

# Miljökompensation till järnvägsföretag

Uppföljning enligt 15 § i förordning (2018:675) om  
miljökompensation för godstransporter på järnväg  
Avser utfört godstransportarbete 2021-2022



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 BORLÄNGE

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Miljökompensation till järnvägsföretag – Uppföljning enligt 15 § i förordning (2018) om miljökompensation för godstransporter på järnväg Avser utfört godstransportarbete 2021-2022

Författare: Ulrika Rangli Eklund, avdelning Nationell planering

Dokumentdatum: 2023-12-15

Ärendenummer: TRV 2023/65759

Kontaktperson: Ulrika Rangli Eklund, avdelning Nationell planering

Publikationsnummer: 2023:189

ISBN: 978-91-8045-236-6

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>5</b>
Budget.....	5
Ändring av förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.....	6
<b>Genomförande av uppföljningen .....</b>	<b>7</b>
<b>Utbetalning av miljökompensation .....</b>	<b>8</b>
Datakvalitet .....	9
<b>Syftet med miljökompensationen .....</b>	<b>10</b>
Stärkande av järnvägens konkurrenskraft.....	10
Överflyttningseffekter.....	11
Avspegling i transportköparnas priser.....	11
<b>Resultatet av uppföljningen.....</b>	<b>12</b>
Stärkande av järnvägens konkurrenskraft.....	12
Överflyttning från väg till järnväg .....	12
Avspegling i transportköparnas priser.....	13
Behov av stöd även efter 2025 .....	13
Ökad förutsebarhet.....	13
Mer frekventa utbetalningar .....	14
Retroaktivitet .....	14
Synpunkt på undantag för transporter av järnmalm .....	14
<b>Bilaga 1 .....</b>	<b>15</b>
Stärkande av järnvägens konkurrenskraft.....	15
Överflyttning från väg till järnväg.....	15
Avspegling i transportköparnas priser.....	16
Järnvägsföretagens förslag på hur stödsystemet skulle kunna förbättras för att stärka järnvägens konkurrenskraft m.m.....	19

# Sammanfattning

Trafikverket ska före utgången av 2023 följa upp att syftet med miljökompensation till järnvägsföretag tillgodoses. Syftet med miljökompensationen är att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. För att syftet ska uppnås ska beviljad kompensation återspeglas i det pris som köparen av transporttjänsten betalar, genom att priset blir lägre än det hade varit om kompensation inte hade beviljats. Detta följer av förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.

Uppföljningen visar att de flesta järnvägsföretag anser att miljökompensationen har stärkt järnvägens konkurrenskraft vad avser godstransporter i förhållande till vägsidan. Miljökompensationen har möjliggjort för dem att antingen sänka det pris de kan erbjuda transportköparen eller att inte genomföra annars nödvändiga prishöjningar till följd av ökade kostnader, såsom infrastrukturavgifter och stigande elpris. Miljökompensationen bedöms således ha avspeglats i det pris som transportköparen betalar.

Miljökompensationen har även möjliggjort investering eller förbättring i järnvägsprodukten, till exempel etablering av nya transportupplägg och uppstart av nya tågsystem. Detta menar man är en viktig åtgärd för att öka attraktiviteten hos godstransport på järnväg och på så sätt attrahera inte minst nya kunder för att de ska välja att transportera godset på järnväg.

Budgeten för miljökompensationen sträcker sig till och med 2025. Järnvägsföretagen anger att behov av stöd i någon form kvarstår även efter 2025 och behovet anses föreligga tills dess att avgiftsstruktur och -nivåer mellan väg och järnväg är balanserade. Osäkerheten kring vad som kommer att gälla efter 2025 påverkar redan nu förhandlingar med transportköpare och ingående av kontrakt.

Resultatet från uppföljningen ligger i allt väsentligt i linje med det resultat som kom fram i den uppföljning som Trafikverket genomförde 2020. Till skillnad från uppföljning 2020 har det inte framkommit några synpunkter som enligt Trafikverkets bedömning föranleder ytterligare översyn av förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg avseende utfört godstransportarbete senast den 31 december 2025.

# Bakgrund

Enligt 15 § i förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg (härefter *förordningen*) ska Trafikverket före utgången av 2023 följa upp att syftet med miljökompensationen tillgodoses. Miljökompensationen syftar till att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till att det sker en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Miljökompensationen ska även avspeglas i ett lägre pris för transportköparen än vad som hade varit fallet om miljökompensation inte utgått. Denna uppföljning ska således avse huruvida dessa syften tillgodosetts.

Uppföljningen avser utbetalad miljökompensation till järnvägsföretag för utfört godstransportarbete under 2021 och 2022. Trafikverket har betalat ut totalt 1 797 miljoner kronor i miljökompensation för perioden.

Trafikverket har även år 2020, avseende utfört godstransportarbete under 2018 och 2019, genomfört en uppföljning (härefter *uppföljning 2020*) av att syftet med miljökompensationen tillgodosågs<sup>1</sup>. Detta i enlighet med dåvarande lydelse av 15 § i förordningen.

## Budget

Regeringen har beslutat att avsätta totalt 550 miljoner kronor per år i miljökompensation för åren 2021 - 2025 i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft. Åtgärden föregicks av regeringens notifiering till EU-kommissionen, se EU-kommissionens godkännande i SA.60383 (400 miljoner kronor per år)<sup>2</sup> respektive EU-kommissionens godkännande i SA.62800 (150 miljoner kronor per år)<sup>3</sup>. Regeringen beslutade vidare att avsätta ytterligare 697 miljoner kronor för utfört godstransportarbete under perioden andra till fjärde kvartalet 2022. Åtgärden föregicks av regeringens notifiering till EU-kommissionen, se EU-kommissionens godkännande i SA.102868<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> TRV 2020/20665 Miljökompensation till järnvägsföretag – uppföljning enligt 15 § förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.

