



Brussels, 4.11.2025  
C(2025) 7569 final

PUBLIC VERSION

This document is made available for  
information purposes only.

**Ärende: Statligt stöd SA.117606 (2025/N) – Sverige  
Förlängning och ändringar av systemet med miljökompensation för  
godstransporter på järnväg**

**Fru minister,**

## **1. FÖRFARANDE**

- (1) Genom en elektronisk anmälan daterad den 16 juni 2025 underrättade de svenska myndigheterna, i enlighet med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), kommissionen om sin avsikt att förlänga och ändra (*den anmälda åtgärden*) en befintlig stödordning rörande godstransporter på järnväg (*den befintliga stödordningen*)<sup>1</sup>.
- (2) Den befintliga stödordningen godkändes ursprungligen av kommissionen 2018 (*beslutet från 2018*)<sup>2</sup> och har sedan dess förlängts och ändrats flera gånger. Den 12 oktober 2020 godkände kommissionen en förlängning av den befintliga stödordningen till den 31 december 2020 (*beslutet från 2020*)<sup>3</sup>. Den 15 februari 2021 godkände kommissionen ändringar och en ytterligare förlängning av stödordningen till den 31 december 2025 (*beslutet från februari 2021*)<sup>4</sup>. Den 22

---

<sup>1</sup> Kommissionen begärde ytterligare information den 8 juli 2025, och de svenska myndigheterna lämnade denna information den 14 augusti 2025, den 18 september 2025 och den 8 oktober 2025.

<sup>2</sup> Kommissionens beslut av den 20 april 2018 i ärende SA.49749, EUT C 198, 8.6.2018, s. 1.

<sup>3</sup> Kommissionens beslut av den 12 oktober 2020 i ärende SA.57886, EUT C 17, 15.1.2021, s. 1.

Utrikesminister Maria Malmer Stenergard  
Utrikesdepartementet  
Arvfurstens palats  
Gustav Adolfs torg 1  
SE-111 52 Stockholm  
SVERIGE

juli 2021 (*beslutet från juli 2021*)<sup>5</sup> och den 6 juli 2022 (*beslutet från juli 2022*)<sup>6</sup> godkände kommissionen ytterligare ändringar av den befintliga stödordningen.

## **2. BESKRIVNING AV DEN BEFINTLIGA STÖDORDNINGEN OCH AV DEN ANMÄLDA ÅTGÄRDEN**

### **2.1. Syftet med den befintliga stödordningen**

- (3) Syftet med den befintliga stödordningen är att göra järnvägen mer konkurrenskraftig och att uppmuntra en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg genom att stödja järnvägen som ett mer miljövänligt transportslag<sup>7</sup>.

### **2.2. Rättslig grund**

- (4) Den nationella rättsliga grunden för den befintliga stödordningen är förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg<sup>8</sup> (*förordningen*), med senare ändringar<sup>9</sup>.
- (5) Den nationella rättsliga grunden för den anmälda åtgärden är ett förslag till förordning om ändring av den befintliga förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg. De svenska myndigheterna bekräftade att den nya förordningen inte kommer att träda i kraft förrän kommissionen har godkänt den anmälda åtgärden.

### **2.3. Den befintliga stödordningens varaktighet och budget**

- (6) Efter den senaste förlängningen gäller den befintliga stödordningen för närvarande under perioden 1 januari 2021–31 december 2025<sup>10</sup>.
- (7) I beslutet från februari 2021<sup>11</sup> godkände kommissionen en maximal budget på 400 miljoner kronor per år (vid den tidpunkten omkring 39 miljoner euro), dvs. totalt 2 miljarder kronor<sup>12</sup> (vid den tidpunkten omkring 197 miljoner euro) för hela perioden mellan den 1 januari 2021 och den 31 december 2025. I beslutet från juli 2021 godkände kommissionen en ökning av den totala femårsbudgeten

---

<sup>4</sup> Kommissionens beslut av den 15 februari 2021 i ärende SA.60383, EUT C 77, 5.3.2021, s. 1.

