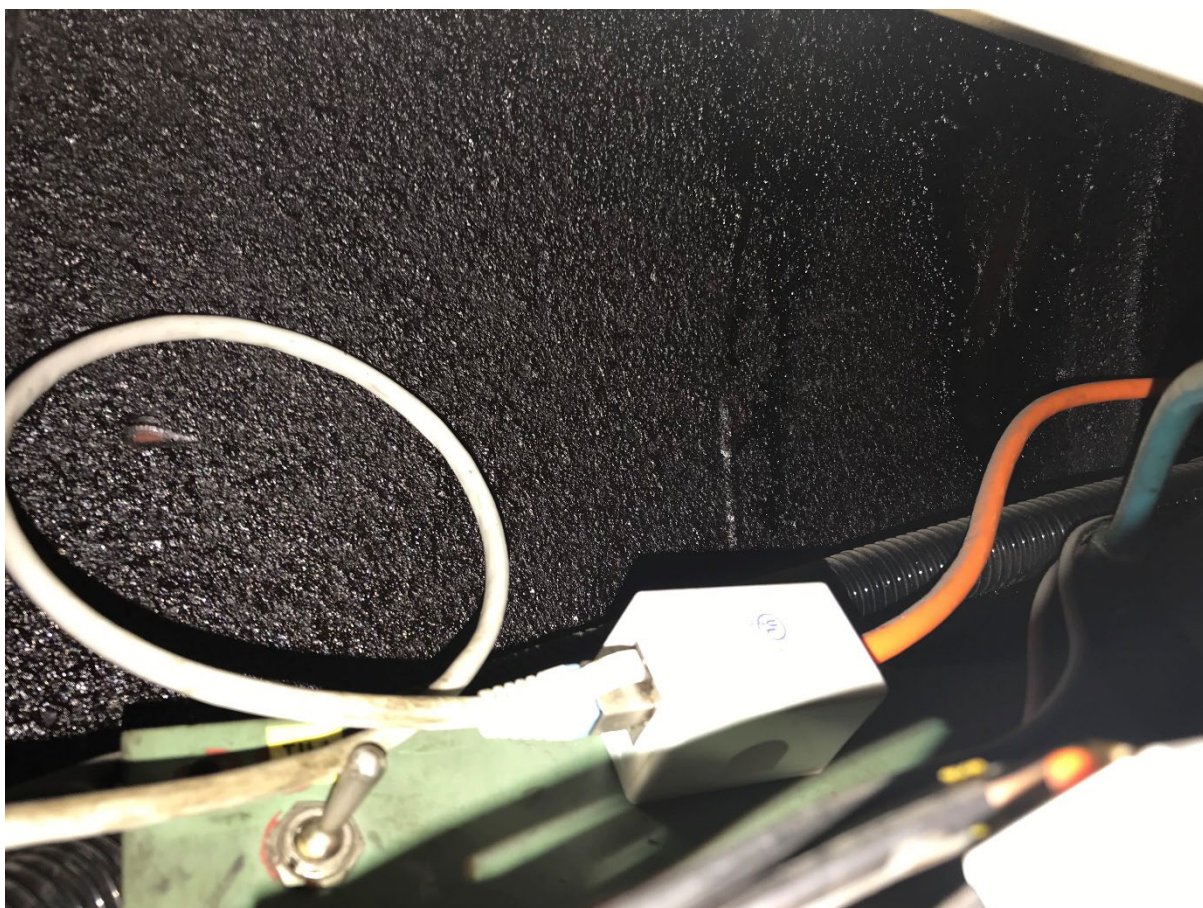
Figur 5 Vitmålade massa i takkuppel



Figur 6 Täckta takplåtar & stödlinor M29



Figur 7 Översikt tak M29



Figur 8 Svart massa på takplåtar bakom dörrmekanism



Figur 9 Svart massa utsida runt "gamla" sandpåfyllningen



Figur 10 Svart massa vid fog yttre stödlina i vagnskorg



Figur 11 Sanerat ramverk - notera renslipade ytor där asbest avlägsnats



Figur 12 Svart massa på insidan av hängrännor / stödlinor där tak möter vägg

PM – Spårvagnssystemet i Mykolaiv

Syfte

Syftet med detta PM är att sammanfatta spårvagnssystemets utveckling, funktion och nuvarande situation i Mykolaiv. Fokus ligger på historik, infrastruktur, drift, krigets påverkan samt framtida utmaningar.