<sup>2</sup> Statligt stöd SA.60383 (2021/N) – Sverige - Förlängning och ändringar av stödordningen för miljökompensation för godstrafik på järnväg

<sup>3</sup> State Aid SA.62800 (2021/N) – Sweden – Amendment of the environmental compensation scheme for rail freight transport

<sup>4</sup> Statligt stöd SA.102868 (2022/N) – Sverige – Ändring av ordningen för miljökompensation för godstransporter på järnväg.

## Ändring av förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg

Med utgångspunkt i uppföljning 2020 har följande ändringar införts i förordningen<sup>5</sup>.

I 1 § har tillkommit ett andra stycke enligt vilket *miljökompensation inte får ges för transporter av järnmalm*. Detta då man inte kan se någon konkurrensytta mot vägtransporter vad avser dessa transporter.

I 7 § har tillkommit ett förtydligande i vad avser att beviljad miljökompensation avspeglas i det pris som köparen av godstransporttjänsten betalar, nämligen *genom att priset blir lägre än det hade varit om kompensation inte hade beviljats*.

I 9 § har ändringen gjorts att miljökompensationen skulle avse förhållandena under *närmast föregående kalenderkvartal* i stället för som innan kalenderhalvår. Genom denna ändring kom miljökompensationen att betalas ut närmare i tid till när godstransportarbetet som ligger till grund för miljökompensationen har utförts.

---

<sup>5</sup> Förordning om ändring i förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg (sfs 2021:215)

# Genomförande av uppföljningen

Trafikverket har i uppföljningen ställt följande frågor:

1. Anser ni att miljökompensationen har stärkt järnvägens konkurrenskraft?  
Om ja, i så fall hur?
2. Anser ni att miljökompensationen bidragit till en överflyttning från väg till järnväg?  
Om ja, i så fall hur?
3. Enligt 7 § ska beviljad kompensation avspeglas i det pris som köparen för godstransporttjänsten betalar, genom att priset blir lägre än det hade varit om kompensation inte hade beviljats.
  - a) Har priset för godstransporttjänsten blivit lägre eller kommer bli lägre än det hade varit om kompensation inte beviljats?
  - b) Vänligen utveckla ert svar!
  - c) När avspeglas kompensationen i det pris som transportköparna betalar?
4. Har ni förslag på hur stödsystemet skulle kunna förbättras för att stärka järnvägens konkurrenskraft?

Uppföljningen har ställts till de 16 företag som beviljats miljökompensation för utfört godstransportarbete under 2021 och 2022. Svaren har sammanställts och återfinns i *Bilaga 1 - Sammanställning av inkomna svar*. Svaren i sammanställningen kan komma från ett eller flera företag och flera likalydande svar har vägts samman i en gemensam skrivning.

Det har framgått på Trafikverkets hemsida att Trafikverket genomfört uppföljningen samt de frågor som den omfattar. En enskild medborgare har kommit in med svar med anledning av uppföljningen (omnämns *en enskild medborgare* i det följande).

# Utbetalning av miljökompensation

Miljökompensationen har utgjort en pott och uppgått till totalt 1 797 miljoner kronor, varav 550 miljoner kronor för 2021 och 1 247 miljoner kronor för 2022. Utbetalning av miljökompensationen har skett kvartalsvis baserat på utfört godstransportarbete under kvartalet. Utbetalning av miljökompensation sker retroaktivt och har således avsett åtta ansökningsomgångar. Potten för aktuellt kvartal har fördelats mellan de stödberättigade järnvägsföretagen i enlighet med deras relativa andel av totalt utfört godstransportarbete på svensk järnväg under kvartalet.

Utbetald miljökompensation för 2021-2022, tabell 1.

Stödmottagare	2021	2022	Totalt
Green Cargo AB	314 894 692	720 767 843	<b>1 035 662 535</b>
Hector Rail AB	103 221 845	200 832 668	<b>304 054 513</b>
Real Rail Sweden AB	37 521 186	84 930 796	<b>122 451 982</b>
Cargo Net AS	29 153 833	76 926 436	<b>106 080 269</b>
TX Logistik AB	23 528 269	52 989 084	<b>76 517 353</b>
CFL Cargo Sverige AB	15 603 393	35 911 825	<b>51 515 218</b>
Tågåkeriet i Bergslagen AB	12 310 906	33 220 770	<b>45 531 676</b>
DB Cargo Scandinavia A/S	8 660 252	18 115 745	<b>26 775 997</b>
Tågfrakt Produktion AB	2 650 005	8 540 967	<b>11 190 972</b>
LKAB Malmtrafik AB	711 006	8 129 495	<b>8 840 501</b>
Grenland Rail AB	448 023	2 593 415	<b>3 041 438</b>
Nordic Train AB	821 341	1 164 727	<b>1 986 068</b>
Inlandståget AB	438 917	1 481 496	<b>1 920 413</b>
Nordiska Tåg AB	0	814 935	<b>814 935</b>
Railcare T AB	0	472 461	<b>472 461</b>
Hitachi Energy Sweden AB	36 332	107 337	<b>143 669</b>
<b>Totalt</b>	<b>550 000 000</b>	<b>1 247 000 000</b>	<b>1 797 000 000</b>

Av tabellen framgår vilket järnvägsföretag som beviljats miljökompensation, det totala belopp som företaget erhållit i miljökompensation baserat på utfört godstransportarbete under 2021 och 2022 samt fördelningen mellan företagen vad det gäller totalt beviljad miljökompensation under perioden.



## Datakvalitet

Kvaliteten hos de inkomna ansökningarna har granskats statistiskt mot Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik. Transportarbete är ett mått baserat på mängden gods som transporterats samt transportsträckans längd. Granskningen har därmed inkluderat att jämföra uppgifter i ansökan med den mängd gods som rapporterats till Trafikverket vid tågs avgång samt transportsträckornas längd. I de fall uppgifterna inte är samstämmiga eller om järnvägsföretagen har utfört trafik på annan infrastruktur än Trafikverkets har detaljerade underlag begärts in som komplement till ansökan.

