

Landsbygd- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar till Trafikverkets utredning

Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS

Tågföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tågföretagen har tagit del av Trafikverkets rapport Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS, TRV 2025/17432.

Tågföretagens yttrande

Sammanfattning

Utredningen om stöd till ERTMS ombord är välkommen och nödvändig.

Trafikverkets signalanläggning är alltmera sliten och för att säkerställa fortsatt järnvägstrafik måste anläggningen förnyas med ERTMS. Den tekniska lösningen innebär att funktioner flyttas från infrastrukturen till fordonen. Detta leder till stora och förtida kostnader för fordonsägarna utan att det ger nya intäkter.

Utredningsuppdraget till Trafikverket är att bedöma stödbehovet för ERTMS ombord under utrustningens hela livstid och särskilt för perioden 2026 – 2037. Utredningens förslag om stöd på 3 Mdr SEK till och med 2030 är inte tillräckligt eftersom det åren 2030 – 2035 kommer en stor teknisk uppgradering av ERTMS. Trafikverket måste komplettera utredningen enligt uppdraget.

Stödet måste utformas så att det säkerställer en fungerande järnvägsmarknad inkluderande små och medelstora tågföretag. Särskilt gäller:

- Stödet ska omfatta åren 2026 – 2035 och gälla för både nyinstallation och uppgradering till kommande version BL4 med radiosystemet FRMCS
- För att ge ökat incitament till tidig ombyggnad bör stödet vara 65 % av direkta kostnader 2026 – 2030, därefter 50%.
- Förskott på bidragen ska kunna utgå så att fordonsägarna klarar likviditeten under projektgenomförandet.
- Stöd ska ges även till fordon i startade och pågående ombyggnadsprojekt
- Stöd ska även ges till arbetsmaskiner och växlingslok.
- Stödet ska utformas så att det säkerställer att Sverige har tillräckligt med diesellok för att hantera beredskapslägen.

Ett ändamålsenligt stöd är nödvändigt för att Trafikverket ska förnya sin anläggning och det ska kompensera för de ökade kostnader och det utvidgade ansvar som ERTMS innebär för fordonsägarna. Om stödet uteblir blir konsekvensen att små och medelstora tågföretag slås ut och den svenska järnvägstrafiken minskar.

Nödvändigheten av ett stödsystem

Trafikverkets anläggning för att styra järnvägstrafiken skapades till stor del åren 1960 – 1990. Den är nu sliten och det är brist på reservdelar och kompetens¹. Införandet av ERTMS innebär att anläggningen förnyas och bristerna åtgärdas. I förslaget till Nationell plan ska ERTMS införas på huvudlinjerna till 2042. Detta är absolut nödvändigt för att långsiktigt bedriva svensk järnvägstrafik. Ett större ställverkshaveri på en knutpunkt är en verksamhetsrisk som leder till mycket allvarliga, och långvariga, trafikstörningar med påverkan på den samhälleliga transportförsörjningen.

Tekniken i ERTMS, tillsammans med Trafikverkets införandemetod, innebär att funktioner flyttas från infrastrukturen till fordonen. Ljussignalerna längs banan avvecklas och i stället visas signalinformationen på bildskärm i förarhytten. Den största överflyttningen är dock att det alltid är fordonen som i förtid ska anpassas innan installationer och uppgraderingar av banans system driftsätts. Ansvaret för kompatibilitet i signalsystemet flyttas därmed till fordonen². Förutom ATC och grundversionerna av ERTMS ska ombordsystemen även klara lokala varianter av ERTMS³. Vid förändringar i marksystemen är det också fordonsägarna som, även vid små ändringar, ansvarar för kompatibiliteten mot banan.

Trafikverket beräknar att infrastrukturkostnaderna för att förnya anläggningen med ERTMS blir 25 – 30% lägre jämfört med ATC⁴. Sammantaget ger detta besparingar för Trafikverket, men fordonsägarna får stora, och förtida, kostnader utan att det ger några nya intäkter.

Trafikverkets internrevision har i en nyutkommen rapport visat på stora brister i strategi och planering för hur signalanläggningens funktion ska säkras⁵. Historiskt har Trafikverket också presenterat ett flertal installationsplaner för ERTMS som inte realiserats. Detta leder till osäkerhet om när, och med vilken version av ERTMS, som fordonsägarna ska bygga om sina fordon.

Utredningen är ej fullständigt utförd enligt regeringsuppdraget

Trafikverket har inte gjort en fullständig utredning enligt det uppdrag regeringen lämnat. Utredningen måste därför kompletteras.

