Green Cargos remissvar över SOU 2026:33 Vägen mot utfasning

Till Klimat- och näringslivsdepartementet
Diarienummer: KN2026/01175

Green Cargo AB har tagit del av betänkandet *Vägen mot utfasning, Styrmedel för ett fossilfritt samhälle* (SOU 2026:33) och lämnar följande synpunkter.

Sammanfattning

Green Cargo delar utredningens utgångspunkt att utfasningen av fossila bränslen kräver långsiktiga och förutsägbara styrmedel som ger företag goda förutsättningar att investera och ställa om med bibehållen konkurrenskraft.

Green Cargo tillstyrker huvudinriktningen med en successivt skärpt klimatstyrning och en långsiktig utveckling av reduktionsplikten. Utredningen föreslår reduktionspliktsnivåer på 21 procent 2028, 23 procent 2029 och 25 procent 2030. Nivåerna ska därefter uppdateras vart fjärde år genom kontrollstationer som även ska utgöra underlag för regeringens klimathandlingsplan.

För godstransporter bör klimatstyrningen utgå från transportsystemet som helhet och bidra till samhällsekonomiskt effektiva transportval. Förutsättningarna för fossilfria och energieffektiva transporter avgörs både av drivmedel, fordonsteknik och kostnader inom vägtrafiken och av möjligheten att välja järnväg och intermodala transportlösningar. Den samlade ekonomiska styrningen bör utformas så att transportköparnas incitament i högre grad återspeglar trafikslagens samhällsekonomiska kostnader.

Green Cargo anser därför att regeringen bör

- komplettera reduktionspliktens kontrollstationer med en trafikslagsövergripande uppföljning av långväga godstransporter,
- analysera den samlade ekonomiska styrningen för långväga godstransporter, inklusive skatter, stöd och infrastrukturavgifter, med särskilt fokus på trafikslagens samhällsekonomiska kostnader, internaliseringsgrader och hur styrmedlen påverkar konkurrensförhållandena och förutsättningarna för samhällsekonomiskt effektiva transportval,
- utforma stöd till elektrifierad vägtrafik med hänsyn till hela transportkedjans klimatprestanda, samhällsekonomiska effektivitet och konkurrensförhållandena mellan trafikslagen,
- samordna klimatstyrningen med åtgärder som stärker järnvägens effektivitet, tillförlitlighet och konkurrenskraft.

1. Långsiktig styrning ger bättre förutsättningar för omställning

Green Cargo tillstyrker utredningens inriktning mot en successivt skärpt reduktionsplikt. En flerårig utveckling av styrmedlen skapar bättre förutsättningar för transportköpare och transportföretag att planera investeringar och utveckla sina transportupplägg.

För godstransportmarknaden har långsiktigheten särskild betydelse. Investeringar i fordon, terminaler, produktionssystem och logistikkedjor har långa tidshorisonter. Stabil styrning förbättrar möjligheten att välja transportlösningar som är ekonomiskt och klimatmässigt hållbara över tid.

Green Cargo ser därför positivt på utredningens förslag om återkommande kontrollstationer för reduktionsplikten. Utredningen föreslår att nivåerna uppdateras vart fjärde år och att kontrollstationerna används som underlag för regeringens klimathandlingsplan.

Huvudkontor Stockholm

Postadress
Green Cargo AB
Box 6171
102 33 Stockholm

Besöksadress
Hälsingegatan 49, Stockholm

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

För godstransporter bör uppföljningen även omfatta utvecklingen av transportkostnader för väg, järnväg och intermodala upplägg samt effekter för transportintensiva och exportinriktade företag. Den bör också belysa hur den samlade ekonomiska styrningen påverkar konkurrensförhållandena mellan trafikslagen och förutsättningarna för samhällsekonomiskt effektiva transportval.

Green Cargo föreslår att kontrollstationerna kompletteras med en trafikslagsövergripande uppföljning av långväga godstransporter.

2. Klimatstyrningen bör utgå från hela transportkedjan

För godstransporter finns en betydande potential i att kombinera olika trafikslags styrkor. Vägtrafiken har en central funktion i anslutningen mellan industri, lager, hamnar och terminaler. Järnvägen har samtidigt egenskaper som är särskilt väl lämpade för stora godsvolymer och långa transportavstånd.

Trafikverkets kunskapsöversikt över godstrafik på järnväg beskriver bland annat betydelsen av terminaler, bangårdar, förbigångsspår, tåglängd och kapacitet för järnvägens möjligheter att möta transportmarknadens behov.

För många transportkedjor kan en kombination av järnväg och elektrifierade vägtransporter ge en effektiv fossilfri lösning. Elektrifierade lastbilar kan exempelvis användas för anslutande transporter medan järnvägen svarar för den långväga delen.