Det har även tagits fram ett antal statistiska mått för att bedöma rimligheten utifrån flera synvinklar, exempelvis hur stor andel av den totala tågvikten som avser gods. Dessa mått är framtagna i syfte att utgöra indikatorer för att bedöma kvaliteten och har kompletterats med omvärldsbevakning kring vilken typ av verksamhet företaget bedriver, exempelvis kunskap om vad de transporterar och på vilka sträckor de normalt bedriver sin verksamhet.

I de fall den ansökta summan av nettotonkilometer inte har stämt överens, varit ologisk mot det underlag som finns tillgängligt hos Trafikverket eller om järnvägsföretagen utfört trafik på annan infrastruktur än Trafikverkets har detaljerade underlag begärts in som komplement till ansökan. Järnvägsföretagen har i dessa fall levererat detaljerade uppgifter. Dessa har granskats och Trafikverket har kunnat beräkna och härleda deras nettotonkilometrar. I de fall som uppgifterna i en ansökan inte har kunnat bekräftas har företagen justerat sina ansökningar.

# Syftet med miljökompensationen

Av 1 § i förordningen framgår att det övergripande och uttryckliga syftet med miljökompensationen är att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

Miljökompensationen har således två syften:

- stärka järnvägens konkurrenskraft
- bidra till att det sker en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg

Av 7 § framgår vidare att för att syftet enligt första paragrafen ska uppnås ska beviljad kompensation återspeglas i det pris som köparen av transporttjänsten betalar, genom att priset blir lägre än det hade varit om kompensation inte hade beviljats.

## Stärkande av järnvägens konkurrenskraft

Med konkurrenskraft brukar allmänt avses ett företags, en bransch eller hela ekonomins förmåga att klara sig i konkurrensen mot andra, verksamma på samma nivå.

Vad som inryms i begreppet konkurrenskraft är inte entydigt definierat och kan därför skilja sig beroende på vilken analysnivå som avses. Konkurrenskraft är ett relativt begrepp som i olika sammanhang används för att beskriva ett företags eller en branschs förmåga att konkurrera på marknaden.<sup>6</sup>

Enkelt uttryckt är det en sammanvägning av pris- och kostnadsförhållanden samt produktivitet som avgör konkurrenskraft på kort sikt. På längre sikt handlar det i stället om att öka produktiviteten, främst genom investeringar i såväl real- som humankapital, och att skapa förutsättningar för företag att vara följsamma med förändringar i omvärlden.<sup>7</sup>

Miljökompensationen utgör en direkt bidragsintäkt med det enda kravet på motprestation från järnvägsföretaget att planerade godstransportuppdrag för varuägares räkning genomförs på järnväg. För varuägare är prisprestanda för järnvägstransport ibland lägre än för vägtransport, men för samhället som helhet har järnvägstransport fördelar i form av lägre externa kostnader. Stödet ”korrigerar” för dessa skevheter och utjämnar konkurrensförutsättningarna.

Som direkt bidragsintäkt påverkar miljökompensationen pris- och kostnadsförhållanden på kort sikt. Detta har på ett generellt plan ökat stödmottagarnas förmåga att klara sig i konkurrensen mot lastbilstrafiken. I den meningen får miljökompensationen anses uppfylla det övergripande syftet att stärka järnvägens konkurrenskraft.

---

<sup>6</sup> Tillväxtverket. Rapport. Förutsättningar för konkurrenskraftiga företag. Företagens förutsättningar och villkor 2014, s. 18.

<sup>7</sup> A.a. s. 19.

## Överflyttningseffekter

Trafikverket hänvisar i sammanhanget till den kvantitativa analys av överflyttningseffekter från november 2017, baserat på de förutsättningar som därefter beslutades. Analysen indikerade att godstransportarbetet på järnväg ökar med 3,2 procent som en följd av miljökompensation som uppgår till 389 miljoner kronor 2018 och 174 miljoner kronor 2019. Analysen visade också att det samhällsekonomiska nettonuvärdet av åtgärden är positivt, och kan beräknas till cirka 170 miljoner kronor. I analysen framhöll Trafikverket emellertid också att de verkliga effekterna av olika skäl sannolikt är mindre än vad de kvantitativa analyserna visar.

Trafikverket har inte gjort någon motsvarande samhällsekonomisk analys till stödnivåerna för 2021 och 2022. Vår bedömning är att det inte har framkommit några nya uppgifter som gör att den tidigare samhällsekonomiska bedömningen skulle förändras.

Miljökompensationens utformning gör det svårt att påvisa verkliga överflyttningseffekter från väg till järnväg. För att miljökompensation ska kunna utgå behöver järnvägsföretaget endast visa att det utfört godstransportarbete under det kvartal som miljökompensationen avser. Det ställs inga krav på att det ska vara fråga om nytt godstransportarbete som tidigare utgjort transport med lastbil på väg. När systemet för miljökompensationen notifierades gjordes bedömningen att systemets utformning nog snarare motverkar en negativ överflyttning från järnväg till väg.

Sammanfattningsvis gör Trafikverket bedömningen att ett statligt stöd stärker konkurrenskraften och ökar därigenom förutsättningarna för en ökad överflyttning från väg till järnväg.

## Avspegling i transportköparnas priser

Frågan om avspegling i transportköparnas priser har sin grund i kommissionens riktlinjer om statligt stöd till järnvägssektorn (punkt 110). Principen innebär att stödet ska uppmuntra till modalt skifte, vilket endast anses kunna ske om stödet avspeglas i det pris transportköparen har att betala. Principen har införlivats i svensk rätt genom 7 § i förordningen.

*7 § För att syftet med miljökompensation enligt 1 § ska uppnås, ska beviljad kompensation avspeglas i det pris som köparen av godstransporttjänsten betalar, genom att priset blir lägre än det hade varit om kompensation inte hade beviljats.*

Specificeringen att beviljad miljökompensation ska avspeglas i det pris som köparen av godstransporttjänsten betalar, *genom att priset blir lägre än det hade varit om kompensation inte hade beviljats*, har genom tillägg i förordningen gällt sedan 2021.

