

2025-12-15

Till:

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: LI2025/01587

Handläggare: Tomas Ahlberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående förslag till Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (TRV2025/17432)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Busstrafiken drivs till 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

- Det är generellt sett positivt och efterlängtat att ett statligt stöd införs för ETCS-konvertering av befintliga ATC-järnvägsfordon samt för framtida FRMCS-installation som ersättning för GSM-R.
- För fordonsägarna och järnvägsföretagen medför ETCS-konvertering av befintliga fordon stora kostnader men endast marginella nyttor. De ökade kostnaderna riskerar att göra såväl person- som godstrafiken på järnväg generellt sett mindre konkurrenskraftig jämfört med andra transportslag.
- Fordonsägarnas konverteringskostnader för ETCS BL3 och framtida BL4 beräknas bli upp till ca 23 miljarder kronor. Det är därför djupt bekymmersamt att Trafikverket föreslår en ekonomisk ram för det statliga stödet på endast 3 miljarder kr för perioden 2026-37 och som dessutom inte föreslås innefatta den framtida obligatoriska uppgraderingen från BL3 till BL4.
- Stödet bör utvidgas till att även omfatta redan planerade och avtalade ETCS-konverteringar för att på kort sikt påskynda en snabb konvertering av samtliga berörda fordon innan 2030.
- I syfte att förenkla upphandling av leverantör samt minska stilleståndstider på verkstad, är det naturliga valet för många fordonsägare att skjuta fram beslutet så länge det är möjligt och konvertera direkt till ETCS BL4+FRMCS. Stödet bör därför utvidgas till att även omfatta framtida uppgradering från BL3 till BL4 för att minska risken att fordonsägare nu väljer att avvakta.
- Den ekonomiska ramen för stödet under perioden 2026-37 behöver höjas till minst 50% av de faktiska kostnader som fordonsägarna beräknas ha för konvertering till BL3, BL4 och FRMCS, dvs till drygt ca 10-12 miljarder kronor.
- Trafikverkets regelförslag att installation av utrustning och efterföljande fordonsgodkännande ska finnas på plats senast tre år från den dag då stödet beviljades, är i praktiken orimligt. Med erfarenheter från genomförda projekt så kan konstateras att processen för beställning, design, installation, verifiering och godkännande tar längre tid än så.

Bakgrund

ERTMS (European Rail Traffic Management System) införs successivt i Sverige och består dels av tågskyddssystemet ETCS (ersätter dagens ATC-system) samt dels av mobilkommunikationssystemet FRMCS (ersätter dagens GSM-R-system). Vidare behövs en s.k. STM-modul för att ETCS-fordon ska kunna trafikera ATC-banor.

Trafikverket och Regeringen har fattat ett inriktningsbeslut om att hela fordonsflottan i Sverige senast till år 2030 ska vara utrustad med trafiksäkerhetssystemet ETCS nivå 2 BL3 (baseline 3). Därutöver finns ett inriktningsbeslut att järnvägsföretagen under åren 2030–2037 skall genomföra en uppgradering av ETCS från BL3 till BL4, med ett samtidigt utbyte av GSM-R till FRMCS (Future Railway Mobile Communication System).

Trafikverket planerar att ta GSM-R ur drift senast i mitten på 2030-talet. Dock finns det ännu ingen fastslagen standard för vare sig BL4 eller FRMCS, vilket kan förväntas finnas tidigast ca 2028. Detta innebär att godkända produkter att installera i fordon inte kommer kunna finnas tillgängliga från olika leverantörer i större mängd förrän efter ca 2030.

Under perioden 2026–2037 beräknas fordonsägarnas kostnader för byte från ATC till ETCS inklusive framtida uppgradering till BL4 och FRMCS, till upp till 23 miljarder kronor för knappt 3 000 gods- och persontrafikfordon. En ETCS-konvertering beräknas i genomsnitt kosta 3 till 8 miljoner kronor per fordon.

Ca 870 befintliga persontrafikfordon bedöms ha så pass lång återstående teknisk livslängd att de är aktuella för utrusta med ETCS. Av dessa är:

- 15% redan konverterade
- 54% inplanerade i pågående installationsprojekt
- 4% planerade att konverteras
- 27% ännu ej planerade att konverteras

För att skapa incitament för ägare av befintliga fordon att installera ETCS har Regeringen gett Trafikverket uppdrag att utforma ett investeringsstöd. Trafikverket redovisade uppdraget till Landsbygds- och infrastruktur-departementet den 30 sep 2025 i rapporten "Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS, TRV 2025/17432". Remissperioden löper till den 30 december.

Trafikverkets förslag i korthet

Trafikverket föreslår att tre miljarder kronor avsätts till ett investeringsstöd under 2026–2037. Stödet bedöms täcka en del av fordonsägarnas kostnader för ETCS BL3 och det framtida FRMCS-systemet. Stödet föreslås vara upp till 50% av kostnaderna med följande villkor:

- Inget retroaktivt stöd för redan färdigställda, pågående eller planerade konverteringar, vilket utesluter ca 74% av fordonsflottan. Trafikverkets argument är att det kan strida mot EU-regler.
- Stödet omfattar endast direkta kostnader för ETCS-konvertering till BL3.
- Inget stöd för framtida uppgraderingar från BL3 till BL4.
- För fordon som inte omfattas av stödet kan bidrag sökas enbart för byte från GSM-R till FRMCS. Vilket dock inte beräknas kunna ske förrän efter 2030 i samband med ETCS-uppgradering till BL4.

