

RAPPORT

Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS

Redovisning av regeringsuppdrag



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå1 Ej känslig

Dokumenttitel: RAPPORT - Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS

Författare: Christian Arntzen, Sophia Altman, Anna Jernlund, Helena Kers, Andrea Pavlic, Sofia Åsberg

Dokumentdatum: 2025-09-22

Ärendenummer: TRV 2025/17432

Kontaktperson: Christian Löf

Publikationsnummer: 2025:135

ISBN 978-91-8045-500-8

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Uppdraget	6
2 Bakgrund	7
2.1 Fordonsstrategin.....	7
2.2 Ombordutrustning.....	8
2.3 Ersättning tillgänglig via EU	9
3 Förutsättningar	10
3.1 Den Svenska järnvägsmarknaden	10
3.2 Dialog med branschen.....	16
3.3 Ekonomiska förutsättningar	18
3.4 Planeringsförutsättningar.....	18
4 Analys av stödutformning	19
4.1 Persontrafik	19
4.2 Godstrafik	19
4.3 Museitrafik	20
4.4 Arbetsfordon.....	20
4.5 Kostnader för ERTMS ombordutrustning	22
4.6 Svenskt stöd och CEF	28
4.7 Villkor, process och arbetssätt	30
4.8 Utblick mot angränsande länders stöd.....	32
5 Förslag till utformning av statligt stöd för investering i ERTMS ombordutrustning	33
5.1 Förordning och anmälan till kommissionen	33
5.2 Vem kan ansöka och erhålla stöd (stödmottagare).....	34
5.3 Krav för att erhålla stöd.....	37
5.4 Ansökningsförfarandet.....	41
5.5 Beslut om stöd.....	42
5.6 Utbetalning av stöd och uppföljning	42
5.7 Överklagande	44
5.8 Offentlighet- och sekretess	44

6 Författningsförslag.....	45
7 Konsekvensutredning	51
7.1 Aktuellt problem samt önskad förändring.....	51
7.2 Analys av förslag	51
7.3 Ekonomiska konsekvenser	52
Referenser	55
Bilaga A: Jämförelse med angränsande länder	56

Sammanfattning

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att, i dialog med företrädare för järnvägsbranschen, utforma ett stöd till investering i ombordutrustning för ERTMS. Utredningen har landat i och tydliggör i förslag till författning, ett antal krav för att erhålla stöd samt hur stödet ska administreras, utbetalning ske och uppföljning och kontroll genomförs.

Utredningen visar att ett stöd kan bidra till att öka takten i utrullningen av ERTMS i det svenska järnvägsnätet. Baserat på dialog med branschen och genomförd analys är förslaget att ett stöd riktar sig till fordonsägarna som bedriver godstrafik, persontrafik eller museal trafik. Stödnivåer föreslås till 50 procent för gods- och persontrafik samt 100 procent för museal trafik. För museal trafik föreslås att endast Statens maritima och transporthistoriska museer kan söka stöd. Därtill föreslås att stödet begränsas till en maximal summa för det första fordonet i en serie (First-of-Class) respektive efterföljande fordon i serien.

I enlighet med uppdraget har frågan om retroaktivitet för de fordonsägare som redan investerat i ETCS ombordutrustning utretts. Trafikverket finner dock inte stöd i järnvägsriktlinjen eller EU-kommissionens beslutspraxis för att få godkänt för sådan ersättning.

Finansiering via EU-medel (CEF) uppmuntras fortsatt och det förordas en möjlighet för fordonsägarna att kunna söka och vid tilldelning få behålla statligt stöd och EU-stöd upp till en maximal nivå om 75 procent av kostnaderna.

Trafikverket föreslår att tre miljarder kronor avsätts till ett investeringsstöd under planperioden 2026–2037. Den föreslagna budgeten bedöms täcka konverteringen till ETCS samt till viss del ny radiokommunikationslösning FRMCS för fordonsflottan inom aktuella kategorier av fordonsägare. Stödet föreslås omfatta de direkta kostnaderna för konvertering, men exkludera indirekta kostnader samt uppgradering av ombordutrustning. Kostnadsanalysen visar även andra kostnader som uppkommer under livscykeln, men som inte bör ingå i stöd till investering i ombordutrustning.

I syfte att hushålla med statens medel och att säkerställa de ger önskad nytta föreslås därtill att en förordning begränsas till fem års löptid för att kunna utvärdera och vid behov justera stödets utformning och budget inför nästkommande nationell plan 2030–2041. I samband med utvärdering bör exempelvis även större uppgraderingar analyseras som potentiellt stödberättigande under den planperioden. En systematisk löpande kostnadsanalys fortsättningsvis kan bidra till att ge en mer robust bild över livscykelkostnadernas utveckling över tid som underlag till utvärdering och utveckling.