I samband med notifieringen gjordes bedömningen att det finns goda skäl att anta att i alla fall en del av miljökompensationen kommer transportköparna till del. Trafikverket har valt att tolka principen om avspegling utifrån det övergripande syftet, som är att stärka järnvägens konkurrenskraft. Trafikverket gör därför bedömningen att avspeglingen i priset genom att priset blir lägre än det hade varit om miljökompensation inte hade beviljats, kan ta sig olika uttryck.

Trafikverket saknar skäl för annan bedömning än att avspeglingen, såsom den kommer till uttryck i förordningen, antingen har uppfyllts eller kommer att uppfyllas.

# Resultatet av uppföljningen

Uppföljningen ger stöd för Trafikverkets övergripande bedömning att miljökompensationen har utgjort ett välkommet stöd för att befästa godstransport på järnväg och motverka en övergång från järnväg till väg.

## Stärkande av järnvägens konkurrenskraft

Järnvägsföretagen anser att miljökompensationen har stärkt järnvägens konkurrenskraft. Detta sker företrädesvis genom miljökompensationens påverkan på det pris som transportköparen betalar. Uppföljningen visar att påverkan på priset kan antingen vara ett faktiskt lägre pris eller att järnvägsföretaget avstått från att genomföra annars nödvändiga prishöjningar.

Miljökompensationen har vidare möjliggjort investeringar eller långsiktigt hållbara förbättringar i järnvägsprodukten eller transporttjänsten till exempel i form av etablering av nytt och mer robust transportupplägg eller uppstart av nya tågsystem. Dessa åtgärder bedömer man ska göra järnvägen till ett mer attraktivt transportslag för både befintliga och tillkommande kunder. Genom att attrahera varuägare vars godsflöden inte går på järnväg idag stimulerar man till en ökad överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och förstärker således ytterligare järnvägens konkurrenskraft.

## Överflyttning från väg till järnväg

Man upplever att kunderna är väl insatta i miljökompensationen och att den är en viktig faktor för kunderna i valet av transportsätt. Godstågbranschen har stärkt sin position med konkurrenskraftiga priser, kunder har blivit mer miljömedvetna och utbudet av godstransporter har utvecklats med nya tågprodukter och sträckningar. Något av järnvägsföretagen anger att man, framför allt under de senaste två åren, ser en kraftigt ökad efterfrågan på godstransporter på järnväg. Efterfrågan påverkas även av andra faktorer men man noterar att kunderna alltmer börjar se järnvägen som förstahandsvalet jämfört med transporter på lastbil. Man konstaterar att även kortare transportsträckor på järnväg börjar bli intressanta ur ett transportköparperspektiv. ”Järnvägskunden får en miljövänlig transport till rimlig kostnad”.

Då miljökompensationen hjälper järnvägsföretagen att hålla nere transportpriset bidrar stödet till att de kan konkurrera med godstransporter på väg. När det gäller att behålla konkurrenskraften på marknaden spelar miljökompensationen således en viktig roll. Om man inte hade fått miljökompensation skulle slutpriserna mot kunden behöva höjas.

Uppföljningen visar således att man ser en viss överflyttning från väg till järnväg efter det att miljökompensationen införts. Miljökompensationen har i vart fall bidragit till att det inte skett någon negativ överflyttning från järnväg till väg. Man anser vidare att de investeringar och förbättringar av järnvägsprodukten som miljökompensationen möjliggjort kommer att göra järnvägen till ett mer attraktivt transportslag och därmed bidra till en ökad överflyttning från väg till järnväg.

## Avspegling i transportköparnas priser

Ett uttryck för hur miljökompensationen stärkt järnvägens konkurrenskraft är hur stödet avspeglas i det pris som köparen av transporttjänsten betalar. Detta har specificerats så att *priset ska bli lägre än det hade varit om miljökompensation inte hade beviljats*.

Uppföljningen visar att miljökompensationen i hög grad påverkat priset, men att avspeglingen i transportköparnas priser sker på olika sätt. Det kan antingen vara fråga om ett faktiskt sänkt pris eller att järnvägsföretaget avstått från annars nödvändiga prishöjningar till följd av höjda kostnader till exempel infrastrukturavgifter eller höjt elpris. Några järnvägsföretag anger att man har använt del av miljökompensationen till investeringar eller förbättringar i sin järnvägsprodukt eller transporttjänst för att på så sätt säkra upp en långsiktighet i sitt transportutbud till ett konkurrenskraftigt pris.

Trafikverket gör således bedömningen att priset blivit lägre för transportköparen än det hade varit om järnvägsföretaget inte erhållit miljökompensation. Trafikverket konstaterar dock även att svaren, och därmed kanske även avspeglingen i transportköparnas priser, inte kan anses ha blivit ”skarpare” än svaren i uppföljning 2020 trots ovan nämnd specificering i regelverket.

En enskild medborgare menar att stödsystemet inte är transparent vad avser hur mycket som priset faktiskt blir lägre. En problematik i sammanhanget, menar denne, är också hur mycket som är ”lägre”? Kvalificerar sig ett lägre pris till 1 procent att det blivit ”lägre” i förordningens mening?

## Behov av stöd även efter 2025

Järnvägsföretagen framför behov av miljökompensation eller stöd i annan form även efter 2025. Behovet av fortsatt stöd anses föreligga fram till dess att avgiftsstrukturen och -nivåerna mellan väg och järnväg är balanserade. Järnvägsföretagen anger att osäkerheten om vad som kommer att ske med miljökompensationen efter 2025 påverkar redan idag förhandlingar med transportköpare och ingående av kontrakt.

## Ökad förutsebarhet

Förutom behovet av ökad förutsebarhet om vad som kommer att gälla efter 2025, föreligger även ett behov av ökad förutsebarhet i det kortare perspektivet. Detta rör frågan om hur mycket miljökompensation som järnvägsföretaget kan komma att beviljas vid varje beslutsomgång. Utformningen av miljökompensationen innebär att järnvägsföretaget inte på förhand kan veta hur mycket som kommer att kunna utgå i miljökompensation för ett specifikt kvartal. Detta försvårar för företaget att kunna visa på hur miljökompensationen avspeglas i det pris som transportköparen betalar för järnvägstransporten. Ett exempel på stödsystem som man menar möjliggör en bättre förutsebarhet är det danska stödsystemet, där ansökningar sker månadsvis och ersättning per tonkilometer är fastställd på förhand.