Green Cargo ser positivt på fortsatt elektrifiering av den tunga vägtrafiken. Stöden bör samtidigt utformas med hänsyn till hela transportkedjans klimatprestanda och samhällsekonomiska effektivitet, inklusive hur de påverkar konkurrensförhållandena mellan trafikslagen.

Styrmedlen bör skapa förutsättningar för att respektive trafikslag används där det sammantaget är mest effektivt. Det förutsätter att transportköparnas ekonomiska incitament i så stor utsträckning som möjligt återspeglar transporternas samhällsekonomiska kostnader.

Green Cargo föreslår att regeringen vid utformningen och uppföljningen av stöd till elektrifierad tung vägtrafik även analyserar effekterna på intermodala transportkedjor och konkurrensförhållandena mellan trafikslagen.

3. Den samlade ekonomiska styrningen behöver vara konsekvent

Skatter, avgifter och stöd påverkar transportköparnas val mellan olika transportlösningar. Nya klimatstyrmedel bör därför bedömas tillsammans med den ekonomiska styrningen av övriga trafikslag. Målet bör vara att transportmarknadens priser i högre grad återspeglar transporternas samhällsekonomiska kostnader.

Banavgifterna för godstrafiken höjdes kraftigt inför 2025. Trafikverkets analys inför tågplan 2025 visade en genomsnittlig ökning på 37 procent för godstrafiken. Trafikverket beslutade den 30 april 2026 att sänka godstrafikens banavgifter med omkring 20 procent från tågplan 2028 efter en ny analys byggd på förbättrade data och statistiska metoder.

Den beslutade sänkningen innebär att en betydande del av den tidigare avgiftshöjningen återtas. Avgiftsnivån blir dock fortsatt högre än före höjningen 2025, givet oförändrade övriga förutsättningar.

Betydande skillnader i trafikslagens samhällsekonomiska kostnader

Trafikanalys redovisar i rapport 2026:3, *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2025*, en internaliseringsgrad på 88 procent för godståg på landsbygd och 32 procent för tung lastbil med släp. I tätort anges motsvarande nivåer till 69 respektive 18 procent. Trafikanalys konstaterar samtidigt

Huvudkontor Stockholm

Postadress
Green Cargo AB
Box 6171
102 33 Stockholm

Besöksadress
Hälsingegatan 49, Stockholm

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

att vägtrafikens internaliseringsgrad har minskat, bland annat till följd av högre beräknade kostnader för koldioxid och olyckor.

Skillnaderna innebär att internaliserande skatter och avgifter täcker en betydligt större andel av de beräknade externa marginalkostnaderna för järnvägsgods än för tung lastbilstrafik.

Även uttryckt i kronor är skillnaderna betydande. Enligt Trafikanalys uppgår de icke-internaliserade externa kostnaderna för tung lastbil med släp till omkring 20 öre per tonkilometer på landsbygd, jämfört med omkring 1 öre för godståg. För tung lastbil med släp uppgår det vägda genomsnittet till 23 öre per tonkilometer.

Dessa skillnader får särskild betydelse mot bakgrund av vägtransporternas omfattning. Enligt Transportstyrelsens rapport *Transportmarknaden i siffror 2025* utfördes under 2024 drygt 50 miljarder tonkilometer godstransporter på svenska vägar. Av detta utfördes närmare 41 miljarder tonkilometer av svenskregistrerade tunga lastbilar och knappt 10 miljarder tonkilometer av utlandsregistrerade tunga lastbilar.

Sammantaget handlar det därmed om betydande samhällsekonomiska kostnader som inte fullt ut återspeglas i transportpriserna. En beräkning av den totala icke-internaliserade kostnaden för den tunga vägtrafiken kräver dock hänsyn till trafikens fördelning mellan olika fordonstyper och trafikmiljöer.

Ett transportval som är företagsekonomiskt rationellt behöver inte nödvändigtvis vara samhällsekonomiskt effektivt. Om skatter, avgifter och andra styrmedel inte tillräckligt väl återspeglar trafikslagens samhällsekonomiska kostnader riskerar transportmarknaden att styras mot lösningar som innebär högre kostnader för samhället som helhet.

Det är inte transportköparnas ansvar att korrigera för sådana skillnader, utan en fråga om hur den ekonomiska styrningen är utformad. En sammanhängande styrning bör därför ge transportköpare förutsättningar att fatta företagsekonomiskt rationella beslut som också bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt transportsystem, samtidigt som näringslivets konkurrenskraft värnas.

Avståndsbaserade vägavgifter som en del av styrningen

Utredningen behandlar även möjligheten till en avståndsbaserad vägskatt för tunga lastbilar. Rätt utformade och differentierade vägavgifter kan bidra till att transporternas externa kostnader i högre grad återspeglas i transportpriserna och därmed främja samhällsekonomiskt effektiva transportval.

