Tågföretagen

Tågföretagens yttrande gällande revidering av EU:s utsläppshandelssystem ETS 2026

Till Klimat- och näringslivsdepartementet
Diarienummer: KN2026/01568
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se
ruben.lonngren@regeringskansliet.se

Sammanfattning

Tågföretagen välkomnar Europeiska kommissionens förslag att vidareutveckla EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) för att förena kostnadseffektiva utsläppsminskningar med stärkt europeisk konkurrenskraft. Europas långsiktiga tillväxt och motståndskraft är nära kopplade till förmågan att genomföra klimatomställningen kostnadseffektivt.

Ett väl fungerande utsläppshandelssystem skapar incitament för investeringar i teknik, elektrifiering och energieffektiva lösningar. Det kan bidra till ekonomisk modernisering, minskat fossilberoende och stärkt konkurrenskraft.

För transportsektorn är en konsekvent prissättning av koldioxidutsläpp särskilt viktig. Transporternas klimatpåverkan behöver få genomslag i transportpriserna för att konkurrensen mellan trafikslagen ska ske på mer likvärdiga villkor. Detta förbättrar förutsättningarna för den redan i hög grad elektrifierade järnvägen att bidra till både klimatomställning, produktivitet och tillväxt. Det gäller såväl godstransporter som personresor. Stöd och kompensationsåtgärder för andra trafikslags omställning bör därför utformas så att de kompletterar, och inte neutraliserar, den prissignal som ska styra resande och investeringar mot lösningar med låg klimat- och energipåverkan.

Tågföretagen stödjer därför förslagets övergripande inriktning och anser att Sverige bör verka för att:

- utsläppshandelns marknadsbaserade prissignal, förutsägbarhet och teknikneutralitet värnas,
- konkurrensvillkoren mellan trafikslagen i högre grad speglar deras klimatpåverkan,
- förslagets påverkan på elpriser och kostnader för elektrifierade verksamheter analyseras,
- reglerna om auktionsintäkter ger tydlig vägledning om vilka investeringar i utsläppssnåla transporter som kan stödjas, och
- stöd och kompensationsåtgärder utformas så att de driver faktisk omställning utan att motverka utsläppshandelns styrande funktion.

Konkurrenskraft och klimatomställning

Tågföretagen välkomnar att kommissionen behandlar klimatomställning och konkurrenskraft som ömsesidigt förstärkande. Europas konkurrenskraft avgörs i hög grad av hur effektivt unionen använder energi, råvaror och infrastruktur.

En stabil och förutsägbar koldioxidmarknad kan styra kapital mot investeringar som stärker både klimatnyttan och Europas produktionsförmåga. Tågföretagen delar grundinriktningen att systemet ska vara marknadsbaserat och stimulera investeringar och innovation.

Transportsektorn är en del av konkurrenskraften

En konkurrenskraftig industri förutsätter effektiva transporter. Transport- och energikostnader är en del av företagens samlade konkurrenskraft och inte en fråga vid sidan av industripolitiken.

När EU stärker stödet till industriell omställning bör transporterna ses som en integrerad del av värdekedjan. Järnvägens höga grad av elektrifiering gör den till en strategisk tillgång för effektiva logistikkedjor med låg energianvändning och låga utsläpp.

Dock gör olika regelverk, avgiftsstrukturer och klimatkrav att transportpriserna inte alltid speglar trafikslagens klimatpåverkan. En mer konsekvent koldioxidprissättning synliggör utsläppskostnaden och ger företag och transportköpare bättre beslutsunderlag.

Trafikanalys[1] beräkningar för 2025 visar att godstransporter på järnväg har högre internaliseringsgrad än tunga vägtransporter. Samtidigt bedömer myndigheten att ett fungerande ETS2 kommer att internalisera koldioxidkostnaden för de transporter som omfattas. Införandet förändrar därmed förutsättningarna för jämförelsen. Sverige bör värna utsläppshandelns styrande funktion och följa hur trafikslagens samlade skatter, avgifter och stöd förhåller sig till kvarstående externa kostnader. Kompensationsåtgärder bör utformas så att incitamentet att minska fossilbränsleförbrukningen består.

För järnvägen är detta centralt. När utsläppskostnaden får genomslag i transportpriserna förbättras möjligheten att konkurrera på mer likvärdiga villkor med övriga transportslag. Samtidigt måste även indirekta effekter beaktas, framför allt hur koldioxidkostnader som förs vidare i elpriset påverkar elektrifierad järnvägstrafik.

Kommissionens förslag medger fortsatt kompensation för indirekta koldioxidkostnader efter 2030 för vissa sektorer med risk för koldioxidläckage, men inte någon generell kompensation till järnvägen. Tågföretagen efterfrågar därför en bredare analys av elpriseffekterna och deras betydelse för konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen.