Bakgrund

Mykolaiv är en större industristad i södra Ukraina där spårvagnar har utgjort en central del av kollektivtrafiken sedan slutet av 1800-talet. Systemet drivs av det kommunala bolaget MK Elektrotrans och omfattar ett elektrifierat spårnät som förbinder stadens centrala delar med bostads- och industriområden.

Historisk översikt

Spårvagnstrafiken inleddes med hästdragna vagnar under 1890-talet och elektrifierades under 1910-talet. Under sovjettiden byggdes nätet ut kraftigt för att möta behoven i en växande industristad. Spårvagnarna blev då ett av de viktigaste transportmedlen för arbetspendling. Efter Sovjetunionens upplösning minskade de offentliga investeringarna, vilket ledde till uppskjutet underhåll, men nätet bibehölls i huvudsak intakt.

Infrastruktur

Spårnätet omfattar cirka 70 kilometer, varav en stor del anlades under 1960- och 1970-talen. Den långvariga bristen på fullständig förnyelse har lett till betydande slitage på räler, växlar och banöverbyggnad. Depåer och elförsörjningsanläggningar är funktionella men tekniskt ålderstigna, vilket begränsar möjligheterna till modernisering.

Drift och ekonomi

Spårvagnstrafiken är starkt subventionerad och har en viktig social funktion. Låga biljettpreiser och omfattande rabattsystem innebär begränsade intäkter och ett permanent ekonomiskt underskott. Fordonsflottan består huvudsakligen av äldre höggolvsvagnar från sovjettiden, som har renoverats men saknar modern energieffektivitet och full tillgänglighet.

Krigets påverkan

Sedan 2022 har återkommande attacker mot energiinfrastruktur orsakat strömavbrott som vid flera tillfällen lett till total avstängning av spårvagnstrafiken. En särskild anpassning har varit användningen av spårvagnar för distribution av dricksvatten efter att stadens vattenförsörjning skadats.

Framtida utmaningar

De främsta utmaningarna är fortsatt kopplade till finansiering, reservdelstillgång och driftsäker elförsörjning. Störningar i leveranskedjor, svårigheter att importera komponenter samt skador på el- och spårinfrastruktur begränsar möjligheterna att hålla hela flottan i trafik. Periodvisa elavbrott påverkar både trafikutbud och punktlighet. Personalbrist, särskilt inom tekniskt underhåll, är ytterligare en belastning.

Trots detta prioriteras spårvägstrafiken högt, då den utgör ett samhällskritiskt, kostnadseffektivt och miljövänligt transportmedel. Sammanfattningsvis präglas den nuvarande situationen av en åldrad och sårbar fordonsflotta samt betydande operativa utmaningar, men också av ett fortsatt starkt behov av att upprätthålla spårvagnstrafiken för stadens funktion.

PM

Till: Göteborgs Spårvägar Aktiebolag, att: Robert Karlsson
Från: Advokatfirman Lindahl KB, advokat Emanuel Wallin
Datum: 17 februari 2026
Ang: Donation av spårvagnar till Ukraina

1 SAMMANFATTNING OCH SLUTSATS

Enligt vår bedömning finns det inte några aktiebolagsrättsliga hinder mot att genomföra donationen.

Mot bakgrund av den information vi har tagit del av är vår bedömning att donationen utgör en affärshändelse som har affärsmässig karaktär för bolaget och att den därför inte utgör en värdeöverföring.

Om donationen skulle anses utgöra en värdeöverföring finns det inte några aktiebolagsrättsliga hinder mot att genomföra donationen under förutsättning att GS säkerställer följande finansiella förutsättningar:

- (i) att donationen inte är oskälig med hänsyn till bolagets ekonomiska ställning;
- (ii) att det efter donationen finns full täckning för bolagets bundna egna kapital; och
- (iii) att donationen är försvarlig med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på (a) storleken av det egna kapitalet och bolagets konsolideringsbehov, (b) bolagets likviditet och (c) bolagets ställning i övrigt.