Green Cargo anser att eventuella förändringar av vägtrafikens beskattning behöver bedömas tillsammans med befintliga skatter och avgifter och med hänsyn till effekterna för transportintensiva företag, regionala och geografiska förutsättningar samt transportkedjor där väg och järnväg används tillsammans.

En sådan analys bör även beakta möjligheten att anpassa befintliga skatter och avgifter så att den samlade styrningen blir mer träffsäker. Syftet bör vara att förbättra transportmarknadens ekonomiska incitament och samhällsekonomiska effektivitet, samtidigt som näringslivets konkurrenskraft värnas.

Trafikverket har också tagit upp prissättningen som en strategisk fråga i sin handlingsplan för långväga godstransporter. Handlingsplanen innehåller både fortsatt utveckling av banavgifterna och behovet av en bredare översyn av prissättningen av transportinfrastrukturen.

Green Cargo föreslår därför att regeringen analyserar den samlade ekonomiska styrningen för långväga godstransporter. Analysen bör omfatta drivmedelsskatter, stöd till elektrifiering, vägavgifter, banavgifter och andra relevanta styrmedel samt hur dessa förhåller sig till trafikslagens samhällsekonomiska kostnader. Syftet bör vara att identifiera behov av

Huvudkontor Stockholm

Postadress
Green Cargo AB
Box 6171
102 33 Stockholm

Besöksadress
Hälsingegatan 49, Stockholm

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

justeringar som stärker förutsättningarna för samhällsekonomiskt effektiva transportval och samtidigt värnar transportköparnas konkurrenskraft.

4. Klimatstyrningen bör kombineras med åtgärder som stärker järnvägens konkurrenskraft

Ekonomiska styrmedel påverkar transportköparnas val mellan olika transportlösningar. För att ta till vara potentialen i järnvägsbaserade och intermodala transporter behöver den ekonomiska styrningen samspela med åtgärder som stärker järnvägens effektivitet, tillförlitlighet och konkurrenskraft.

Även om transporternas externa kostnader återspeglas bättre i marknadspriserna behöver järnvägen kunna erbjuda transportlösningar som motsvarar kundernas krav på ledtider, kapacitet, tillförlitlighet och flexibilitet. En väl fungerande järnvägsinfrastruktur är därför en förutsättning för att transportmarknaden ska kunna tillgodogöra sig nyttan av mer samhällsekonomiskt effektiva styrmedel.

Trafikverkets handlingsplan för långväga godstransporter omfattar bland annat analyser av multimodala godsterminaler, ökad redundans samt effektivitet och tillförlitlighet i järnvägssystemet. Handlingsplanen innehåller också fortsatt utveckling av banavgifterna.

Green Cargo har i sitt remissvar över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 till 2037 lyft betydelsen av bättre omledningsmöjligheter, trimningsåtgärder, triangelspår och ett snabbare återtagande av eftersatt underhåll. Green Cargo har också pekat på möjligheten att genom effektivare planering och steg 1- och 2-åtgärder öka kapacitetsutnyttjandet i befintlig infrastruktur.

Sådana åtgärder kan stärka järnvägens robusthet, förbättra utnyttjandet av befintlig infrastruktur och skapa bättre förutsättningar för effektiva godsflöden. De bör därför ses som en del av en sammanhållen politik för fossilfria och konkurrenskraftiga godstransporter.

Green Cargo föreslår att klimatstyrningen samordnas med åtgärder som stärker järnvägens konkurrenskraft och skapar bättre förutsättningar att möta en ökad efterfrågan på fossilfria, energieffektiva och samhällsekonomiskt effektiva transportlösningar.

Avslutande bedömning

Green Cargo tillstyrker utredningens huvudinriktning mot en långsiktig och successivt skärpt klimatstyrning. Den fortsatta beredningen bör samtidigt präglas av ett tydligt trafikslagsövergripande perspektiv. Drivmedelsstyrning, stöd till elektrifiering, infrastrukturavgifter och investeringar bör tillsammans skapa goda förutsättningar för fossilfria och samhällsekonomiskt effektiva transportkedjor.

För långväga och tunga godsflöden har järnvägen en viktig roll. En effektiv klimatpolitik bör både främja elektrifieringen av vägtrafiken och ta till vara järnvägens styrkor för stora godsvolymer och långa transportavstånd.

Green Cargo anser att klimatstyrningen bör ge näringslivet goda förutsättningar att välja fossilfria, energieffektiva och samhällsekonomiskt effektiva transportkedjor. Det förutsätter en samlad ekonomisk styrning som bättre återspeglar trafikslagens samhällsekonomiska kostnader och samtidigt beaktar transportköparnas konkurrenskraft. För långväga och tunga godsflöden innebär det att järnvägens potential bör tas till vara genom konkurrenskraftiga kostnadsvillkor, hög tillförlitlighet och ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Kontaktperson

Stephan Ray
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com