¹ Ref: Bakgrund och problembeskrivning angående ERTMS ombord, PM från Tåg företagen 2025-06-18, Revisionsrapport Järnvägens signalsystem, Trafikverket 2025-10-24, ärendenr TRV 2025/3880

² Alternativet är den så kallade infrastrukturstrategin som innebär att ERTMS installeras i banan parallellt med det befintliga ATC-systemet. Då kan ATC-utrustade fordon fortsätta att köra och kostnaden för kompatibiliteten faller på Trafikverket.

³ Så kallade ESC-parametrar som specificerar tester som ska göras och godkännas för olika banor.

⁴ Orsaken är att med ATC måste ljussignalerna vara kvar. Dels är ljussignalerna i sig dyra, men framför allt innebär det att ställverken måste styra dem som objekt i anläggningen. Med ERTMS blir det avsevärt färre objekt och ett ställverk kan då täcka ett större område. Totalkostnaden för infrastrukturen blir därmed lägre. För referens se Analys och kvalitetssäkring av införandet av ERTMS i det svenska järnvägssystemet – Slutredovisning, 2021-11-29, TRV 2021/42663 (sid 17-18 samt not 4)

⁵ Ref Revisionsrapport Järnvägens signalsystem, 2025-10-24, ärendenr TRV 2025/3880

Trafikverket föreslår ett stöd om totalt 3 Mdr kronor för ERTMS-installationer till och med år 2030.

I uppdraget till Trafikverket⁶ anges att stödbehovet ska bedömas för ombordutrustningens hela livscykel, samt att en särskild bedömning ska göras för perioden 2026 – 2037. Detta har inte gjorts utan Trafikverket har enbart redovisat stödbehovet fram till 2030.

Med början ca 2030 och fram till ca 2035 kommer en stor uppgradering göras av ERTMS med en helt ny version BL4 inklusive ett nytt radiosystem FRMCS⁷. I Trafikverkets underlagsrapport⁸ beräknas kostnaderna för ombordutrustning åren 2030 – 2037 till 7 Mdr kronor. Stödbehovet för dessa förändringar ska beräknas och redovisas.

För bedömning av hela livscykeln är livstiden för utrustningen densamma som återstående livstid för fordonen, dvs ca 25 – 40 år. Enligt nationella planen kommer det krävas ny teknik i ERTMS för att installera systemet i storstadsområdena efter 2042. En bedömning av livscykelkostnader och stödbehov i utredningen ska därmed minst omfatta denna teknikförändring och sträcka sig till 2060.

Behov av förskott för små och medelstora företag

Installerad och godkänd prototyp är den svåraste, och längsta, fasen i ett ombordprojekt. Enligt Trafikverket är genomsnittstiden två år, men spridningen stor. Utrustningsleverantören kommer att ha lagt ned stora resurser på utveckling, installation och godkännande, och måste veta att kunden kan fullfölja sina åtaganden prototypen är godkänd. Avtalsvillkoren är regelmässigt att leverantören erhåller förskott efter avtalstecknandet och beloppen motsvarar ungefär nedlagt arbete fram till godkänd prototyp. Om kunden inte kan betala förskott, eller lämna finansiella säkerheter, behöver leverantören hantera sin risk i form av ökat pris, alternativt avstå från att offerera.

Trafikverket har angett att det inte finns några juridiska hinder för att lämna förskott utan att det är administrativt besvärligt. Tåg företagen kan inte se detta som ett avgörande argument mot förskott.

Bidrag ska ges till pågående installationsprojekt

Enligt utredningen ska inte stöd ges till projekt som redan har bindande avtal om installation. De fordon som kan komma i fråga för bidrag blir enligt Trafikverkets fordonsinventering grupperna *Avvaktar* (22%) och *Planeras* (4%). Det innebär att högst 26% av aktuella fordon kan bli berättigade till bidrag.

Även pågående fordonsprojekt ska kunna erhålla bidrag, annars kommer dessa att avbrytas, eller pausas, tills det finns slutliga besked.

Trafikverket har redovisat förvaltningsjuridiska bedömningar som skäl till att bidrag inte kan ges till pågående projekt. Det är inte tillräckligt utan Trafikverket bör redovisa vilka dispenser eller regeländringar som blir nödvändiga för att stöd ska kunna ges. Därefter ska ny prövning göras.

⁶ Ref uppdrag LI2025/00347, 2025-02-13

⁷ Uppgraderingen omfattar både hård- och mjukvara samt nya systemgränser för utrustningen

⁸ Ref PA Consulting: Kostnadsanalys till regeringsuppdrag avseende ombordutrustning, Slutrapport september 2025

Stöd till både nyinstallation och uppgradering till BL4 och FRMCS

Stödet måste omfatta såväl nyinstallation som kommande uppgraderingar. Fordonsägare står i dagsläget i valet mellan att installera nuvarande version eller invänta nästa. För att Trafikverkets planering ska hålla måste dock ombyggnaderna av resursskäl starta så snart som möjligt och med nuvarande version. Uppgraderingar får göras när specifikationen av BL4 är klar och produkter finns tillgängliga.