Eftersom den ekonomiska kalkylen utvisar att donationen innebär en kostnadsbesparing om 17–35 mnkr jämfört med utrangering bör det vara möjligt för GS att inför donationen ta fram ett underlag som utvisar att de finansiella förutsättningarna enligt (i)-(iii) är uppfyllda, för det fall donationen inte skulle anses utgöra en affärshändelse med affärsmässig karaktär för bolaget utan i stället anses utgöra en värdeöverföring, samt tillse att beslutet om donationen fattas av ägarna till GS.

2 BAKGRUND

Göteborgs Spårvägar Aktiebolag ("GS") ska ta fram ett beslutsunderlag till styrelsen inför styrelsens ställningstagande avseende godkännande av en donation av vagnstyp M29 till staden Mykolaiv i Ukraina. Donationen avser upp till 46 vagnar som tas ur trafik under perioden våren/sommaren 2026 till hösten 2027 och inkluderar även reservdelar, transporter, dokumentation och utbildningsinsatser.

Ärendet bedöms vara av principiell beskaffenhet och av större vikt, varför godkännande måste inhämtas från såväl Göteborgs kommunfullmäktige som regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen. Styrelsens beslut förutsätter att Göteborgs kommunfullmäktige och regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen har godkänt donationen.

Den närmare bakgrunden till donationen framgår av beslutsunderlaget med Dnr: 2026-0082.

3 UPPDRAGET

GS har gett Advokatfirman Lindahl i uppdrag att utreda om det – utifrån ett aktiebolagsrättsligt perspektiv – finns några juridiska hinder för donationen. Frågor rörande kommunallagen och statsstödsregelverket behandlas separat och ingår inte i Advokatfirman Lindahls uppdrag.

4 RÄTTSLIGA UTGÅNGSPUNKTER OCH BEDÖMNINGAR

4.1 Ekonomiska förutsättningar

Enligt GS beräkningar skulle en utrangering av vagnarna genom utskrotning innebära en kostnad för GS om cirka 37 mnkr, varvid utskrotningen skulle behöva pågå in i år 2028. Kostnaden för utskrotning består huvudsakligen av kostnader för asbestsanering (25 mnkr), hyra för uppställning (9 mnkr) samt kostnader för demontering (3 mnkr).

Enligt GS beräkningar skulle kostnaden för donationen uppgå till 2-20 mnkr. Att kostnaden har beräknats inom ett spann om 2–20 mnkr beror på att det i nuläget är oklart om transportkostnaden – som uppskattas till 15 mnkr – helt eller delvis kommer att medfinansieras av Myndigheten för civilt försvar.

4.2 Närmare om GS

GS är ett kommunalt bolag som ägs till 85 % av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB och till 15 % av Västrafik AB. Enligt GS bolagsordning ska bolagets verksamhet inte ha till syfte att bereda vinst åt aktieägarna utan ändamålet med verksamheten är att bolaget ska tillgodose stadens och Västra Götalandsregionens behov av en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektivtrafik inom spårvägstrafiken samt därtill hörande tjänster och produkter inom detta trafikområde. Mot bakgrund av att de aktuella vagnarna, som ett alternativ till donation, ska utrangeras, har vi i denna PM utgått från att vagnarna inte längre kan nyttjas för det föreskrivna verksamhetsändamålet enligt bolagsordningen.

4.3 Värdeöverföring

4.3.1 Affärshändelse av affärsmässig karaktär

Enligt 17 kap. 1 § aktiebolagslagen (2005:551) ("**ABL**") avses med "*värdeöverföring*"; (i) vinstutdelning, (ii) förvärv av egna aktier, (iii) minskning av aktiekapitalet, den bundna överkursfonden eller reservfonden för återbetalning till aktieägarna, och (iv) någon annan affärshändelse som medför att bolagets förmögenhet minskar och inte har rent affärsmässig karaktär för bolaget.

Vid bedömningen av donationen från GS i förhållande till reglerna om värdeöverföring i ABL är endast punkt (iv) aktuell, dvs. frågan om donationen utgör en affärshändelse som medför att bolagets förmögenhet minskar och som inte har rent affärsmässig karaktär för bolaget.