## Mer frekventa utbetalningar

Utbetalning av miljökompensationen sker kvartalsvis för att utgå närmare i tid till när transporter faktiskt utförs. Fram till och med 2020 skedde utbetalningarna halvårsvis, vilket mötte kritik i uppföljning 2020. Man efterfrågade då att miljökompensationen skulle utbetalas närmare i tid till när transporter som ligger till grund för miljökompensationen faktiskt utförts. Detta föranledde ändringen av förordningen 2021 att då avse utbetalningar kvartalsvis. Önskemål om ännu tätare och mer kontinuerliga utbetalningar kvarstår då man menar att tätare utbetalningar möjliggör en bättre matchning till verksamhetens kostnader och därmed en tydligare och mer fortlöpande avspeglning i transportköparnas priser.

Ett stödsystem som flera järnvägsföretag anger som ett gott exempel är systemet i Danmark. Där sker ansökningar och utbetalningar månadsvis och ersättningen per tonkilometer är fastställd på förhand. Detta menar man möjliggöra mer stabila prognoser vid beräkning av pris till kund.

Enligt Trafikverkets bedömning är utbetalning av miljökompensation kvartalsvis väl avvägd. Det innebär att stödmottagarna får stödet utbetalat närmare i tid till när det stödgrundande godstransportarbetet utförts. Det möjliggör även en rättssäker handläggning av ansökningar med ett validerat underlag om utfört godstransportarbete som ligger till grund för vilken miljökompensation som kan utgå i det enskilda fallet.

## Retroaktivitet

Järnvägsföretag ifrågasätter att miljökompensation utbetalas efter att transporter utförts. Trafikverket ser inga tillräckliga skäl för att ompröva principen om retroaktivitet.

Trafikverket bedömde i utredningen om miljökompensation att de externa kostnader som samhället besparas genom järnvägstransport bör ha realiserats för att stödet ska kunna utgå.<sup>8</sup> Bedömningen gjordes bland annat mot bakgrund av det brittiska systemet – Mode Shift Revenue support Scheme (MSRS) – där stödet betalas ut i efterskott för att säkerställa att de sökta miljönyttorna faktiskt har genererats.

## Synpunkt på undantag för transporter av järnmalm

Järnvägsföretag som fraktar järnmalm menar att beslutet att utesluta transporter av järnmalm medan alla övriga godstransporter får ligga till grund för miljökompensation är missvisande och skulle därför behöva revideras. Man menar att då det är så stora volymer som transporteras skulle det kunna läggas in en lägre faktor för kalkylering av miljökompensation för transport av järnmalm men det är fel att helt utesluta dessa.

Trafikverket noterar synpunkten men ser inte skäl för att ompröva beslutet att undanta transporter av järnmalm då avsaknad av konkurrensytta mot vägtransporter kvarstår för dessa transporter. Genom att undanta dessa transporter bedöms miljökompensationen ge en större effekt på det övergripande syftet med stödet som är överflyttning från väg till järnväg.

Trafikverket finner att resultatet av uppföljningen överensstämmer i allt väsentligt med de svar som järnvägsföretagen lämnade i uppföljning 2020.

---

<sup>8</sup> Trafikverket. Publikation 2015:158, avsnitt 5.5.1.

# Bilaga 1

## Sammanställning av inkomna svar

Sammanställningen innehåller de svar som inkommit till Trafikverket som svar på de frågor som ställts till järnvägsföretagen i uppföljningen och som framgår i avsnitt *Genomförande av uppföljningen* i denna rapport. Sammanställningen innehåller således inga bedömningar eller ställningstaganden av Trafikverket. Svaren i sammanställningen kan komma från ett eller flera företag och likalydande svar har vägts samman i en gemensam skrivning. Det förekommer även svar från en enskild medborgare.

### Stärkande av järnvägens konkurrenskraft

En övervägande majoritet av järnvägsföretagen anser att miljökompensationen har stärkt järnvägens konkurrenskraft. Man konstaterar att miljökompensationen är välbehövlig då marginalerna för godstransporter är väldigt små. Det är en stark konkurrens mellan de olika tågoperatörerna och konkurrensen är hög mot bilsidan. Priserna på järnväg är hårt pressade. Vissa järnvägsföretag hade inte kunnat fortsätta sin verksamhet utan miljökompensationen, vilket i så fall riskerar att leda till en överflyttning av godstransporter från järnväg till vägtransport.

Miljökompensationen spelar en viktig roll när det gäller att behålla konkurrenskraften mot vägtransporter. Utan miljökompensationen hade slutpriserna mot kund i många fall varit tvungna att höjas och man konstaterar att vissa kunder tar ställning till företagets tjänster baserat på rådande prisnivå. Ett företag svarar att man inte vet hur det hade sett ut om det inte funnits någon miljökompensation. Man svarar dock samtidigt att den troligtvis gjort skillnad då man utbetalar hela miljökompensationen till sina kunder.

En enskild medborgare menar att effekten av miljökompensationen i förhållande till dess storlek under perioden måste betraktas som mycket liten. Denne menar vidare att ett rent finansiellt stöd i huvudsak ger en kortsiktig effekt under den tid stödet betalas ut men ger en förhållandevis liten långsiktig effekt, eftersom ett stöd av denna typ inte leder till strukturförändringar eller innovation.

### Överflyttning från väg till järnväg

Då miljökompensationen hjälper järnvägsföretagen att hålla nere transportpriset bidrar den till att de kan konkurrera med godstransporter på väg. Man upplever att kunderna är väl insatta i miljökompensationen och att den är en viktig faktor för kunderna i valet av transportsätt. Järnvägsföretag anger att man ser en viss överflyttning från väg till järnväg efter miljökompensationens införande. Man tycker sig även kunna konstatera att miljökompensationen sannolikt bidragit till att det inte skett någon ”negativ överflyttning” från järnväg till väg. Förutom att miljökompensationen motverkar en överflyttning av godstransporter från tåg till bil menar man att den även bidragit till en överflyttning från väg till järnväg.