<sup>5</sup> Kommissionens beslut av den 22 juli 2021 i ärende SA.62800, EUT C 355, 3.9.2021, s. 1.

<sup>6</sup> Kommissionens beslut av den 6 juli 2022 i ärende SA.102868, EUT C 308, 12.8.2022, s. 1.

<sup>7</sup> Se skälen 3 och 4 i beslutet från 2018.

<sup>8</sup> Se skäl 5 i beslutet från 2018.

<sup>9</sup> Se skäl 3 i beslutet från februari 2021, skälen 3 och 4 i beslutet från juli 2021 och skälen 3 och 4 i beslutet från juli 2022.

<sup>10</sup> Se skälen 4 och 5 i beslutet från februari 2021, skäl 5 i beslutet från juli 2021 och skäl 5 i beslutet från juli 2022.

<sup>11</sup> Se skäl 5 i beslutet från februari 2021.

<sup>12</sup> Se skäl 5 i beslutet från februari 2021.

till 2,75 miljarder kronor (vid den tidpunkten omkring 275 miljoner euro) med en årlig budget på 550 miljoner kronor (vid den tidpunkten omkring 55 miljoner euro)<sup>13</sup>.

- (8) I beslutet från juli 2022 godkände kommissionen en ytterligare ökning av budgeten för den befintliga stödordningen med 697 miljoner kronor (vid den tidpunkten omkring 65 miljoner euro) för perioden 1 april–31 december 2022, och därmed en ökning av den totala budgeten för femårsperioden till 3,45 miljarder kronor (vid den tidpunkten omkring 323 miljoner euro)<sup>14</sup>.

## 2.4. Den anmälda åtgärden

### 2.4.1. Den anmälda åtgärdens varaktighet och budget

- (9) Genom den anmälda åtgärden avser de svenska myndigheterna att förlänga den befintliga stödordningen för perioden 1 januari 2026–31 december 2030. De svenska myndigheterna hävdar att budgeten för perioden 1 januari 2026–31 december 2030 kommer att öka till 885 miljoner kronor per år (omkring 77,1 miljoner euro<sup>15</sup>). Stödet kommer att beviljas av Trafikverket.
- (10) De svenska myndigheterna förklarar att budgeten och åtgärden kommer att offentliggöras på Trafikverkets webbplats efter kommissionens godkännande.

### 2.4.2. Effekter av den befintliga stödordningen

- (11) Sverige lämnade också in en uppföljningsstudie från 2023 med en bedömning av effekterna av den miljökompensation som betalats ut till järnvägsföretag för godstransporter genomförda under 2021 och 2022 (utvärderingen gjordes i enlighet med bestämmelserna i den nationella rättsliga grunden)<sup>16</sup>. Enligt denna studie har miljökompensationen stärkt konkurrenskraften för godstransporter på järnväg i Sverige jämfört med godstransporter på väg. Häri ingår även en förbättring av det befintliga utbudet och uppstart av nya tågssystem som totalt sett har gjort godstransporter på järnväg mer attraktiva. Baserat på denna studie bekräftade de svenska myndigheterna att den befintliga stödordningen har uppmuntrat en överflyttning av godstrafiken från väg till järnväg och därmed stärkt järnvägens konkurrenskraft ytterligare.

---

<sup>13</sup> Se skäl 9 i beslutet från juli 2021.

<sup>14</sup> Se skälen 9–11 i beslutet från juli 2022.

<sup>15</sup> Baserat på den genomsnittliga växelkursen för 2023 och om samma växelkurser används som de svenska myndigheterna använder i sin anmälan, 1 euro = 11,47652 kronor (offentliggjord av Sveriges riksbank på grundval av uppgifter från Europeiska centralbanken, hämtade från <https://www.riksbank.se/en-gb/statistics/interest-rates-and-exchange-rates/search-annual-and-monthly-average-exchange-rates/>).