Om exempelvis reservdelar och högvärdeskomponenter, som per den 31 december 2025 hade ett bokfört värde om 17,7 mnkr, alltså har ett bokfört värde vid tidpunkten för donationen, så innebär det att bolagets förmögenhet minskar genom donationen. Donationen utgör i sådant fall en värdeöverföring, såvida den inte har en rent affärsmässig karaktär för bolaget.

Även om donationen i detta fall delvis sker av sociala skäl så är innebär den även en besparing om 17–35 mnkr för GS jämfört med en utrangering av vagnarna. Under förutsättning att det inte skulle vara möjligt för GS att exempelvis sälja vagnarna eller avhända sig vagnarna utan kostnad eller till en lägre kostnad än vid donationen, är vår bedömning att donationen har en rent affärsmässig karaktär och mot den bakgrunden är det vår bedömning att donationen inte ska anses utgöra en värdeöverföring.

4.3.2 Tillåtna värdeöverföringar

Om donationen skulle anses utgöra en värdeöverföring, ska värdeöverföringen ske i enlighet med bestämmelserna i 17 kap. 2 § ABL. I fråga om den aktuella donationen ska värdeöverföringen, i enlighet med 17 kap. 2 § första stycket 4, ske i enlighet med bestämmelserna om gåva till allmännyttigt ändamål i 17 kap. 5 § ABL.

4.3.3 *Gåva till allmännyttiga ändamål*

Enligt 17 kap. 5 § ABL får bolagsstämman, dvs. ägarna, besluta om gåvor till allmännyttiga ändamål. Styrelsen får också fatta sådana beslut om saken är av ringa betydelse för bolaget. Eftersom GS har bedömt att frågan om donationen är av principiell beskaffenhet och av större vikt bör beslutet om donationen fattas av ägarna till GS.

För att donationen ska vara tillåten ska den vara skälig med hänsyn till ändamålets art, bolagets ekonomiska ställning och övriga omständigheter. Vad gäller ändamålets art kan konstateras att donationen avser att stödja kollektivtrafiken i staden Mykolaiv i Ukraina, en stad som drabbats hårt av kriget och vars infrastruktur är föråldrad och skadad. Det finns därmed enligt vår bedömning goda grunder för att anse att donationen har ett allmännyttigt ändamål.

Skälighetsbedömningen innebär vidare att det måste finnas en viss närhet mellan nyttan och GS, även om det avgörande kriteriet är bolagets ekonomiska ställning.

Utöver de sociala aspekterna av donationen har GS konstaterat att vagnarna är starkt förknippade med bolaget och en symbol för Göteborg. Att donera vagnarna och låta dessa trafikera en annan historisk spårvagnsstad är bland annat positivt för GS varumärke. Mot den bakgrunden är vår bedömning att det finns en närhet mellan nyttan och GS.

Vi har i denna PM utgått från att donationen, som innebär en kostnadsbesparing för GS, inte är oskälig med hänsyn till bolagets ekonomiska ställning.

4.3.4 *Försiktighetsprincipen vid värdeöverföringar*

Slutligen får gåvan inte strida mot 17 kap. 3 § ABL. Detta innebär att donationen inte får ske om det efter donationen inte finns full täckning för bolagets bundna egna kapital. Vi har i denna PM utgått från att det efter donationen finns full täckning för bolagets bundna egna kapital.

Därutöver får en värdeöverföring endast ske om den framstår som försvarlig med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på (a) storleken av det egna kapitalet och bolagets konsolideringsbehov, (b) likviditet och (c) ställning i övrigt. Vi har i denna PM utgått från att donationen, som innebär en kostnadsbesparing för GS, är att anse som försvarlig med hänsyn till dessa krav.

De ovanstående finansiella förutsättningarna behöver emellertid utredas och säkerställas av GS.