Något av järnvägsföretagen anger att man, framför allt under de senaste ett till två åren, har upplevt en kraftigt ökad efterfrågan av godstransporter på järnväg. Även om efterfrågan även påverkas av andra omvärldsfaktorer, noterar man att kunderna alltmer börjar se järnvägen som förstahandsvalet jämfört med transporter på lastbil. Man tycker sig kunna

konstatera att även kortare transportsträckor på järnväg börjar bli intressanta ur ett transportköparperspektiv. ”Järnvägskunden får en miljövänlig transport till rimlig kostnad”.

Godstågbranschen har stärkt sin position med låga priser, kunder har blivit mer miljömedvetna och tågutbudet på godssidan har utvecklats i form av nya tågprodukter och nya sträckningar.

Ett företag konstaterar att man inte har någon valmöjlighet med hänvisning till Trafikverkets riktlinjer för tunga transporter.

En enskild medborgare menar att det mesta tyder på att godstågen transporterar till största delen samma gods 2023 som de transporterade 2018. Detta betyder, menar denne, att miljökompensationen i huvudsak betalas ut till trafik som hade gått på järnväg även utan kompensation. Denna konstaterar även att vissa volymer blivit kvar på järnväg som utan miljökompensation hade flyttats över från järnväg till väg. Det finns dock inga bevis för att så skett, menar han. Till skillnad från järnvägen har det skett en utveckling av vägtrafiken och BK4-vägnätet har byggts ut under perioden. Fram till 2025 kommer däremot, för järnvägens del, banavgifterna att höjas kraftigt. Den enskilde medborgaren menar att sammantaget kommer dessa effekter att leda till att järnväg förlorar i konkurrenskraft gentemot väg. Denne menar också att miljökompensationen får en svag styreffekt, bland annat beroende på att beräkningen av miljökompensationens storlek görs i efterhand, vilket gör det svårt för både järnvägsföretaget och kunden att veta hur stort bidraget kommer att bli samt att eftersläpningen i stödsystemet ger ett dåligt kassaflöde.

## **Avspegling i transportköparnas priser**

Flertalet av järnvägsföretagen har angett att miljökompensationen påverkar priset som man tar ut av kunden. Lägre pris kan antingen vara ett faktiskt lägre pris, till exempel i form av en prisrabatt där man direkt för över hela eller delar av miljökompensationen till kunden. Det kan även vara fråga om att järnvägsföretaget avstått prishöjningar som företaget annars hade varit tvunget att genomföra till följd av ökade kostnader företrädesvis höjda banavgifter och ”skenande” elpriser.

Flera av järnvägsföretagen anger att miljökompensationen möjliggjort att man har kunnat hålla priserna på en konkurrenskraftig nivå. Man har således kunnat erbjuda lägre pris till kunderna än vad som hade varit möjligt utan miljökompensationen. Ett företag anger att miljökompensationen gjort att deras flöden med tåg blir konkurrenskraftiga jämfört med lastbil. Faktorer som påverkar hur mycket av miljökompensationen som kommer att betalas ut till transportköparen är utlastningsgrad, valuta och omkostnadsutveckling.

Retroaktiviteten i stödet försvårar möjligheten att se hur miljökompensationen påverkat priset. Det har dock med tiden blivit lättare att göra en prognos för ungefär för hur stor miljökompensation som det kan bli fråga om för ett visst kvartal och hur det i så fall skulle påverka priset för transportköparen. Man menar att det har blivit enklare att prognosticera utfallet av miljökompensationen då den håller sig ganska lika från kvartal till kvartal i de fall då budgeten är oförändrad.

Nedan följer olika sätt för hur miljökompensationen påverkat priset som kund betalar.

”Miljökompensationen betalas ut oavkortad till kund och det regleras i köpekontraktet.

Miljökompensationen kompenserar även för vissa specifika merkostnader där man avstått annars nödvändiga prishöjningar.”



”Resterande del av det ekonomiska utrymme som följer av miljökompensationen fördelas proportionerligt i efterhand till de kunder som köpt de transporter som ligger till grund för bidraget.”

”Återspeglingsen sker löpande då man avstått från annars nödvändiga prishöjningar.”

”Proportionell fördelning i efterhand till kunder”

”I de fall där förhandlingar gjorts med miljökompensation i åtanke, överförs hela eller delar av miljökompensationen direkt till kunderna.”

”Återspeglingsen sker genom uteblivna prishöjningar och möjligheter till förbättringsarbete, men även i en prisrabatt där man direkt för över hela eller delar av stödet.”

”Utan miljökompensationen hade det inte varit möjligt att behålla de priser som branschen har idag.”

”Miljökompensationen avspeglas i förhållande till de olika tågsystemen (öppna eller heltågssystem). Olika förhållanden påverkar hur mycket som kommer att betalas ut till transportköparen, nämligen utlastningsgrad, valuta och omkostnadsutveckling.”

”Kompensationen betalas ut för motsvarande period som man erhållit miljökompensation för.”

”Transportpriset har blivit lägre än det hade varit utan miljökompensationen.”

”Merparten av kunderna har fått en lägre prishöjning eller ingen prishöjning alls än vad som annars hade varit nödvändigt. Andra kunder har valt att få sin del av miljökompensationen utbetald i efterhand, genom kreditnotor, när kompensationen erhållits från Trafikverket.”

”Kunderna kompenseras direkt i aktuellt pris redan vid transportens utförande eller i efterhand i form av utbetalning per kvartal.”

”Man har lyckats hålla nere priset. Utan kompensationen hade man tvingats hålla ett högre pris och då hade deras kunder (sannolikt) valt ett annat transportsätt.”

”Man har två olika modeller för när kunden får ta del av miljökompensationen. En där kunden erhåller den summa som motsvarar deras transporter, en annan där man inkluderar kompensationen i grundpriset så att det blir lägre redan från början.”

