Datum
2026- 10-29

Er referens
KN2026/01175

Tågföretagen

Klimat och Näringsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

kn.kl@regeringskansliet.se

Remissvar - Remiss av betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Tågföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 100 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tågföretagen har tagit del av SOU 2026:33 KN2026/01175 Vägen mot utfasning.

Sammanfattning

Tågföretagen delar utredningens övergripande ambition att utfasningen av fossila bränslen ska genomföras kostnadseffektivt och med hänsyn till såväl hushållens kostnader som näringslivets konkurrenskraft. Tågföretagen tillstyrker huvudinriktningen med en successivt skärpt klimatstyrning och en långsiktig utveckling av reduktionsplikten. Omställningen kräver långsiktiga och förutsägbara styrmedel som ger företag goda förutsättningar att investera och ställa om med bibehållen konkurrenskraft.

Tågföretagen vill samtidigt betona att utfasningen av fossila bränslen behöver betraktas ur ett bredare transportsystemperspektiv. Elektrifiering och övergång till fossilfria drivmedel är centrala delar av omställningen, men styrmedlen bör också bidra till att transportsystemet som helhet blir mer energi- och transporteffektivt. Förutsättningarna att minska utsläppen avgörs inte enbart av drivmedel och fordonsteknik inom vägtrafiken, utan också av människors och företags möjligheter att välja järnväg, kollektivtrafik och intermodala transportlösningar.

Sverige har redan ett i huvudsak elektrifierat järnvägssystem som möjliggör energieffektiva transporter av både människor och gods. Klimatpolitiken bör därför inte enbart inriktas på att göra fossilberoende transporter fossilfria, utan också skapa förutsättningar för ökad användning av transportlösningar som redan är elektrifierade och energieffektiva. En överflyttning av person- och godstransporter från mer fossilberoende trafikslag till järnväg kan därmed vara en del av en kostnadseffektiv omställning av transportsystemet.

Tågföretagen anser därför att regeringen bör

- komplettera reduktionspliktens kontrollstationer med en trafikslagsövergripande uppföljning av transportmarknadens utveckling och konkurrensförhållandena mellan trafikslagen,
- analysera den samlade ekonomiska styrningen inom transportsektorn, inklusive skatter, avgifter och stöd, samt hur väl denna styrning speglar trafikslagens samhällsekonomiska kostnader och internaliseringsgrader,
- utforma stöd och andra styrmedel för elektrifiering av vägtrafiken med hänsyn till effekterna på transportsystemet som helhet,
- stärka förutsättningarna för intermodala transporter, där järnväg, väg och sjöfart används utifrån respektive trafikslags styrkor,
- samordna klimatstyrningen med åtgärder som stärker järnvägens kapacitet, effektivitet, tillförlitlighet och konkurrenskraft, samt
- säkerställa långsiktiga och förutsägbara spelregler som ger transportföretagen möjlighet att investera och ställa om.

Ett samhällsekonomiskt perspektiv på transportsektorns styrmedel

Klimatpolitiska styrmedel behöver bedömas tillsammans med transportsektorns övriga ekonomiska styrmedel och utifrån deras samlade samhällsekonomiska effekter. Ett transportval kan vara företagsekonomiskt rationellt för en transportköpare eller resenär utan att för den skull vara det mest samhällsekonomiskt effektiva. Om skatter, avgifter och stöd inte i tillräcklig utsträckning speglar trafikslagens samhällsekonomiska kostnader riskerar transportmarknaden att styras mot lösningar som medför högre kostnader för samhället som helhet.

Det är inte den enskilde transportköparens eller resenärens uppgift att korrigera sådana skillnader. Den ekonomiska styrningen bör i stället utformas så att marknadens val så långt som möjligt bidrar till ett effektivt utnyttjande av transportsystemets samlade resurser. Regeringen bör därför analysera den samlade ekonomiska styrningen inom transportsektorn, inklusive trafikslagens internaliseringsgrader och hur dessa påverkar fördelningen av person- och godstransporter mellan olika trafikslag.