4.4 **Styrelsens förvaltningsskyldighet**

Av 8 kap. 4 § ABL följer att styrelsen svarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter, vilket sammanfattningsvis innebär att styrelsen ska förvalta bolagets angelägenheter på ett sätt som främjar bolagets intressen. Eftersom den ekonomiska kalkylen utvisar att donationen innebär en kostnadsbesparing om 17–35 mnkr jämfört med utrangering utgör detta ett affärsmässigt skäl för donationen. Därutöver har GS kunnat identifiera att donationen också innebär varumärkesfördelar, positiva effekter ur miljöhänsyn, erfarenhetsutbyte och ett samhällsansvar, vilket innebär att styrelsen kan motivera att donationen ligger i bolagets intresse. Mot denna bakgrund är vår bedömning att donationen och dess genomförande inte står i strid med styrelsens skyldighet att främja GS bästa.

2026-02-17

PM angående förutsättningar för kommunalt bolag att ge internationellt bistånd till Ukraina

Bakgrund, frågeställning och avgränsning

Under sommaren 2025 kontaktades Fordonsförvaltningen hos Göteborgs Spårvägar AB (härefter GSAB), av en extern projektsamordnare i samband med dialog om kapacitetsförstärkning av kollektivtrafik och kritisk infrastruktur i Ukraina. Utrangeringen av GSABs pedalvagnar blev känd inom spårvagnssektorn, och mot bakgrund av Mykolayivs stads uttalade behov av att stärka sin kollektivtrafik väcktes frågan om en möjlig donation av vagnstyp M29 genom dialog med stadens borgmästare och kommunala spårvagnsoperatör. Initiativet har sin utgångspunkt i en uttalad efterfrågan från Mykolayivs stad och dess kommunala spårvagnsbolag, MK Elektrotrans.

GSAB har en pågående diskussion med Myndigheten för civilt försvar (MCF) avseende samordning och eventuell medfinansiering av transporter m.m.

Denna PM syftar till att redogöra för de rättsliga förutsättningarna för ett kommunalägt bolag att ge internationellt bistånd till en stad/kommun i Ukraina. Redogörelsen i denna PM begränsar sig till att belysa frågan ur ett kommunalrättsligt perspektiv samt utifrån de EU-rättsliga bestämmelserna om statligt stöd.

Rättsliga förutsättningar

Göteborgs Spårvägar ägs till 85 procent av Göteborgs Stad. Bolaget ingår i stadens bolagskoncern där Göteborgs Stadshus AB, org.nr. 556537–0888 utgör moderbolag. Resterande 15 procent av aktierna ägs av Västtrafik AB, org.nr 556558–5873. Västtrafik AB ägs av Västra Götalandsregionen.

Enligt GSAB:s bolagsordning ska bolaget inhämta Göteborgs kommunfullmäktiges respektive regionfullmäktige i Västra Götalandsregionens ställningstagande innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt fattas.

Vidare framgår av bolagsordningen att bolagets verksamhet inte har till syfte att bereda vinst åt aktieägarna och ska då följa de kommunalrättsliga principerna i 2 kap. kommunallagen, innebärande att verksamheten ska vara förenlig med den kommunala kompetensen, att kommunalmedlemmarna ska behandlas lika, förbud att lämna stöd åt enskilda och förbud att ta högre avgift än som svarar mot kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls, såvida inte lag eller rättspraxis för viss verksamhet eller åtgärd medger undantag. Av bolagets ägardirektiv framgår även att ”kommunal verksamhet i bolagsform ska bedrivas i enlighet med kommunalrättsliga principer om inget annat följer av lag eller övriga regelverk som styr bolagets verksamhet”.

Kommunallagen (2017:725)

Av 2 kap. 1 § kommunallagen följer att kommuner och regioner själva får ha hand om angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar. Enligt förarbetena ska kompetensfrågan bedömas utifrån huruvida det är lämpligt, ändamålsenligt och skäligt att kommunen befattar sig med angelägenheten. För att en åtgärd ska anses kompetensenlig räcker det dock inte att den inte strider mot ett allmänt intresse, utan det krävs att den vidtagna åtgärden uppbärs av ett till kommunen knutet allmänt intresse. Att lämna understöd åt enskilda kommunmedlemmar utan stöd i författning anses inte vara en angelägenhet av allmänt intresse.