Bland signalleverantörerna har det skett en konsolidering genom företagsköp⁹. Från medlemmar i Tåg företagen som redan har ERTMS ombord, kommer information om att befintliga ERTMS-ombordsystem från förvärvade bolag inte kommer att uppgraderas till BL4 och FRMCS. I stället hänvisas fordonsägarna till en nyinstallation av den tekniska plattformen för ombordsystemet. Det motsvarar i praktiken en nyinstallation av hela ERTMS-utrustningen inklusive vad det innebär i form av konstruktionsarbete, tillstånd, projekttider och kostnader (i Trafikverkets fordonsinventering har inte detta uppmärksammats, men ett par hundra svenska fordon kan eventuellt beröras).

Utöver att stödet ska täcka uppgradering av befintliga fordon föreslår Tåg företagen därför en stödperiod 2026 – 2035 vilket beräknas täcka uppgraderingen till BL4 och FRMCS.

Bidrag till arbetsfordon och växlingslok

Järnvägen består av många olika delar som ska samverka. Växlingslok är en avgörande del för att kunna flytta gods från industrier med oelektrifierade sidospår till trafikplatser där det kan rangeras och överlämnas till linjelok. Dessa lok måste därför ingå i stödsystemet.

Även arbetsfordon av olika slag är en nödvändighet för att Trafikverket ska kunna utföra underhåll i spåren. Mot bakgrund av den stora underhållsskuld som finns bör även arbetsfordon ingå i stödsystemet.

Detaljkomentarer i bilaga

Utöver ovanstående lämnar Tåg företagen detaljkomentarer på utredningens förslag i nedanstående bilaga. Kommentarererna följer utredningens rubriker.

Ett steg i rätt riktning – men inte tillräckligt

Ett stödsystem för ERTMS ombord är nödvändigt i Sverige på samma sätt som i flertalet andra medlemsstater, och det är positivt att det finns ett svenskt förslag som kan utvecklas.

Ett ändamålsenligt stödsystem säkerställer en fungerande järnvägsmarknad och hindrar att små och medelstora tåg företag slås ut. Om inte ett stödsystem skapas kommer fordonsägarna avvakta eller avstå från investeringsbeslut. Det leder till att den nödvändiga förnyelsen av signalanläggningen försenas och ökande risker för signalhaverier och kritiska trafikstörningar.

Nuvarande förslag till stöd är dock för litet och innehåller alltför begränsande villkor.

⁹ Exempel är bland annat att Ansaldo har förvärvat Bombardier Transportations signalverksamhet och Hitachi har förvärvat företagen Ansaldo och Thales signalverksamhet.

Tågföretagen ser positivt på fortsatt arbete i utformning av systemet och är beredda att bidra till det.

För Tågföretagen den 19 december 2025,

Lina Lagerroth
Näringspolitisk expert

Bilaga: Detaljkommentarer på utredningens förslag

Bilaga, Detaljkommentarer på utredningen förslag

Avsnitt	Trafikverkets regel/krav	Tåg företagens ställningstagande
5	Generellt Trafikverket föreslår stöd med max 3 Mdr SEK för perioden 2026 - 2030 och 50% stöd för direkta kostnader till gods- och personfordon	Tåg företagen instämmer i att ett stödsystem är nödvändigt. Det förslag som presenteras är dock otillräckligt. Förslaget till stöd, tillgängliga resurser och Trafikverket detaljevillkor kommer inte göra att alla berörda fordon blir ombyggda till 2030. Trafikverket har inte heller beräknat effekten av den föreslagna stödnivån utan den synes skönsmässigt uppskattad som en lämplig nivå. Tåg företagen anser att stödsystemet ska omfatta åren 2026 till 2035 inklusive uppgradering av fordon till BL 4 och FRMCS. Att, som Trafikverket anger, vänta till ny utvärdering 2030 ger osäkerhet och att fordonsägarna avvaktar med investeringarna
5.1	Reglering i förordning och anmälan till kommissionen	Tåg företagen instämmer
5.1.1	Tidsbegränsning om fem år för stödet, dvs 2030	Tåg företagen instämmer inte Stödperioden ska vara fram till och med 2035 (Trafikverket anger att kommissionen kan godkänna stödsystem på upp till tio år).
5.2	Svenska fordonsägare som kan ansöka och erhålla stöd	Tåg företagen instämmer