<sup>16</sup> Trafikverkets studie från den 15 december 2023, *Miljökompensation till järnvägsföretag – Uppföljning enligt 15 § i förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg – Avser utfört godstransportarbete 2021–2022*, se särskilt s. 7, där det hänvisas till att godstransporterna på järnväg har ökat med 3,2 % tack vare den befintliga stödordningen, som kan laddas ned här: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1820675&dswid=816>

- (12) Enligt Sverige visar studien särskilt att miljökompensationen har gjort det möjligt för järnvägsföretagen att upprätthålla lägre priser än vad som annars hade varit fallet. Utan miljökompensationen skulle priserna ha stigit, särskilt på grund av höjda infrastrukturavgifter. Sverige hävdar att infrastrukturavgifterna för godstransporter på järnväg har ökat från 535 miljoner kronor till 1 236 miljoner kronor per år under den period som miljökompensationen har funnits, dvs. sedan 2018. Under perioden 2021–2025 ökade avgifterna till exempel från 772 miljoner kronor till 1 236 miljoner kronor per år. Enligt Sverige har miljökompensationen motverkat en överflyttning av godstransporter på järnväg till väg genom att bibehålla priserna på samma nivå trots dessa betydande kostnadsökningar och att den därmed har bidragit till att göra järnvägstransporterna fortsatt konkurrenskraftiga. Sverige anser därför att en förlängning av den befintliga stödordningen är nödvändig för att fastställa en efterfrågan på godstransporter på järnväg och hålla kostnaderna för sådana transporter på en konkurrenskraftig nivå.

#### 2.4.3. Uppdaterad beräkning av stödberättigande kostnader

- (13) Sverige förklarade att den anmälda åtgärden, förutom att förlänga den befintliga stödordningens varaktighet och öka dess budget även skulle innebära en uppdatering av de beräkningar av stödberättigande kostnader och av den totala kostnaden för järnvägstransporter som kommissionen godkände i beslutet från februari 2021<sup>17</sup> och senast i beslutet från juli 2022<sup>18</sup>.
- (14) I den befintliga stödordningen uppgick de stödberättigande kostnaderna till 17,57 EUR per 1 000 tonkilometer<sup>19</sup> och den uppskattade totala kostnaden för järnvägstransporter (exklusive järnmalmstransporter) till 28 EUR per 1 000 tonkilometer<sup>20</sup>.
- (15) De svenska myndigheterna förklarar att de stödberättigande kostnaderna har uppdaterats till 2023 års prisnivåer i den anmälda åtgärden<sup>21</sup>.
- (16) Baserat på denna indexering uppgår de stödberättigande kostnaderna enligt den anmälda åtgärden (dvs. skillnaden mellan externa kostnader orsakade av järnväg och externa kostnader orsakade av vägtransporter) till 22,28 euro per 1 000 tonkilometer:

---

<sup>17</sup> Se skälen 8–14 i beslutet från februari 2021.

<sup>18</sup> Se skäl 13 i beslutet från juli 2022.

<sup>19</sup> Baserat på Europeiska kommissionens handbok om externa transportkostnader (*kommissionens handbok*), som kan laddas ned från <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>.

<sup>20</sup> Se skälen 9 och 10 i beslutet från februari 2021, och skäl 13 i beslutet från juli 2022.

<sup>21</sup> Enligt Sverige har de stödberättigande kostnaderna extrapolerats från 2016 års prisnivåer till 2023 års prisnivåer. Detta innebär en ökning med 26,8 % jämfört med värdena i tidigare anmälningar på grundval av den deflaterade bruttonationalprodukten per capita mellan 2016–2021 och på konsumentprisindex (KPI) 2022–2023 i Sverige.