”Miljökompensationen är viktigt för prisberäkningen. Man skickar miljökompensationen vidare till kunden genom priset till kund. Miljökompensationen är viktig i detta. Redan genom att beräkna det initiala priset/erbjudandet estimerar man den miljökompensation som kan komma att utbetalas.”

”Miljökompensationen går oavkortat till kund.”

”Man har kunnat hålla i princip oförändrat pris till befintliga kunder och har tagit hänsyn till miljökompensationen vid nya offerter och avtal.”

”Med utgångspunkt i den beslutade miljökompensationen 2021-2025 har man med ganska god precision kunnat beräkna miljökompensationens omfattning för nya affärer. Storleken på miljökompensationen påverkas förstås för transportarbetet per tonkilometer ju större det totala transportarbetet blir, men man bedömer att denna aspekt dock är försumbar. Man känner sig lite osäkra på om beslutet om miljökompensation för 2021-2025 skulle kunna ändras av senare regeringar och därför vid några större offerter reserverat sig för beslut utom vår kontroll.”

”Priset till kund avspeglas i priset vid faktureringen; man gör ingen särskild kommentar om miljökompensationens påverkan på priset.”

”Priset till kund har blivit lägre. Miljökompensationen kompenserar det högre priset på fossilfritt bränsle. Tack vare miljökompensationen kan man hålla konkurrenskraftiga priser direkt till kund.”

”Miljökompensationen underlättar att föra över mer trafik från väg till järnväg.

Man har med miljökompensationen i den kostnad som köparna får betala varje månad (uppskattning från tidigare period).”

”Kunden har fått lägre pris då företagets kostnad baseras på den totala kostnadsnivån för bolaget. Kunden faktureras 1 gång/månad.”

”Bolaget är både godsägare och transportör vilket innebär att kompensationen har en direkt påverkan på kostnadsbilden.”

”Ja det blir lägre. Eftersom man får miljökompensationen kan man hålla ner priserna mot kund. Dock har det varit problem sedan MPK<sup>9</sup> infördes så man får tåg inställda.”

”Miljökompensationen för 2022 Q4 avspeglas i 2023 Q3 då man får vänta på beslut om hur mycket miljökompensation som kommer att betalas ut.”

”Miljökompensationen kan öka bolagets möjlighet att offerera konkurrenskraftiga transporter, både på flerårsavtal samt för kortare projekt. Gällande flerårsavtal finns en överenskommelse att beviljad miljökompensation tillfaller kunden när utbetalning från Trafikverket skett. Vid kortare projekt samt enstaka transporter tas kompensationen med i beaktande vid offerering.”

## **Investering eller förbättring av järnvägsprodukt/transporttjänst**

Miljökompensationen har möjliggjort att man kunnat göra investeringar eller förbättringar i järnvägsprodukten eller transporttjänsten som lett till en förbättrad lösning för kunden. Detta bedömer man kommer att på lång sikt fortsätta göra järnvägen till ett mer attraktivt transportslag. Miljökompensationen har bland annat bidragit till uppstart av nya tågsystem och transportupplägg.

Satsningar på investeringar tänker man inte minst ska komma att attrahera varuägare vars godsflöden ännu inte är järnvägsbaserade även om dessa självklart även riktar sig mot befintliga kunder. Detta skulle i så fall vara en åtgärd som skulle stimulera en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och på det sättet bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft. Något företag anger att miljökompensationen möjliggjort att kunna tillgodose kundens miljökrav samt bedriva fossilfria transporter på oelektrifierade banor.

## **”Miljökompensationen har inte stärkt järnvägens konkurrenskraft”**

De som anser att miljökompensationen inte har stärkt järnvägens konkurrenskraft anger bland annat att man inte har insyn i frågan då man är både godsägare och transportör samt att så inte är fallet, i vart fall för dem, sedan transport av järnmalm inte längre får ligga till grund för miljökompensationen.

Ett företag anger att även om olika stödsystem är bra och välkomna, är det viktigaste för företaget och dess kunder att få fram godset i tid. Banarbeten samt inte minst MPK har ställt till det för dem med stora kostnader till följd för både företaget och dess kunder.

Ett annat företag konstaterar att robusthet och tillgänglighet är en avgörande faktor för konkurrenskraft. I detta sammanhang har, menar man, de utmaningar som följt av implementeringen av MPK i vart fall kortsiktigt inneburit att konkurrenskraften för godstrafik på järnväg försvagats.

---

<sup>9</sup> Trafikverkets nya planeringsverktyg

## **Järnvägsföretagens förslag på hur stödsystemet skulle kunna förbättras för att stärka järnvägens konkurrenskraft m.m.**

### Nivå och varaktighet för miljökompensationen

Nivån på miljökompensationen bör vara levande och följa de skatter och avgifter inom hela transportområdet som gäller år från år. Järnvägen är strukturellt missgynnad i förhållande till konkurrerande transportslag (av de skäl och i de avseenden som mycket riktigt lyfts fram i rådets direktiv 2012/34/EU – ”SERA-direktivet”). En långsiktig lösning på den snedvridningen måste innefatta att de transportslag som konkurrerar med järnvägen i större utsträckning tvingas bära sina kostnader. Marknaden förmår inte åstadkomma den integreringen och det krävs därför reglering med ett bredare grepp på transportsektorn.

Fram till den tidpunkt där avgiftsstrukturen och avgiftsnivåerna mellan väg och järnväg är balanserade föreligger behovet av fortsatt miljökompensation.

### Synpunkter på miljökompensationen

Då syftet med stödordningen är att få över mer gods från väg till järnväg, bör systemet vara anpassat till den typen av gods. Det vill säga, hänsyn ska tas till inte bara tonkilometer utan även fraktbärande vikt (volym kontra vikt).