1 Uppdraget

Regeringen beslutade (LI2025/00347) i februari 2025 att ge Trafikverket i uppdrag att utforma ett investeringsstöd för ERTMS¹ ombordutrustning. Återrapportering av uppdraget ska ske senast 30 september 2025. Aktuell rapport är Trafikverkets svar på Regeringens frågeställningar och innehåller ett förslag på hur ett sådant investeringsstöd kan utformas samt ett författningsförslag.

Stödets utformning tar utgångspunkt i att det huvudsakliga syftet med ett sådant stöd är att kunna skynda på utrullningen av ERTMS för att möjliggöra regeringens målsättning med ett fullt ERTMS-utrustat järnvägsnät till 2042. Strategin, med benämningen signalplan, utifrån målsättningen kommer presenteras i Trafikverkets förslag till ny nationell plan 2026–2027.

Övergången till ERTMS kan underlättas av ett statligt stöd till investering likväl som att installerad och godkänd ombordutrustning innebär att signalplanen kan realiseras som planerat.

¹ ERTMS (det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg) består av tågskydd (ETCS), radiokommunikation (RMR) och automatiserad tågdrift (ATO). Tågskyddssystemet av klass A är ETCS (European Train Control System) medan radiosystemet av klass A är RMR (Railway Mobile Radio). RMR omfattar två radiosystem av klass A: GSM-R och FRMCS (Future Railway Mobile Communication System), som kan införas samtidigt eller vart och ett oberoende av varandra.

2 Bakgrund

I Trafikverkets strategi för utrullningen av ERTMS och baserat på de uttalade ambitionerna i regeringens direktiv till nationell plan 2026–2037 kommer markutrustning för ERTMS rullas ut först och främst på de högtrafikerade stråken och med tyngdpunkten under 2030-talet. Strategin innebär en kombination av ERTMS nivå 2 (även kallad E2) huvudsakligen på de högtrafikerade stråken emedan de mer lågtrafikerade stråken inom överskådlig tid planeras med bibehållande av nuvarande tågskyddssystem ATC (Automatic Train Control) och trafikeringssystem H².

När infrastrukturen för ERTMS är installerad i anläggningen ska trafiken kunna rulla direkt, vilket förutsätter att fordonen till dess är utrustade med erforderlig ombordutrustning.

2.1 Fordonsstrategin

Sverige har, likt merparten av de europeiska länderna, valt den så kallade fordonsstrategin³ vid införandet av ERTMS. Det innebär att alla fordon som ska trafikera de infrastrukturanläggningar Trafikverket förvaltar måste utrustas med rätt ombordutrustning. För trafikering i Sverige kommer det krävas ETCS och GSM-R⁴ eller FRMCS⁵. För att trafikera banor med ATC krävs även STM (Specific Transmission Module). Trafikverket har kommunicerat till branschen att fordonen behöver vara utrustade till år 2030 för att kunna garantera möjlighet att trafikera alla delar av järnvägsnätet. Möjlighet finns fortsatt att beviljas undantag för de banor/sträckor där ETCS installeras i infrastrukturen först efter år 2030.

Fordonsstrategin innebär att införandet för ERTMS i infrastrukturen kan anpassas utifrån tillgängliga ekonomiska medel. När fordonen väl är ombyggda så kan därtill infrastrukturen byggas om flexibelt utifrån trafikoptimeringssynpunkt, kapacitet, kvalitet och säkerhet samt övriga kriterier, vilket innebär att införandet sker så att största möjliga nytta kan uppnås. Ett sådant införande av ERTMS innebär att nyttan tillförs järnvägsföretagen successivt, i takt med att sträckorna byggs ut. Ett annat viktigt argument för fordonsstrategin är att varken nya eller befintliga banor behöver utrustas med två system, både ATC och ETCS. Samtidigt

² Uppsättning av trafikregler, avsedda att användas inom ett visst geografiskt område. Trafikreglerna är anpassade efter den teknik som används. Exempel: system H, E2 och M.

³ Strategi för införandet av ERTMS i Sverige, fordonsstrategin F08-1704/SA 20

⁴ Global System for Mobile Communications – Railway Nuvarande kommunikationssystem för järnvägen som baseras på 2G teknologin.

