Datum
2026- 11-16

Er referens
KN2026/01561

Tågföretagen

Klimat och Näringsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

kn.kl@regeringskansliet.se

Remissvar – Ett nytt system för miljösanktionsavgifter

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 företag med verksamhet inom järnvägsinfrastruktur, underhåll och andra järnvägsrelaterade tjänster.

Tågföretagen har tagit del av promemorian Ett nytt system för miljösanktionsavgifter, dnr KN2026/01561. Promemorian föreslår ett system med såväl fasta som rörliga miljösanktionsavgifter.

Sammanfattning

Tågföretagen ställer sig positivt till inriktningen mot ett mer differentierat sanktionssystem. Ett system med rörliga miljösanktionsavgifter kan ge bättre förutsättningar att anpassa sanktionen till överträdelsens faktiska allvar än ett system som enbart bygger på fasta avgiftsbelopp.

En sådan ordning innebär samtidigt ett större utrymme för bedömningar i det enskilda fallet. Det skärper kraven på rättssäkerhet, förutsebarhet och enhetlig tillämpning. Företag måste kunna förstå vilka skyldigheter som gäller, vilka omständigheter som påverkar avgiftens storlek och vilka ekonomiska konsekvenser en överträdelse kan få. Motsvarande överträdelser under jämförbara omständigheter bör också bedömas på ett likvärdigt sätt, oavsett vilken tillsynsmyndighet som handlägger ärendet.

Tågföretagen vill särskilt framhålla att:

- de föreslagna bedömningsgrunderna för rörliga miljösanktionsavgifter behöver konkretiseras så att tillämpningen blir tydlig och förutsebar,
- avgiften ska stå i proportion till överträdelsens allvar och faktiska eller potentiella miljöpåverkan,

- sanktionssystemet bör upprätthålla en tydlig gradering mellan administrativa och dokumentationsrelaterade brister och överträdelser som har orsakat eller inneburit konkret risk för miljöskada,

- brister som verksamhetsutövaren själv upptäcker, rapporterar och skyndsamt rättar till bör kunna medföra en lägre avgift eller, när omständigheterna motiverar det, att någon avgift inte tas ut,

- sanktionsbestämmelsernas tillämpning på överträdelser av EU:s f-gasförordning behöver beakta förutsättningarna för rullande materiel och omfattande fordonsflottor, inklusive behovet av rimliga övergångsregler när nya krav förutsätter ombyggnad av befintliga fordon,

- det måste vara tydligt vilken aktör som enligt regelverket ansvarar för respektive skyldighet när flera aktörer medverkar vid drift, service och underhåll,

- tillämpningen bör vara konkurrensneutral mellan trafikslagen och inte utformas på ett sätt som oproportionerligt missgynnar järnvägen, och

- nationell vägledning bör finnas på plats innan de nya bestämmelserna börjar tillämpas.

Tågföretagen delar därmed inriktningen mot ett mer differentierat sanktionssystem, men anser att den ökade flexibiliteten måste förenas med tydliga rättssäkerhetsgarantier och en nationellt enhetlig tillämpning.

Rättssäker, proportionerlig och enhetlig tillämpning
Tågföretagen ser fördelar med att miljösanktionsavgifter i större utsträckning kan anpassas efter omständigheterna i det enskilda fallet. Det skapar möjlighet att skilja mellan överträdelser av väsentligt olika karaktär och allvar. Samtidigt ökar myndigheternas bedömningsutrymme, särskilt när spannet mellan lägsta och högsta möjliga avgift är stort.

Det är därför centralt att bedömningsgrunderna utformas så att verksamhetsutövare med rimlig säkerhet kan förutse hur avgiften bestäms. Avgiftens storlek bör tydligt återspegla överträdelsens allvar och dess faktiska eller potentiella miljöpåverkan. Hänsyn bör också tas till vilka åtgärder verksamhetsutövaren har vidtagit för att förebygga, upptäcka, begränsa och skyndsamt rätta till bristen. Brister som verksamhetsutövaren själv upptäcker, rapporterar och rättar till bör kunna medföra en lägre avgift eller, när omständigheterna motiverar det, att någon avgift inte tas ut. En sådan ordning skapar också incitament för en öppen avvikelserapportering och ett aktivt förbättringsarbete.

En administrativ eller dokumentationsrelaterad brist bör inte bedömas på samma sätt som en överträdelse som har orsakat utsläpp eller inneburit en konkret risk för

miljöskada. Möjligheten till differentierade avgifter bör användas just för att åstadkomma en bättre proportionalitet.