**Tabell 1: Genomsnittliga externa kostnader för godstransporter på väg respektive järnväg i Sverige 2023, i euro per 1 000 tonkilometer**

Kostnad	Väg (lastbil med släp, genomsnitt) i euro	Järnväg (genomsnitt) i euro
Olyckor	9,03	0,27
Buller	3,51	5,26
Emissioner (exkl. koldioxid)	5,35	1,01
Klimatkostnad (koldioxid)	8,55	0,20
Trängsel	1,22	0,00
Well to Tank (WtT)	2,22	0,19
Habitat	5,54	6,19
<b>Totalt</b>	<b>35,40</b>	<b>13,12</b>
Skillnad jämfört med väg (dvs. väg minus järnväg)		22,28

- (17) Trafikverket uppskattar vidare att den totala kostnaden för järnvägstransporter i Sverige uppgår till 0,55 kronor per tonkilometer för godstransporter på järnväg, dvs. 550 kronor eller 47,92 euro<sup>22</sup> per 1 000 tonkilometer 2023<sup>23</sup>.
- (18) Sverige avser att bevilja statligt stöd för att minska externa kostnader med följande högsta stödnivåer: 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter och upp till 50 % av de stödberättigande kostnaderna i enlighet med punkterna 107 och 109 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag<sup>24</sup> (järnvägsriktlinjerna).
- (19) I enlighet därmed utgör 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter på 550 kronor eller 47,92 euro per 1 000 tonkilometer 165 kronor eller 14,38 euro per 1 000 tonkilometer, medan 50 % av de stödberättigande kostnaderna utgör 11,14 euro per 1 000 tonkilometer.
- (20) Totala godstransporter på järnväg i Sverige 2023, exklusive järnmalmstransporter, uppgick till 17 571 miljoner tonkilometer. Sverige hävdar att om denna totala godstransportvolym multipliceras med ett stödbelopp på 11,14 euro per 1 000 tonkilometer (vilket motsvarar 50 % av de stödberättigande kostnaderna) kan det totala stödet uppgå till omkring 196 miljoner euro per år.

<sup>22</sup> Baserat på den växelkurs för 2023 som anges i fotnot 15.

<sup>23</sup> Jämfört med den totala kostnaden för järnvägstransporter som fastställts i tidigare beslut har de svenska myndigheterna inkluderat kostnader för noder (omlastning, rangering med mera).

<sup>24</sup> EUT C 184, 22.7.2008, s. 13.

- (21) Enligt Sverige, där de totala godstransporterna (exklusive järnmalmstransporter) på järnväg uppgår till 17 571 miljoner tonkilometer 2023, ger den nya planerade budgeten på 885 miljoner kronor per år utrymme för stöd på upp till 50,4 kronor (cirka 4,39 euro<sup>25</sup>) per 1 000 tonkilometer. Sverige hävdar att denna kompensationsnivå motsvarar omkring 9 % av den totala kostnaden för godstransporter på järnväg och omkring 20 % av de totala stödberättigande kostnaderna.
- (22) Sverige hävdar att alla andra inslag och villkor i den befintliga stödordningen, såsom de godkändes i beslutet från 2018 och med de ändringar som godkändes i efterföljande beslut, förblir oförändrade.

### **3. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN**

#### **3.1. Förekomsten av stöd**

- (23) Den anmälda åtgärden ändrar inte kommissionens tidigare slutsats<sup>26</sup> att den befintliga stödordningen utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen drar slutsatsen att den befintliga stödordningen, med ändringar och efter förlängningar, utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

#### **3.2. Stödets lagenlighet**

- (24) Genom att anmäla åtgärden innan den genomförs har de svenska myndigheterna uppfyllt sina skyldigheter enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget.