⁵ Future Railway Mobile Communication System, nästa generations kommunikationssystem för järnvägen, som ska ersätta dagens GSM-R (Global System for Mobile Communications - Railway). Utvecklas inom ramen för europeiska och internationella standarder och baseras på 5G-teknik till att börja med.

ger den moderna ETCS utrustningen i fordonen förarna en modernare arbetsmiljö. ERTMS-systemet förväntas också minska antalet fel i förhållande till den existerande anläggningen, vilken börjar bli ålderstigen och mer felintensiv.

Den främsta nackdelen med fordonsstrategin är den tidsmässiga förskjutningen mellan kostnad och nytta för järnvägsföretag och fordonsägare. Ett statligt stöd till investering i ombordutrustning kan kompensera för denna diskrepans.

2.2 Ombordutrustning

ERTMS ombordutrustning får anses vara standard vid köp av nya fordon. Det är endast för befintliga, äldre, fordon som konverteringskostnader uppkommer. Däremot, givet att ombordutrustningen är digital, kommer det för såväl nya som redan konverterade fordon att finnas behov av uppdatering samt uppgradering i takt med att systemet utvecklas.

Fordonens ålder och fordonsägarnas utbytesstrategier för deras respektives fordonsflotta spelar in i hur stor merkostnaden för installation av ERTMS ombordutrustning i slutändan blir. För det första fordonet i en serie (även kallat First-of-Class) uppkommer särskilda kostnader för typgodkännande. Därmed är en viktig faktor för totalkostnaden hur stora serierna av varje tågtyp är, vilket ser olika ut för olika fordonsägare och förändras över tid bland annat beroende vilka beslut som fattas kopplat till respektive fordonsflottas livscykel.

2.2.1 ETCS

En av fördelarna med tågskyddssystemet ETCS är de optimerade bromskurvorna som möjliggör en mer effektiv tågdrift med potential att öka energieffektiviteten och minska elförbrukningen. Det finns även fördelar i enkelheten i den display som föraren möter i hytten och att man systemmässigt ensar ländernas nationella lösningar och får gemensam grundplattform. Samtidigt finns utmaningar t.ex. gällande behov av utbildning och fortbildning för trafikledning, förare m.fl. att kunna förstå och hantera det nya systemet. Därtill finns även begränsat med kompetens och resurser för att kunna hantera omfattningen av det arbetet som krävs för att rulla ut och sedan använda och underhålla systemet. Vidare finns det idag begränsade testmöjligheter i simulatormiljö och ute i anläggningen. Det är även negativt för och blir resurskrävande merarbete när man behöver agera och hantera att systemet inte fungerar som avsett. Detta är redan kända utmaningar som branschens aktörer arbetar aktivt och i samverkan med att adressera.

Avslutningsvis kan vara värt att påtala att det för Sverige saknas den primära drivkraft som finns i andra europeiska länder. Det vill säga att ersätta nuvarande tågskyddssystem med ETCS för att öka säkerheten i järnvägssystemet. Svensk ATC är ett beprövat och mycket robust system som säkerhetsmässigt står sig väl gentemot ETCS.

2.2.2 Radiokommunikation

Idag används GSM-R för radiokommunikation på järnvägen. Trafikverkets GSM-R system heter MobiSIR (driftsatt år 2000) och används bland annat för talkommunikation mellan ledningscentraler, tågklarare, tillsyningsmän och lokförare. Det används också för datakommunikation i det nya signalsystemet ERTMS.

Detta system kommer dock på sikt att ersättas av FRMCS⁶ då GSM-R kommer sluta stödjas under 2030-talet. Arbetet pågår inom EU för att etablera standarden för FRMCS vilket är en förutsättning för att ta fram den tekniska utrustningen som senare ska installeras. Radiokommunikation krävs för ETCS, men har en bredare tillämpning och nytta än enkom för ETCS. Odelat utrollningen av ERTMS kommer nuvarande radiokommunikationsutrustning för GSM-R behöva bytas ut mot FRMCS under 2030-talet enligt nu gällande tidplan.

FRMCS kommer innebära en ökad tillförlitlighet och högre säkerhet jämfört med GSM-R och är därtill en möjliggörare för järnvägens digitalisering baserat på teknisk standardisering och harmonisering.

2.3 Ersättning tillgänglig via EU

Utöver fordonsägarnas egenfinansiering av ombordutrustning finns idag, för de som är stödberättigade, möjlighet att söka medfinansiering från EU. CEF (Connecting Europe Facility) finansierar projekt som stödjer riktlinjerna för TEN-T⁷. CEF-fonden är en befintlig möjlighet till bland annat medfinansiering av ERTMS ombordutrustning. Fonden är EU-gemensam och inriktad på integration av olika transportsätt, driftskompatibilitet samt gränsöverskridande avsnitt och flaskhalsar (Sverige berörs av Scandinavian-Mediterranean Corridor).