En enskild medborgare har kommit in med synpunkter och menar att genom att miljökompensationen betalas ut per tonkilometer är det tunga transporter över långa avstånd som genererar mest kompensation. Denna typ av transporter är, menar denne, just sådana där järnvägen redan är stark. Transporter av lättare gods och/eller på kort eller medellångt avstånd leder till en förhållandevis liten kompensation trots att det är där som järnvägen är svag och det är där som järnvägen skulle kunna ta nya volymer. Den enskilda medborgaren anser även att inget stöd bör kunna utgå till tåg som framförs med diesellok. Vidare menar han att systemet bör utformas så att det gentemot operatörer och kunder är 100 procent transparent och att den ekonomiska effekten uppstår omedelbart. Det belopp som betalas ut ska vara fast för den mätvariabel som man använder.

Miljökompensationen skulle ha varit mer knuten till en utbetalning styrd mot avvikelssituationer som inträffar på infrastrukturen. Detta då sådana händelser genererar kostnader som den enskilda tågoperatören inte får täckta idag.

Beslutet om att miljökompensationen inte får ges till transporter av järnmalm skulle behöva revideras. Med tanke på att det är så stora volymer som transporteras så skulle det dock kunna läggas in en lägre faktor för att kalkylera kompensationen för transport av malm och rågods. Att helt utesluta malmtransporter medan alla övriga godstransporter får ligga till grund för miljökompensationen anser man vara missvisande.

Man bör se över om storleken på miljökompensationen är tillräcklig eller om den behöver utökas.

Utbetalningen av miljökompensationen skulle behöva bli tätare och mer kontinuerlig.

Det hade varit bra om man hade kunnat få beslut om miljökompensationen lite snabbare för att bättre kunna avspegla det mot företagets kunder.

Det hade varit bra med ett centralt system där varje tågbolag kunde få fram uppgifterna av antalet körda kilometer och kunna få fram till exempel diesel- eller elförbrukning genom att

välja olika funktioner för att sedan kunna skicka in sin ansökan direkt efter godkännande. Eftersom tågbolagen rapporterar in varje tåg i Topas borde, menar man, uppgifterna finnas tillgängliga för att hämta in exempelvis kilometer, loktyp och vikt.

För att stärka järnvägens konkurrenskraft skulle det behövas mindre byråkrati och således enklare och okomplicerad procedur för både leverantörer och kunder.

Det borde vara tydligare krav på att hur miljökompensationen ska gynna godsägaren (transportköparen) då det är den som väljer transportalternativen.

#### Förutsebarhet

De första åren med miljökompensationen hade man svårt att förutse vad den slutliga kompensationen per nettotonkilometer skulle bli just för dem och deras kunder. Därmed hade man också svårt att förutse slutpriset för transporten samt att kommunicera förfarandet med kunderna. Nu har man erfarenheten och vet på ett ungefär hur stor den samlade godstransportproduktionen brukar vara per år eller kvartal och därmed också hur miljökompensationen bör falla ut. På så vis är det tryggare för dem att ge kunderna ett pris i förväg vilket ju de flesta också kräver. Förutsägbarheten är viktig både för dem och för deras kunder.

#### Vad händer efter 2025?

Det finns en osäkerhet kring vad som gäller efter 2025. Man sitter redan i dialog med en större kund angående nytt transportsystem från och med 2025 där man tänker sig ett flerårigt kontrakt. I ett sådant här läge hade det varit bra att veta vad som gäller från och med 2026.

Miljökompensationen har haft en positiv effekt på marknaden för järnvägstransporter. Det är av yttersta vikt att stödsystemet fortsätter för att få en långsiktig effekt. Det är endast med långsiktiga och konsistenta lösningar som det, menar man, kan få en positiv och permanent påverkan på marknaden.

Man bör, som även framgår ovan, se över om storleken på miljökompensationen är tillräcklig eller om den behöver utökas.

#### Bidrag med annan inriktning

*Sänkta infrastrukturavgifter* för intermodala tåg, det vill säga tåg som endast innehåller trailers, växelflak och containers samt att kunderna kommer från segmenten rederier, speditörer och åkerier. Med denna modell får man, menar man, den bästa möjligheten att flytta över gods från väg till järnväg. En enskild medborgare menar att man skulle kunna tänka sig ett stöd som ges till vagnslasttrafik som konverteras till intermodal trafik, eventuellt med krav på fossilfri vägdistribution.

*Samma system som i Danmark*, vilket innebär att man ansöker månadsvis om en kompensation per tonkilometer som är fastställd i förväg. Genom en på förväg fastställd ersättning per tonkilometer möjliggör man mer stabila prognoser och uppskattningar vid beräkning av pris till kund.

En enskild medborgare föreslår den *modell i Schweiz* där man premierar långa tåg, det vill säga tåg som utnyttjar infrastrukturen effektivt. Detta ger en rabatt på banavgiften. Rabatten är per tågakilometer och ökar med tågets längd över en viss brytpunkt.

Denna föreslår vidare ett stöd för om man *konverterar dieseldrift* till fossil drift alternativt en skrotpremie på diesellok.

Det skulle kunna finnas en *fond* där man kan ansöka om bidrag i förväg för nya upplägg i en uppstartsfas på ett till tre år. Detta då det tar några år att bygga upp en linje så att den blir lönsam. Det är svårt att starta och bygga upp nya intermodala tågssystem och få dem lönsamma. Det behövs ungefär 85-90 procent fyllnadsgrad för ett intermodalt tågssystem att bli lönsamt.

*Upphandla nya godspendlar* inom Sverige via Trafikverket där volymerna garanteras gentemot tågoperatörerna. En speditjonsfunktion behöver upprättas inom Trafikverket eller genom upphandling. Det finns idag ett stort antal kunder som inte själv kan fylla ett helt tåg (systemtåg) och inte heller är nöjda med det mindre flexibla enhetslastsystemet. Godspendlar med ett begränsat antal kunder skulle möta detta behov. När volymerna har stabiliserats kan upphandlingen överföras på privata aktörer.

#### Övriga synpunkter

Ett av de största hoten mot branschens lönsamhet och konkurrenskraft i närtid är, menar ett järnvägsföretag, införande av ERTMS. Genom att Trafikverket tar alla kostnader i samband med ERTMS/ETCS-utbyggnaden, inklusive ombordutrustning, minskar den ekonomiska skadan för tågoperatörerna och branschens konkurrenskraft kan upprätthållas.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**