

Till Finansdepartementet

Diarienummer: Fi2026/00763

Stockholm, 2026-04-02

Angående: Remissyttrande över promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel (Fi2026/00763)

Green Cargo AB (Green Cargo) utnyttjar möjligheten att yttra sig över promemorian *Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel* och vill härmed framföra följande synpunkter.

Sammanfattande ståndpunkt

Green Cargo har förståelse för intentionen att ge kortsiktig ekonomisk lättnad i ett läge med höga drivmedelspriser. Samtidigt bedömer vi att förslaget, i sin nuvarande utformning, får tydliga och negativa konsekvenser för transportsystemets effektivitet och för konkurrensförutsättningarna mellan trafikslagen.

Trafikanalys senaste beräkningar visar att godstrafik på järnväg i hög grad närmar sig full internalisering, medan tung lastbilstrafik fortsatt uppvisar en betydande underinternalisering (Trafikanalys, *Transportsektorns samhällskostnader 2024 samt 2025 – bilagor*). Förslaget innebär därmed att ett trafikslag som i praktiken bär sina samhällsekonomiska kostnader belastas relativt sett hårdare, samtidigt som ett trafikslag som inte gör det ges ytterligare kostnadslättnader.

Mot denna bakgrund bedömer Green Cargo att förslaget, om det genomförs, behöver kompletteras med kompensatoriska åtgärder som motverkar den ökade snedvridningen mellan trafikslagen och säkerställer att transportsystemet även fortsatt utvecklas i en samhällsekonomiskt effektiv riktning.

Konsekvenser för konkurrens och marknadsfunktion

Vagnlastsystemet utgör en grundläggande funktion i det svenska transportsystemet. Det möjliggör transporter av mindre och medelstora volymer över hela landet och binder samman industri, terminaler och regionala marknader i ett sammanhängande nät. Systemet är därmed en förutsättning för att stora delar av basindustrin ska kunna använda järnväg i sina logistikkedjor och har en central roll för såväl import- som exportflöden.

Genom att koppla samman produktionsanläggningar, hamnar och internationella transportkorridorer bidrar vagnlastsystemet till att upprätthålla konkurrenskraftiga och effektiva försörjningskedjor. Det innebär också att systemet har betydelse för transportsystemets robusthet och förmåga att hantera störningar i omvärlden.

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

Samtidigt är vagnlastsystemet produktionsmässigt komplext och förenat med betydande fasta kostnader. Det innebär att lönsamheten i hög grad påverkas av marginalförändringar i kostnadsrelationen mellan trafikslagen. Trafikverket visar att priselasticiteten för vagnlasttrafik uppgår till omkring -0,8, vilket innebär att även begränsade kostnadsförändringar får tydliga genomslag i efterfrågan (Trafikverket, *Effekter av förändrade banavgifter*, TRV 2023:101861).

Utvecklingen under senare år har präglats av att banavgifterna för godstrafik successivt har höjts, samtidigt som järnvägens internaliseringsgrad därigenom har ökat (Trafikverket, 2023). Parallellt kvarstår en situation där tung lastbilstrafik inte fullt ut bär sina samhällsekonomiska kostnader. Trafikanalys visar att skillnaden i internaliseringsgrad mellan trafikslagen är betydande och har förstärkts i de senaste beräkningarna (Trafikanalys, 2024; 2025).

Det bör dessutom framhållas att vissa externa effekter ännu inte fullt ut beaktas i dessa beräkningar. Utsläpp av lustgas (N₂O), en mycket kraftfull växthusgas, från vägtrafik ingår exempelvis inte i dagens kalkyler, vilket innebär att den faktiska underinternaliseringen av tung lastbilstrafik sannolikt är större än vad som redovisas (Trafikanalys, 2025 – bilagor). Skillnaden mellan trafikslagen är därmed i realiteten ännu mer uttalad.

Transportstyrelsen visar vidare att godstransportmarknaden präglas av små marginaler och att förändringar i kostnadsstruktur snabbt påverkar trafikslagets relativa utveckling (Transportstyrelsen, *Järnvägsmarknaden – utveckling och konkurrenssituation*).

Mot denna bakgrund innebär den föreslagna skattesänkningen att kostnadsrelationen mellan trafikslagen förskjuts ytterligare till vägtrafikens fördel. I ett system som redan är känsligt för sådana förändringar är det rimligt att förvänta sig att detta leder till en överflyttning av gods från järnväg till väg.

Avslutande bedömning

Den föreslagna åtgärden bör inte betraktas isolerat, utan i ljuset av de samlade styrsignaler som påverkar transportsystemet. I nuvarande läge innebär förslaget att ett trafikslag som inte fullt ut bär sina samhällsekonomiska kostnader ges ytterligare kostnadslättnader, samtidigt som ett trafikslag som i praktiken gör det möter ökade kostnader genom tidigare beslutade avgiftshöjningar.

Konsekvensen av detta är inte enbart en förändrad konkurrenssituation, utan också en risk för ökade samhällsekonomiska kostnader. En överflyttning från järnväg till tung lastbilstrafik innebär högre externa kostnader i form av utsläpp, olyckor, trängsel och slitage. Förslaget riskerar därmed att leda till en utveckling där de totala kostnaderna för samhället ökar, i ett läge där transportpolitiken i stället bör inriktas på att minska dem.

Det finns också skäl att beakta transportsystemets energibas i ett bredare perspektiv. Vagnlastsystemets funktion i nationella och internationella försörjningskedjor innebär att elektrifierade järnvägstransporter bidrar till att minska beroendet av importerade fossila

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

drivmedel i både inrikes och utrikes handel. Långsiktigt strategiska beslut som rör drivmedel och drivmedelspriser kan därmed bidra till att elektrifieringen tar ett kliv framåt, samtidigt som Sverige stärker sin försörjningsberedskap och säkerställer centrala funktioner i transportsektorn.

När klimatomställning integreras med beredskap skapas förutsättningar för ett transportsystem som är både mer robust och mer konkurrenskraftigt, samtidigt som det bidrar till att nå Sveriges och EU:s klimatmål. Åtgärder som relativt sett gynnar fossilberoende transporter riskerar att motverka denna utveckling.

Sammantaget bedömer Green Cargo att förslaget, i avsaknad av kompletterande kompensatoriska åtgärder, riskerar att leda till en mindre effektiv resursanvändning i transportsystemet och högre samhällsekonomiska kostnader över tid. Det är därför angeläget att de samlade effekterna på konkurrens, kostnadsansvar och transportval beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Green Cargo står gärna till förfogande för fortsatt dialog.

Green Cargo AB

Genom

Stephan Ray
Chef Kommunikation & Public Affairs

Stephan.ray@greencargo.com

+4610-455 43 33

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