- Fortsatt ytterligare stöd via EU-medel (CEF) uppmuntras och det bör vara möjligt att få ett kombinerat statligt stöd och EU-stöd på upp till 75%.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Omställningen från ATC till ETCS/ERTMS i Sverige startade på allvar i samband med bygget av Botniabanan och har därmed pågått under snart två decennier. Med nuvarande plan kommer införandet att pågå i ytterligare 2-3 decennier fram emot 2050. Processen är svårförutsägbar, komplicerad och ekonomiskt utmanande för hela järnvägsbranschen, vilket ställer krav på Trafikverket att löpande uppdatera planen för ERTMS-införandet så att den är praktiskt genomförbar.

Svensk Kollektivtrafik välkomnar införandet av ett statligt stöd för installation av ETCS inklusive FRMCS i befintliga järnvägsfordon. Det skapar ett efterlängtat incitament att påskynda omställningen och minska de negativa ekonomiska konsekvenserna för RKM och järnvägsföretagen. Ett rätt utformat statligt stöd kan bli ett viktigt styrinstrument för att effektivt genomföra det nödvändiga teknikskiftet över hela landet med praktiska begränsningar i ekonomiska resurser, tillgängliga leverantörer, verkstadskapacitet och komplicerade godkännandeprocesser.

Det befintliga tågskyddssystemet ATC i Sverige, är funktionsmässigt i stort sett är likvärdigt med ERTMS. RKM, AB Transitio och andra fordonsägare drabbas i praktiken av stora tillkommande kostnader för konvertering till ETCS, utan att få mer än marginella nyttor i form av minskade driftkostnader, ökad punktlighet, högre säkerhet etc.

Konverteringskostnaderna kan därför i grunden betraktas som en extra statlig "skatt" på järnvägstrafik som leder till ökade trafik kostnader, dyrare biljettpreiser, generellt färre tågresenärer och minskade transporter på järnväg. Det enda alternativet fordonsägarna har till att göra stora reinvesteringar i befintliga fordon, är att skrota fullt fungerade fordon i förtid.

Det är därför djupt bekymmersamt att Trafikverket föreslår en ekonomisk ram för stödet på endast 3 miljarder kr för perioden 2026-37. Den ekonomiska ramen för stödet under perioden behöver höjas till minst 50% av de faktiska kostnader som fordonsägarna beräknas ha för konvertering till BL3, uppgradering till BL4 samt installation av FRMCS, dvs till drygt ca 10-12 miljarder kronor.

Det är anmärkningsvärt att Trafikverket föreslår att stödet avgränsas till fordon som ännu inte är planerade för ETCS-konvertering, dvs ett villkor för stöd är att det inte finns bindande avtal med leverantör om utrustning och installation. Denna avgränsning utesluter ca tre fjärdedelar av landets persontrafikfordon från stödet, som redan har eller planerar att installera ETCS.

Argument som framförs av TrV är att reglerna annars skulle kunna strida mot EU-praxis som innebär att det behöver finnas en "stimulanseffekt". Dvs statligt stöd ska bara ges om fordonsägaren inte kan eller väljer att finansiera och genomföra ETCS-konverteringen på egen hand.

Detta är enligt Svensk Kollektivtrafik en orimlig tolkning av Trafikverket. Fordonsägarna har i praktiken inte något val. På grund av statliga beslut om ERTMS-införandet är fordonsägarna tvingade att innan en viss tidpunkt konvertera befintliga fordon för att överhuvudtaget kunna fortsätta bedriva järnvägstrafik.

Trafikverket föreslår att stödet villkoras med att installation av ny utrustning och efterföljande fordonsgodkännande ska finnas på plats senast tre år från den dag då stödet beviljades. Mot bakgrund av RKM:s och AB Transitios erfarenheter från hittills gjorda konverteringar, bla från ett

flertal CEF-projekt, så är det i praktiken inte möjligt att genomföra hela processen inom loppet av tre år. Processen för beställning, design, installation, verifiering och godkännande tar längre tid än så.

Svensk kollektivtrafik ser stora risker i att Trafikverket föreslår att kommande uppgradering av ETCS från BL3 till BL4 inte föreslås ingå i det statliga stödet. En konvertering från ATC till BL3 är trots allt bara en etapplösning som riskerar att snabbt bli obsolet inom några år.

När BL4 specifikationer, systemgodkännande och produkter från olika leverantörer finns på plats kring 2030, kommer fordonsägarna åter igen tvingas till längre ombyggnadsperioder i verkstad samt att på egen hand upphandla och finansiera en riskfylld uppgradering av sina fordon från BL3 till BL4+FRMCS.

I syfte att förenkla upphandling av leverantör samt minska stilleståndstider på verkstad, är därför ett naturligt val för många fordonsägare att skjuta fram beslutet så länge som möjligt och konvertera direkt från ATC till ETCS BL4+FRMCS efter 2030. Stödet bör därför utvidgas till att även omfatta framtida uppgradering från BL3 till BL4 för att minska risken att fordonsägare nu väljer att avvakta.

Att utesluta BL4 från stödet skapar därmed onödig osäkerhet hos fordonsägarna samt riskerar att regelverket blir kontraproduktivt och snarare hämmar än påskyndar ERTMS-införandet i Sverige.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman, VD