#### **3.3. Stödets förenlighet med tillämpliga regler**

- (25) I beslutet från 2018, beslutet från 2020, beslutet från februari 2021, beslutet från juli 2021 och beslutet från juli 2022 bedömde och godkände kommissionen den befintliga stödordningen och senare ändringar på grundval av artikel 93 i EUF-fördraget jämförd med avsnitt 6 i järnvägsriktlinjerna, särskilt underavsnitt 6.3<sup>27</sup>.
- (26) En utförlig bedömning av den befintliga stödordningens förenlighet beskrivs i skälen 43–77 i beslutet från 2018.
- (27) Kommissionen noterar att den anmälda åtgärden huvudsakligen innebär att den befintliga stödordningen förlängs till och med den 31 december 2030 och att budgeten för stödordningen höjs. Enligt punkt 97 i järnvägsriktlinjerna måste en stödordning i princip vara begränsad till högst fem år för att kommissionen ska ha möjlighet att mot bakgrund av de resultat som uppnåtts ompröva det och i förekommande fall ge tillstånd till en förlängning. Kommissionen anser att den studie som Sverige tillhandahållit om konsekvensbedömningen av den

---

<sup>25</sup> Baserat på den växelkurs för 2023 som anges i fotnot 15.

<sup>26</sup> Se avsnitt 3.1 i beslutet från 2018, beslutet från 2020, beslutet från februari 2021, beslutet från juli 2021 respektive beslutet från juli 2022.

<sup>27</sup> Se avsnitt 3.3 i beslutet från 2018, beslutet från 2020, beslutet från februari 2021, beslutet från juli 2021 respektive beslutet från juli 2022.

miljökompensation som betalas ut till järnvägsföretag för godstransporter (se skäl (11)) visar att den befintliga stödordningen haft positiva effekter och behöver förlängas för att stabilisera förutsättningarna för en ökad och varaktig överflyttning från vägtransport till järnvägstransport i Sverige (se även skälen (33)–(35) nedan).

- (28) Kommissionen konstaterar också att den anmälda åtgärden innebär en uppdatering av de stödberättigande kostnaderna och motsvarande stödnivåer. Kommissionen noterar vidare att denna uppdatering inte har någon inverkan på bedömningen av förenligheten, eftersom alla tröskelvärden och tak som anges i järnvägsriktlinjerna fortfarande respekteras, vilket beskrivs nedan. Kommissionen anser därför att den bedömning av stödets förenlighet som görs i beslutet från 2018 fortfarande är giltig och kommer att begränsa sin bedömning till ändringen, i synnerhet huruvida denna är förenlig med avsnitt 6 i järnvägsriktlinjerna och framför allt med underavsnitt 6.3.
- (29) Enligt punkterna 107–109 i järnvägsriktlinjerna gäller, i fråga om stöd till minskning av externa kostnader där stödnivån understiger i) 50 % av de stödberättigande kostnaderna, och ii) 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter, att det finns en presumtion om att stödet är nödvändigt, proportionellt och inte innebär överkompensation.
- (30) Som beskrivs i skäl (21) kommer den ökade budgeten att leda till ett maximalt stödbelopp på 50,4 kronor per 1 000 tonkilometer, dvs. omkring 4,39 euro per 1 000 tonkilometer. Detta belopp motsvarar omkring 9 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter och omkring 20 % av de stödberättigande kostnaderna (externa kostnader som undvikits), baserat på de uppdaterade beräkningar av stödberättigande kostnader som lämnats av Sverige (se skälen (15)–(21)). Kommissionen noterar att även om man använder det tidigare godkända beloppet på 17,57 euro, beräknat utifrån 2016 års siffror i enlighet med kommissionens handbok (se skäl 2.4.3) skulle stödbeloppet på för närvarande 4,39 euro per 1 000 tonkilometer vara långt under tröskelvärdet på 50 % av de stödberättigande kostnaderna (vilket skulle medge ett maximalt stöd på 50 % av 17,57 euro, dvs. omkring 8,79 euro per 1 000 tonkilometer). Kommissionen anser därför att stödet under alla omständigheter understiger de tröskelvärden som anges i punkterna 107 b och 109 i järnvägsriktlinjerna, dvs. 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter och 50 % av de stödberättigande kostnaderna.
- (31) Eftersom villkoren i punkterna 107 b och 109 i järnvägsriktlinjerna är uppfyllda drar kommissionen slutsatsen att den anmälda åtgärden är proportionell, nödvändig och inte leder till överkompensation.
- (32) Enligt punkt 110 i järnvägsriktlinjerna måste, om stödmottagaren är ett järnvägsföretag, det i vart fall styrkas att stödet verkligen fungerar som ett incitament till en modal övergång till järnvägen och att stödet därför måste avspeglas i det pris som tas ut av transportköparna, eftersom det är transportköparna som väljer mellan järnvägen och mer förorenande transportslag som väg. Enligt punkt 111 i järnvägsriktlinjerna måste det, i fråga om stöd till en minskning av externa kostnader, dessutom specifikt finnas realistiska utsikter att upprätthålla den trafik som övergår till järnvägen så att stödet leder till en varaktig trafiköverföring.