Motsvarande princip är viktig för persontrafiken. Förslaget innebär att utsläppshandeln för flyget utvecklas samtidigt som auktionsintäkter och andra stöd kan användas för att påskynda flygets omställning. Sådana åtgärder kan vara motiverade för att minska utsläppen inom flyget, men de behöver utformas så att de kompletterar – och inte neutraliserar – kostnaden för utsläpp. Om stöd fullt ut kompenserar flygets ökade klimatkostnader försvagas den prissignal som ska påverka både resenärernas val och transportföretagens

[1] Trafikanalys, Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2025, rapport 2026:3.

investeringar. Det riskerar i sin tur att bevara dagens relativa kostnadsskillnader mellan flyg och den redan elektrifierade järnvägen, trots stora skillnader i klimat- och energipåverkan.

En långsiktigt effektiv klimatpolitik bör därför både stimulera utsläppsminskningar inom respektive trafikslag och ge utrymme för att resor flyttas till alternativ med lägre utsläpp där järnvägen kan erbjuda ett konkurrenskraftigt transportalternativ. Sverige bör i den fortsatta behandlingen verka för att stöd till flygets omställning villkoras mot faktiska utsläppsminskningar och utformas så att utsläppshandelns styrande effekt och mer likvärdiga konkurrensvillkor mellan flyg och tåg upprätthålls.

ETS2

ETS2 omfattar bland annat vägtransportsektorn men ingår uttryckligen inte i det aktuella förslaget. Tågföretagen vill ändå framhålla att framtida kompensations- eller stödåtgärder kopplade till ETS2 behöver utformas så att de inte neutraliserar koldioxidprissättningen eller skapar varaktiga kostnadsfördelar för fossil vägtrafik. Stöd bör vara inriktat på faktisk omställning, effektivisering och minskade utsläpp.

Auktionsintäkter

Tågföretagen ser positivt på att kopplingen mellan ETS-intäkter, klimatomställning och konkurrenskraft stärks. Förslaget prioriterar bland annat ren energi och elnät, industriell omställning samt utsläppssnåla transporter, med särskilt fokus på flyg och sjöfart.

Förslaget anger däremot inte uttryckligen att kapacitets- eller produktivitetsåtgärder i järnvägssystemet ska finansieras med ETS-intäkter. Sverige bör därför verka för tydlighet om huruvida och under vilka förutsättningar järnvägsinvesteringar kan rymmas inom artikel 10.3 och kravet på klimatnytta.

Om regelverket medger det bör stöd kunna prövas för åtgärder med tydlig klimatnytta som samtidigt stärker järnvägens produktivitet, exempelvis längre och tyngre godståg eller effektivare nyttjande av elektrifierad infrastruktur. Det kan sänka transportkostnaden och förbättra förutsättningarna att flytta gods från väg till järnväg.

Även kapacitetshöjande och produktivitetsstärkande åtgärder för persontrafik bör kunna prövas när de har tydlig klimatnytta. En mer tillförlitlig och attraktiv järnväg stärker förutsättningarna för att fler resor ska kunna ske med tåg i stället för mer utsläppsintensiva alternativ.

Internationella krediter och koldioxidupptag

Tågföretagen anser att användningen av internationella krediter och permanenta koldioxidupptag behöver omfattas av höga krav på additionalitet, varaktighet och verifiering samt tydliga regler för att undvika dubbelräkning. Den flexibilitet som dessa mekanismer kan ge får inte minska incitamenten till faktiska utsläppsminskningar inom EU.

Tågföretagen

Avslutande synpunkter

Tågföretagen stödjer förslagets övergripande ambition. För att systemet ska bidra fullt ut behöver dess styrande funktion värnas, elpriseffekterna för elektrifierade verksamheter synliggöras och reglerna för auktionsintäkter vara tydliga och teknikneutrala. Det gäller också hur stöd till andra trafikslags omställning och användningen av internationella krediter och permanenta koldioxidupptag utformas, flexibilitet och stöd får inte försvaga incitamenten till faktiska utsläppsminskningar eller motverka koldioxidprissättningens styrande effekt.

Sverige bör i den fortsatta behandlingen verka för en konsekvent koldioxidprissättning som skapar mer likvärdiga konkurrensvillkor mellan trafikslagen. Samtidigt bör möjligheten att använda ETS-intäkter till utsläppssnåla transportinvesteringar tydliggöras inom ramen för vad regelverket medger. Det bör omfatta åtgärder som stärker både gods- och persontågens produktivitet och attraktivitet när de kan bidra till tydlig klimatnytta. Tågföretagen uppmanar därför Sverige att verka för ett skyndsamt införande av de reviderade reglerna, så att utsläppshandelns styrande effekt snabbare får genomslag och långsiktiga och förutsägbara villkor skapas för investeringar i omställningen. På så sätt kan EU ETS bidra till minskade utsläpp, högre produktivitet och en mer konkurrenskraftig europeisk ekonomi.

För Tågföretagen, 19 oktober 2026,

Elvira Sofic

Ansvarig strategisk kommunikation