Bestämmelsen ger även uttryck för lokaliseringsprincipen som innebär att en kommunal åtgärd måste vara knuten till kommunens eller regionens geografiska område eller dess medlemmar för att den ska anses vara en kommunal angelägenhet. Lokaliseringsprincipen anses vara en närmast självklart följd av att landet är indelat i kommuner och regioner.¹ Det finns dock utrymme för kommuner att agera utanför den egna kommunens gränser genom att engagera sig i till exempel markinnehav eller anläggningar inom andra kommuners område inom exempelvis vägtrafik och friluftsliv, förutsatt att dessa anläggningar behövs för den egna kommunen och dess medlemmar. Det finns även undantag från lokaliseringsprincipen i andra författningar, exempelvis lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.

Som huvudregel är det inte heller förenligt med allmänintresset att lämna individuellt riktat stöd till enskilda näringsidkare. Sådana stöd får enbart lämnas om det föreligger synnerliga skäl. Vid sådant stöd behöver även de EU-rättsliga bestämmelserna om statligt stöd beaktas, se mer nedan.

Lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

Lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter (härefter befogenhetslagen) innehåller bestämmelser som ger kommuner och regioner ökade befogenheter i förhållande till vad som gäller enligt kommunallagen. Enligt 1 kap. 2 § befogenhetslagen gäller inte det krav på anknytning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar som avses i 2 kap. 1 § kommunallagen vid bland annat tillämpning av bestämmelserna i 5 kap befogenhetslagen. I 5 kap. regleras kommuners och regioners möjlighet att lämna internationellt bistånd. Av förarbetena framgår att även kommunala företag får lämna sådant bistånd som regleras i befogenhetslagen.²

Formerna för det internationella bistånd som kommuner och regioner ges möjlighet att ge, varierar beroende på om mottagarlandet får eller inte får svenskt statligt bistånd.

Internationellt bistånd till ett land som får svenskt statligt bistånd

Av 5 kap. 4 § befogenhetslagen framgår att kommuner och regioner får lämna bistånd i form av utrustning, rådgivning, utbildning eller på annat sätt till ett land som får svenskt statligt bistånd. Med uttrycket "svenskt statligt bistånd" avses enligt förarbeten bistånd som kanaliseras direkt från staten eller någon statlig myndighet.³ Bistånd i form av kontant stöd får

¹ Se Madell & Lundin, kommunallagen (2017:725), 2 kap. 1 §, (JUNO)

² Proposition 2000/01:42 s 32.

³ Proposition 2000/01:42 s. 35.

lämnas endast för att genomföra utbildning och rådgivning, samt andra kostnader som har ett samband därmed, t ex resor och uppehålle.⁴

En kommun eller en region som med stöd av denna bestämmelse bistår ett annat land med utrustning får också i skäligen omfattning använda medel för transport och iordningsställande av utrustningen. I uttrycket "skäligen omfattning" ligger ett krav på att kostnaden ska stå i rimlig proportion till värdet av utrustningen.⁵

Internationellt bistånd till ett land som inte får svenskt statligt bistånd

Bistånd till ett land som inte får svenskt bistånd får enligt 5 kap. 5 § befogenhetslagen få lämnas av kommuner och regioner i form av utrustning som kommunerna eller regionerna inte längre behöver för sin verksamhet. Fråga ska alltså vara om sådan utrustning som kommunen använt i sin egen verksamhet och som den nu av någon anledning inte längre behöver, till exempel uttrangerade datorer och annat överskottsmaterial. Bestämmelsen innebär att kommunen är förhindrad att köpa utrustning i syfte att den ska användas för biståndsinsatser i land som inte får svenskt statligt bistånd.

Regeringen får ge tillstånd till att bistånd även i form av annan utrustning än som avses i första stycket, rådgivning, utbildning eller på annat sätt lämnas till ett land som inte får svenskt statligt bistånd. Bistånd i form av ekonomiskt stöd får lämnas endast för att genomföra utbildning och rådgivning.

Stöd till internationell stödorganisation

Biståndet kan lämnas till ett land, dvs statsmakten eller t ex en utländsk kommun⁶, eller i enlighet med 5 kap. 7 § befogenhetslagen till en internationell hjälporganisation för att utgöra hjälp till ett land i en rådande eller framtida nödsituation eller en annan svår situation som är en följd av en nödsituation.