5.2.1	Endast direkta kostnader för ERTMS-installation är ersättningsgrundande.	Tågföretagen instämmer inte Indirekta kostnader för projektledning, tredjepartsgranskning och stillestånd är mycket betungande kostnader för små och medelstora företag. Dessa kostnader ska vara ersättningsgrundande
5.2.1.1	Tekniska specifikationer Trafikverket ska ta fram en ombordsystemplan med de villkor som gäller för trafik sin anläggning	Tågföretagen instämmer Behovet av ett särskilt dokument med tekniska specifikationer för Trafikverkets anläggning visar på att ERTMS inte är en entydig standard, samt hur svårt det är för fordonsägarna att hantera riskerna med fordonsinstallationer. Det är ytterligare ett argument för att stödet ska införas och utökas med uppgradering till BL4 och FRMCS
5.2.2	Stödnivå är 50% av direkta kostnader	Tågföretagen instämmer inte Trafikverket har inte gjort någon beräkning av den effekt 50% stödnivå ger på antalet ombyggda fordon. För att ge tillräckligt incitament för fordonsägarna bör stödnivån vara 65% för perioden 2026 - 2030, och därefter 50% perioden 2031 - 2035.
5.2.3	Inte möjligt att kombinera det svenska statliga stödet med annat stöd förutom CEF-stöd	Tågföretagen accepterar detta
5.3.1	Ansökan krävs före beställning	Tågföretagen instämmer inte Stöd ska kunna ges till fordon där det redan finns bindande avtal För fordon utan bindande avtal är det orimligt att upphandlingsprocessen, förutom alla övriga krav, ska behöva ta hänsyn till processen för bidragsansökan. Detta kommer ytterligare fördröja investeringarna.
5.3.2	Inga bidrag till företag på obestånd	Tågföretagen instämmer

5.3.3	Internationella sanktioner	Tåg företagen instämmer
5.3.4	Tidsgräns på tre år för när installationen ska vara klar	Tåg företagen instämmer inte och det är ett orimligt krav Fordonsägarna har ingen önskan om att installationer drar ut på tiden. Det är faktorer utanför fordonsägarnas kontroll som leder till långa projektider: - Teknisk komplexitet i ERTMS och tillgängliga ingenjörresurser - Upphandlingsprocesser - Möjlighet att få acceptabla offerter - Tredjepartsgranskningar och tillståndprocesser - Möjlighet att ta fordon ur trafik för ombyggnad - Handläggningstid hos ERA Enligt Trafikverkets underlagsrapport är genomsnittstiden för en fordonsgrupp på 20 fordon 4,5 år, dvs mera än 50% längre än Trafikverkets föreslagna maxtid
5.3.5	Fordon som erhåller stöd ska användas i Sverige	Tåg företagen instämmer med grundkravet. De krav som anges i utredningen ska dock kompletteras med separata krav för arbetsmaskiner och växlingslok så att även dessa kan erhålla stöd
5.3.6	Upplysningsskyldighet	Tåg företagen instämmer
5.4.1	Administration av stödet och ansökan ska kunna göras en gång per år	Tåg företagen instämmer inte Ansökan ska kunna göras löpande till Trafikverket. Om ansökan endast kan göras en gång per år leder det till orimlig fördröjning av en redan tidigare tidskrävande process. I övriga delar instämmer Tåg företagen

5.5	Beslut om stöd	Tåg företagen instämmer
5.6	Utbetalning av stöd och uppföljning	Tåg företagen instämmer inte Efter godkänd ansökan och att bindande avtal tecknats med leverantör, ska förskott utbetalas för prototypkostnaderna. Detta är nödvändigt för att små och medelstora företag ska klara likviditeten under de långa projekttiderna. För serieinstallation ska utbetalning ske efter varje godkänt fordon om fordonsägaren önskar. Definitionen av godkänt fordon ska vara när tillstånd för att bedriva trafik på svenska spår lämnas, så kallat J5.
5.6.1	Återkrav, etc	Tåg företagen instämmer
5.6.2	Rapportering och transparens, mm	Tåg företagen instämmer
5.7	Överklagande	Tåg företagen instämmer
5.8	Trafikverket bedömer att det inte finns särskilt behov av sekretess	Tåg företagen instämmer inte och det är ett orimligt krav. I ansökningshandlingar, förskott, utbetalningar, etc kommer det finnas uppgifter som har affärsmässig sekretess mellan fordonsägarna och dess leverantörer. Dessa uppgifter måste vara sekretesskyddade under projektgenomförande och minst 5 år efter avslutat bidragsprojekt.