

2026-06-11

inger.ranheim@trafikverket.se

## Samrådssvar över nya banavgifter 2027

Trafikverket presenterade nya banavgifter den 4 maj 2026, med vilka banavgifterna för godståg sänks med cirka 20 procent från 2028. Nu har Trafikverket skickat ut ett samråd, där det föreslås att en sänkning kan ske redan 2027. Näringslivets Transportråd (NTR) lämnar svar på Trafikverkets samråd enligt nedan. NTR är en branschorganisation för varuägare tillika transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag och deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare av järnvägstransporter.

Näringslivets Transportråd välkomnar de nya banavgifterna och önskar se att de införs snarast möjligt, senast år 2027.

### Avseende formen för samråd

Trafikverket har den 27 maj 2026 skickat ut ett samråd avseende ändring av banavgifterna. Samrådet har enligt utskickat mejl skickats till ”dig som har trafikeringsavtal med Trafikverket”. Även om detta utgör den sedvanliga formen för samråd, riskerar den i detta sammanhang att ge en felaktig bild av den nytta som en förändring redan 2027 skulle kunna medföra. I mejlet skrivs det att Trafikverket vill ”samråda med *järnvägsföretagen* för att få en allsidig beskrivning av konsekvenserna av ett sådant beslut”. Det är självklart viktigt att samråda med operatörerna, men för att få en korrekt bild av de samhällsekonomiska konsekvenserna hade det varit önskvärt att ge de varuägande transportköparna en möjlighet att ge sin bild av hur denna föreslagna sänkning skulle påverka deras verksamhet. Det är ännu viktigare med anledning av kriget i Iran, och den påverkan som det haft på transportkostnaderna. Näringslivets Transportråd uppmanar därför Trafikverket att beakta svar som inkommer efter sista svarsdatum, då våra medlemmar vid ett sent datum tagit del av detta samråd.

## Konsekvenserna av en sänkning redan 2027

De nya banavgifterna gynnar svensk konkurrenskraft och underlättar för företag att transportera mer gods på tåg. Därför bör de införas senast 2027. Banavgifterna för godstransporter har ökat med 600 % på 15 år och bara vid årsskiftet 2024-2025 ökade de med hela 55 % för godståg. De nuvarande avgifterna innebär att näringslivet betalar mer per ton gods ju fler ton företagen väljer att lasta på varje enskilt tåg, vilket inte premierar företag att transportera varken mycket gods eller tungt gods på järnväg. Vi har också sett hur de höga banavgifterna tvingat företag att flytta godstransporter från järnväg till väg där det varit möjligt. Även om de nya banavgifterna inte återställer banavgifterna för godståg ner till 2024 års nivåer, vilket industrin gärna hade sett, så är sänkningen om 20 procent välkommen då den stärker industrins, och därmed också regionernas, konkurrenskraft jämfört med dagens höga banavgifter. De kommer även öka järnvägens konkurrenskraft och med det även klimatsmarta transporter. Vi ser starka signaler att mer gods behöver gå på järnväg för att industrins användning av fossila bränslen ska kunna minska. Vi ser därför som sagt att de nya banavgifterna bör införas för godstransporter senast 2027. Dagens kris i Hormuzsundet och medföljande kraftigt ökande fraktkostnader gör det kritiskt att banavgifterna sänks snarast. De höga banavgifterna slår dock inte enbart mot industrins konkurrenskraft, och därmed Sveriges ekonomi och tillväxt. De påverkar även vår förmåga att hantera kriser. Kriget i Mellanöstern och dess påverkan på de globala handelslederna har lett till skenande oljepriser. I förlängningen har det inneburit kraftigt ökade fraktkostnader både till land och till sjöss. Trots att bränslepriserna skjuter i höjden – vilket bör gynna järnvägstransporterna – är kostnaderna att transportera tungt gods via järnväg idag för höga.

## Påverkan på den intermodala trafiken

De nya banavgifterna är även angelägna för den intermodala godstrafiken, där containrar och trailers enkelt kan förflyttas från lastbil till järnvägsvagn utan omlastning av godset. Detta är ett av de mest kostnadseffektiva och snabbast implementerbara sätten att öka järnvägens andel av godstransporterna. I ett läge där krisen i Hormuzsundet driver upp dieselpriserna försämras svenska företags konkurrenskraft kraftigt – men de nuvarande banavgifterna förhindrar att denna marknadssignal leder till den överflyttning till järnväg som vore önskvärd för både näringsliv och samhälle.

NTR vill understryka att de samhällsekonomiska vinsterna av en ökad kapacitet för konventionell och intermodal kapacitet – i form av stärkt svensk konkurrenskraft, minskad sårbarhet i kritiska godsflöden och reducerade klimatutsläpp – vida överstiger ökade kostnader för andra trafiksegment inom järnvägen. En försenad implementering innebär

i praktiken att Sverige går miste om transportkapacitet som industrin och handeln efterfrågar redan nu, och att de företag som vill ställa om sina logistikkedjor i stället tvingas fortsätta på väg. En förändring redan 2027 är viktig för att upprätthålla robusta import- och exportflöden i ett försämrat omvärldsläge.

## NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Ted Lundström  
Ordförande

Johan Dufva  
Verksamhetsansvarig