Villkor för stöd

När bistånd lämnas ska kommunen eller regionen enligt 5 kap 8 § befogenhetslagen förvissa sig om att biståndet som lämnas kommer till avsedd användning genom att uppställa villkor i samband med biståndet. Detta krav gäller dock inte om biståndet avser utrustning som kommunerna eller regionerna inte behöver för sin verksamhet.

Anmälningsplikt

Vidare framgår av 5 kap 9 § befogenhetslagen att kommuner eller regioner som lämnar bistånd till ett land som får svenskt statligt bistånd, ska anmäla åtgärden och omfattningen på biståndet till styrelsen för internationellt utvecklingsarbete (Sida). Sådan anmälan ska dock inte göras om biståndet avser utrustning som kommunen eller regionen inte längre behöver för sin verksamhet.

⁴ Proposition 2000/01:42 s. 49.

⁵ Se Höök, Lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, 5 kap. 6 §, Karnov (JUNO)

⁶ Se Höök, Lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, 5 kap. 4 §, Karnov (JUNO)

Statsstöd

Den huvudsakliga regleringen av statsstöd återfinns i artikel 107–109 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Av artiklarna framgår att för att något ska vara att anse som statsstöd ska det uppfylla följande fem kriterier:

- Offentliga medel – åtgärden ska kunna tillskrivas det offentliga och finansieras med offentliga medel.
- Selektivitet – åtgärden ska vara specifik i så motto att den riktar sig till *vissa* företag eller *viss* produktion. En åtgärd som är helt generell i sin utformning och som utgår till företag på lika villkor kvalificerar inte som statsstöd.
- Fördel – det ska vara fråga om en ekonomisk förmån som ett företag inte hade fått under normala marknadsförhållanden, det vill säga i frånvaro av ett statligt ingripande.
- Företag – verksamhet som åtgärden riktar sig till ska bedriva *ekonomisk verksamhet* (företag) oberoende av dess form och hur den finansieras.
- Handel och konkurrens – åtgärden ska, i vart fall i teorin, kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna och konkurrensen mellan företag (det är inte nödvändigt att fastställa faktisk påverkan på handel och konkurrens).

I förevarande fall står det klart att det rör sig om offentliga medel. Åtgärden är dessutom specifik då den riktar sig till en utvald aktör. Förmånen hade vidare inte givits i frånvaro av stadens ingripande. Kriterierna *offentliga medel*, *selektivitet* och *fördel* är således alla uppfyllda. I statsstödsbemärkelse definieras företag som enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning och hur de finansieras. Beroende på hur marknaden ser ut på det ställe som stödet betalas ut är det därför möjligt att även företagskriteriet är uppfyllt. Eftersom stödet ges ut till en kommun i Ukraina, alltså utanför EU, dessutom för lokal användning, förefaller det osannolikt att handeln mellan EU:s medlemsstater påverkas. Mot bakgrund härav görs bedömningen att samhandelskriteriet inte är uppfyllt. Eftersom samtliga kriterier därmed inte är uppfyllda utgör stödet inte ett statsstöd. Stödet är därmed förenligt med EU:s regler om statsstöd.

Sammanfattning

Enligt befogenhetslagen får ett kommunalt bolag lämna internationellt bistånd. Beroende på om mottagarlandet erhåller statligt bistånd eller inte varierar formerna för hur biståndet kan lämnas. Om bistånd lämnas i form av utrustning får den som skänker biståndet i skälig omfattning använda medel för att transportera och ställa i ordning utrustningen så att den kan tas i bruk. Bistånd i form av ekonomiskt stöd får endast lämnas för att genomföra utbildning och rådgivning, samt för kostnader hänförliga till genomförande av sådan utbildning och rådgivning såsom exempelvis resor och uppehålle.

Eftersom stödet inte påverkar handeln mellan EU:s medlemsstater utgör stödet inte ett statsstöd. Stödet är därmed förenligt med EU:s regler om statsstöd.

Nora O'Dowd

Stadsjurist, juridiska avdelningen

Thomas Byström

Stadsjurist, juridiska avdelningen