

Infrastrukturdepartementet  
Enheten för utveckling och styrning av  
transportområdet

## Tågforetagens remissvar – förlängd och breddad ekobonus (dnr I2022/00618)

Infrastrukturdepartementet  
Enheten för utveckling och styrning av transportområdet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

Tågforetagen har tagit del av Trafikverkets förslag till förlängd och breddad ekobonus och inkommer med remissyttrande enligt nedan.

Tågforetagen välkomnar Trafikverkets förslag att utvidga och förlänga det befintliga stödprogrammet kring överflyttningen av godstransporter till sjöfarten, till att även omfatta överflyttningen av godstransporter till järnvägen. Tågforetagen delar bedömningen att mer gods behöver och bör flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Den klimatlagstiftning som trädde i kraft den 1 januari 2018 innebär ett skärpt mål för klimatpolitiken gällande just inrikestransporter. 2030 ska utsläppen av klimatgaser ha minskat med 70 procent jämfört med 2010 års nivå. I EU:s Green Deal pekas järnvägen ut som just det transportslag som behöver stå för en större andel transporter för att klimatmålen ska kunna nås.

Det är välkommet att gruppen möjliga stödmottagare utökas. Det är positivt att stödet kan ges som investeringsstöd, som stöd för förberedande arbete och som driftstöd. Inom detta ryms många olika insatser och aktörer som kan bidra till den eftersträlvade överflyttningen. Med tanke på att projektansökningarna kan komma att bedömas mot varandra vill vi betona vikten av en tydlig ansökningsprocess. Affärsmöjligheter kommer och går och det skulle vara att föredra med högre grad av förutsägbarhet för beviljande av stöd och flera ansökningstillfällen. Med enstaka ansökningstillfällen finns det också en risk att bedömningsprocessen blir utdragen vilket dels kan hämma kreativiteten i uppläggen, dels dialogen med kunderna.

Tågforetagen anser att det är positivt med ett särskilt fokus på intermodala transportupplägg. Att inte utesluta några transportslag och att använda rätt transportslag på rätt plats är det mest effektiva sättet att minska transporterans miljöbelastning. I ett gemensamt uttalande från Tågforetagen och Sveriges Åkeriforetag betonas vikten av samverkan mellan de olika transportslagen. Med bättre kapacitet och prioritering för intermodala transporter kan järnvägen avlasta och stärka åkerinäringen genom att i större utsträckning transportera långväga gods på järnvägen.

Tågforetagen har även tidigare påtalat nyttan med intermodala godstransporter, dels rent ekonomiskt, dels med tanke på klimatomställningen. Med breddad ekobonus kan aktörer i större utsträckning inspireras och motiveras till att inte bara fundera på, utan faktiskt välja intermodala lösningar. Tågforetagen har även påtalat att regeringen borde ge

myndigheter tydligare direktiv för att ytterligare främja intermodala transporter och överflyttningen till järnväg. Bland annat uppmuntrade Tågföretagen till att man skulle satsa på breddad ekobonus enligt förslag från Trafikanalys.

Under lång tid har vi även uppmärksammat vikten av konkurrenskraftiga priser. Järnvägsföretagen står i högre grad för sina kostnader för utsläpp av växthusgaser, partiklar, buller och olyckor, jämfört med sina motsvarigheter på vägsidan. Därför behöver förutsättningarna för de olika trafikslagen jämnas ut. Det är fortsatt viktigt att, trots ekobonus, uppnå lägre banavgifter samt miljökompensation till gagn för aktörer som väljer järnvägen. Järnvägsföretagen måste överlag kunna erbjuda företag tillräckligt konkurrenskraftiga priser och alla de nämnda åtgärderna är viktiga – även fortsättningsvis – för att uppnå detta.

En fråga som Tågföretagen saknar i det presenterade förslaget är vad som händer efter 2024. Nuvarande stöd föreslås gälla för åren 2022–2024, men med en remisstid till augusti 2022 samt den politiska behandling som väntar därefter, kan stödet i stora drag betraktas som tvåårigt. Trafikverket poängterar själva att det är ont om tid att få i gång projektet samt att det vanligtvis tar lång tid att få i gång nya transportupplägg. Tågföretagen anser att det är relevant att stödet får en längre tidshorisont, likt andra stöd, till exempel Klimatklivet. Ryckighet i ramvillkor måste motverkas, branschen måste ha långvarigt stabila förutsättningar. Tågföretagen föreslår därför att stödets tidsram redan från början förlängs med minst ett år.

Det presenterade stödet fokuserar på trafik inom Sverige, Tågföretagen ser dock att det vore positivt att även blicka ut internationellt. Även om stödet inte kan etableras internationellt, vore det bra med en internationell utblick, dels för jämförelse med liknande stöd, dels för att undersöka möjligheterna för framtida samverkan/samordning med länder som har stora flödesutbyten med Sverige.

Gustaf Engstrand  
Näringspolitisk chef  
Tågföretagen

Elvira Sofic  
Näringspolitisk expert  
Tågföretagen