- (33) Kommissionen konstaterar att utan miljökompensationsåtgärden skulle kostnaderna – särskilt de som beror på höjda infrastrukturavgifter – för godstransporter på järnväg ha ökat avsevärt under de föregående åren och gjort järnvägstransporter mindre konkurrenskraftiga i förhållande till vägtransporter (se skälen 2.4.2 och (12)). Med tanke på att dessa infrastrukturavgifter och den totala kostnaden för järnvägstransporter i Sverige kommer att förbli höga anser kommissionen att den anmälda åtgärden kommer att fortsätta att göra det möjligt för transportföretagen att upprätthålla lägre priser och därmed göra järnvägstransporter mer konkurrenskraftiga i förhållande till vägtransporter.
- (34) Kommissionen konstaterar också att de svenska myndigheterna kommer att offentliggöra förlängningen av denna stödordning och den nya budgeten (se skäl (10)). Genom detta offentliggörande gör de svenska myndigheterna de slutliga stödmottagarnas affärspartner uppmärksamma på stödåtgärden. Därmed kan dessa affärspartner (dvs. transportköparna) redan inleda förhandlingar om lägre priser. Kommissionen konstaterar vidare att den svenska lagstiftningen föreskriver att de slutliga stödmottagarna är skyldiga att se till att stödet avspeglas i det pris som tas ut av köparna av godstransporttjänster. På grund av den mycket konkurrenskraftiga branschen, stödåtgärdens transparens och det faktum att stödet måste avspeglas i de priser som tas ut av affärspartner anser kommissionen att dessa faktorer är tillräckliga för att uppnå den trafikomställning till järnväg som krävs.
- (35) Kommissionen drar därför slutsatsen att stödåtgärden fortsätter att främja en trafikomställning från väg till järnväg i enlighet med punkterna 110 och 111 i järnvägsriktlinjerna.
- (36) Eftersom alla andra inslag förblir oförändrade anser kommissionen att den befintliga stödordningen, såsom den ändras genom den anmälda åtgärden, fortsätter att uppfylla kriterierna i avsnitt 6 i järnvägsriktlinjerna, särskilt kriterierna i underavsnitt 6.3 i dessa riktlinjer.
- (37) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att den anmälda åtgärden kan anses tillgodose behovet av samordning av transporter och därför är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 93 i EUF-fördraget.

#### 4. SLUTSATS

Kommissionen har följaktligen beslutat att inte göra invändningar mot stödordningen, eftersom den är förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 93 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Om denna skrivelse innehåller konfidentiella uppgifter som inte bör spridas till tredje part, ber vi er att informera kommissionen om detta inom femton arbetsdagar räknat från dagen för mottagandet av skrivelsen. Om kommissionen inte har mottagit någon motiverad begäran inom den föreskrivna fristen, anses ni ha samtyckt till att denna skrivelse i sin helhet översänds till tredje part och offentliggörs på giltigt språk på följande webbplats: <https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>.

Er begäran bör sändas elektroniskt och ställas till:

European Commission,  
Directorate-General Competition  
State Aid Greffe  
B-1049 Brussels  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Med vänlig hälsning

*På kommissionens vägnar*

Teresa RIBERA  
*Verkställande vice ordförande*