Samhällsekonomisk effektivitet är en central utgångspunkt när staten prioriterar mellan investeringar i transportinfrastrukturen. Det är principiellt rimligt att motsvarande perspektiv också tillämpas vid utformningen och uppföljningen av transportsektorns ekonomiska styrmedel. En sådan ansats innebär att fokus flyttas från enskilda trafikslags konkurrensvillkor till frågan om hur transportsystemet som helhet kan skapa största möjliga samhällsekonomiska nytta och samtidigt bidra till klimatmålen. Detta perspektiv är relevant för såväl godstransporter som kommersiell persontrafik.

Elektrifiering och ett effektivt transportsystem

Stöd till elektrifiering av vägtrafiken kan vara motiverade för att påskynda utfasningen av fossila bränslen. Sådana stöd och andra styrmedel bör emellertid utformas med hänsyn till effekterna på transportmarknaden som helhet. Klimatpolitiken bör inte skapa ekonomiska incitament som ensidigt styr mot ett visst trafikslag när andra transportlösningar kan bidra till samma klimatmål med hög transport- och energieffektivitet.

För långväga transporter finns därför skäl att särskilt beakta möjligheterna till överflyttning från väg till järnväg och till effektiva intermodala transportkedjor. Väg, järnväg och sjöfart fyller olika funktioner i transportsystemet och är i många fall beroende av varandra. Styrmedlen bör därför underlätta lösningar där respektive trafikslag används där det har bäst förutsättningar. Det stärker transportsystemets samlade effektivitet och kan samtidigt bidra till minskade utsläpp och stärkt konkurrenskraft för näringslivet.

För järnvägen är det samtidigt viktigt att den ekonomiska styrningen ses tillsammans med de faktiska förutsättningarna att bedriva trafik. Banavgifterna är endast en del av järnvägsföretagens samlade kostnader. Brister i infrastrukturen, kapacitetsproblem, sena förändringar av tåglägen och nödvändiga systemförändringar medför också kostnader för järnvägsföretagen. Om fler människor och företag ska kunna välja järnvägen måste järnvägen därför erbjuda tillräcklig kapacitet, tillförlitlighet och kostnadseffektivitet.

Kontrollstationerna bör omfatta hela transportsystemet

Utredningens förslag om återkommande kontrollstationer för reduktionsplikten bör mot denna bakgrund kompletteras med ett trafikslagsövergripande perspektiv. Kontrollstationerna bör inte enbart följa utsläpp och drivmedelsanvändning utan också belysa hur den samlade klimatpolitiska och ekonomiska styrningen påverkar transportmarknaden.

För framför allt långväga transporter bör utvecklingen av transportvolymer, kostnader och konkurrensförhållanden mellan trafikslagen följas tillsammans med utvecklingen av intermodala transportlösningar. Uppföljningen bör även ge underlag för att bedöma om den ekonomiska styrningen bidrar till samhällsekonomiskt effektiva transportval.

En sådan uppföljning ger regeringen bättre förutsättningar att bedöma om styrmedlen sammantaget bidrar till ett effektivt och fossilfritt transportsystem eller om de leder till oönskade effekter på transportmarknaden. Kontrollstationerna kan därmed bli ett verktyg inte bara för att följa reduktionspliktens effekter, utan också för att bedöma hur omställningen kan genomföras med största möjliga samhällsekonomiska nytta.

Konkurrenskraft, beredskap och motståndskraft

Utfasningen av fossila bränslen är inte enbart en klimatfråga. Ett minskat beroende av fossila drivmedel och ett robust elektrifierat transportsystem har betydelse även för Sveriges konkurrenskraft, försörjningsberedskap och motståndskraft. Klimatpolitiken bör därför utformas så att omställningen av fossilberoende transporter går hand i hand med bättre förutsättningar för redan elektrifierade och energieffektiva transportlösningar.

En effektiv klimatpolitik för transportsektorn behöver således förena teknisk omställning med ett effektivare utnyttjande av transportsystemet. Genom en samlad ekonomisk styrning, som tar hänsyn till trafikslagens samhällsekonomiska kostnader och samtidigt skapar goda förutsättningar för järnväg och intermodala transporter, kan Sverige minska fossilberoendet på ett sätt som stärker både transportsystemets effektivitet och näringslivets långsiktiga konkurrenskraft.

Markus Lagerquist
Senior Näringspolitisk expert

Datum
2026- 10-29

Er referens
KN2026/01175

Tågföretagen