För järnvägsföretagen är även enhetligheten i tillämpningen särskilt betydelsefull. Järnvägstrafik och underhåll bedrivs över stora delar av landet och samma företag kan omfattas av flera tillsynsmyndigheters verksamhet. Motsvarande överträdelser under jämförbara omständigheter bör därför så långt möjligt leda till motsvarande bedömning, oavsett var i landet verksamheten bedrivs.

Sanktionssystemet bör dessutom tillämpas på ett sätt som säkerställer konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. Järnvägens stora fordonsflottor och omfattande krav på dokumentation får inte i sig leda till en oproportionerligt hög sanktionsrisk och därmed försämra järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag.

Särskilda förutsättningar för järnvägens fordonsflottor

För järnvägssektorn är de föreslagna sanktionerna för överträdelser av EU:s f-gasförordning av särskild betydelse. Förordningen omfattar bland annat kylutrustning i järnvägsvagnar samt luftkonditioneringsutrustning och värmepumpar i tåg, tunnelbanetåg och spårvagnar. Ett järnvägsföretag kan ansvara för ett stort antal utrustningar i fordon som används och underhålls på olika platser i landet.

Sanktionsbestämmelserna och den kommande vägledningen behöver därför beakta förutsättningarna för rullande materiel och omfattande fordonsflottor. Järnvägsfordon har ofta en teknisk och ekonomisk livslängd på flera decennier och kan inte alltid anpassas till nya tekniska krav genom snabba ombyggnader. Tillämpningen behöver därför ta hänsyn till befintliga fordons faktiska förutsättningar och, när nya krav i praktiken förutsätter ombyggnad, ge utrymme för ändamålsenliga övergångsregler.

Det måste vara tydligt vilka krav som gäller för respektive utrustning, vilken aktör som enligt EU-förordningen ansvarar för respektive skyldighet och hur ansvaret ska bedömas när flera aktörer medverkar vid drift, service och underhåll.

Det senare är särskilt viktigt eftersom järnvägens underhåll ofta involverar flera företag. Service och underhåll kan utföras av järnvägsföretaget självt eller av en extern underhålls- eller verkstadsleverantör. EU:s f-gasförordning innehåller skyldigheter för olika typer av aktörer, bland annat operatörer och företag eller personer som utför installation, service, underhåll och reparation. När överträdelser kan medföra rörliga miljösanktionsavgifter är det särskilt viktigt att det offentligrättsliga ansvaret kan fastställas tydligt. Avtal mellan parterna kan

reglera deras inbördes ansvar, men får inte skapa osäkerhet om vem som enligt regelverket ansvarar för att en viss skyldighet fullgörs.

Vägledning före ikraftträdandet

Tågföretagen anser att nationell vägledning bör finnas på plats innan de nya bestämmelserna börjar tillämpas. Om sådan vägledning inte kan finnas på plats i tid bör tidpunkten för tillämpningen anpassas till när nödvändig vägledning kan föreligga.

Vägledningen bör konkretisera hur avgiften bestäms inom olika intervall, hur de föreslagna bedömningsgrunderna ska vägas mot varandra och hur proportionalitet och enhetlighet ska säkerställas. Den bör även särskilt behandla tillämpningen på rullande materiel och ansvarsfördelningen när flera aktörer medverkar vid service och underhåll.

Behovet ligger också i linje med promemorians egen bedömning. Där konstateras att införandet av rörliga sanktionsavgifter kan innebära ett ökat behov av tillsynsvägledning för de myndigheter som ska besluta om avgifterna. En tydlig nationell vägledning stärker inte bara rättssäkerheten. Den förbättrar också företagens möjligheter att efterleva regelverket och skapar bättre förutsättningar för tillsynsmyndigheterna att tillämpa bestämmelserna konsekvent i hela landet.

Tågföretagen anser sammanfattningsvis att ett mer differentierat system för miljösanktionsavgifter kan bidra till en mer ändamålsenlig och proportionerlig tillämpning. Förutsättningen är att flexibiliteten förenas med tydliga bedömningsgrunder, förutsebara konsekvenser och en enhetlig nationell tillämpning. För järnvägssektorn behöver dessutom förutsättningarna för rullande materiel, omfattande fordonsflottor och en underhållsverksamhet där flera aktörer kan vara ansvariga för olika skyldigheter beaktas i den fortsatta beredningen.

Stockholm den 16 november 2026

Markus Lagerquist
Senior näringspolitisk expert

Tågföretagen