Fonden förvaltas av CINEA (European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency). CINEA utlyser ansökningstillfällen ("Calls"), beviljar/avslår och följer upp bidragen. Trafikverket koordinerar idag flera CEF-ombordprojekt för fordonsägare verksamma i Sverige⁸.

⁶ [FRMCS - framtidens mobilsystem för järnväg](#)

⁷ [Trans-European Transport Network \(TEN-T\) - European Commission](#)

⁸ [Ansök om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa \(CEF\) - Bransch](#)

3 Förutsättningar

3.1 Den Svenska järnvägsmarknaden

3.1.1 Typer av trafik

Huvudsakligen utgörs trafiken av godstrafik och persontrafik som kan delas upp i kommersiell persontrafik respektive upphandlad persontrafik. Därutöver förekommer även museitrafik samt trafik med arbetsmaskiner (kallas även gula fordon).

3.1.2 Fordonsägare

För att kunna förstå effekterna av den investering som behöver göras i fordonen vid införandet av ERTMS är det viktigt att skilja på fordonsägare och operatör. En del operatörer äger alla fordon som de använder i sin verksamhet. I de fallen är operatör och fordonsägare samma organisation. Det finns också operatörer, både inom person- och godstrafiken, som leasar en del av eller hela sin flotta, och det finns fordonsägare som är rena leasingföretag, det vill säga att de inte bedriver någon egen trafik men äger fordon som de hyr ut.

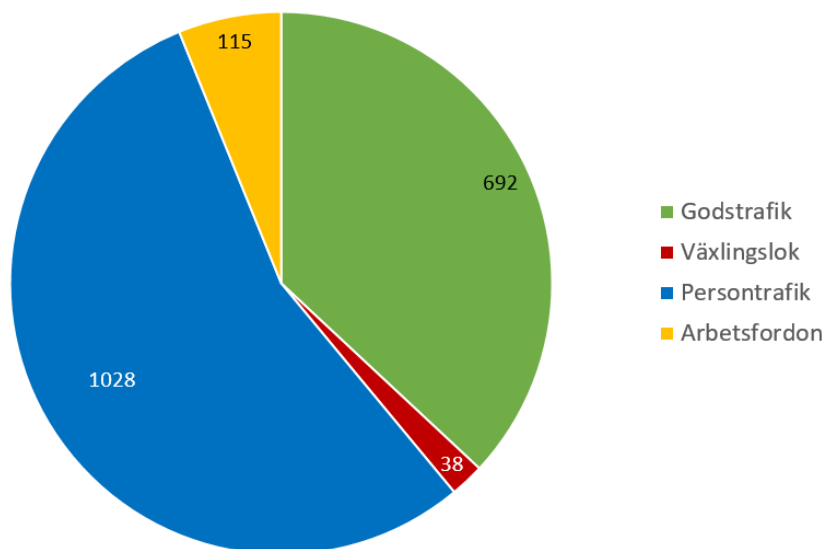
3.1.3 Fordon i trafik på Svenska järnvägsnätet

Trafikverket genomför en årlig fordonsinventering för den svenska järnvägsmarknaden. Syftet är att skapa en gemensam lägesbild över planering för och införande av ny ombordutrustning för en enklare övergång till nytt tågskyddssystem (från ATC till ETCS). Informationen ger en ögonblicksbild som sedan förändras över tid utifrån de individuella företagens affärsbeslut och livscykelhanteringen av fordonsflottan.

Gällande radiokommunikation så är inget fordon idag godkänt för FRMCS, varken för tal (voice) eller kompatibilitet med ETCS. Tydliga riktlinjer saknas ännu för vad som behöver installeras på vilket sätt i fordonet samt vilken produkt som ska gälla i Europa respektive Sverige. Flera EU-gemensamma projekt pågår för att klargöra detta, men oklarheterna innebär att ingen fordonsägare i dagsläget har tydliga planer eller pågående installationer för FRMCS. Nedan sammanställning avser därför enbart ETCS, det vill säga exklusive FRMCS.

Delar av den senaste genomförda analysen för 2024 (uppdaterad våren 2025) har summerats i detta kapitel. Totalt antal inrapporterade fordon uppgår till 1873 stycken att jämföra med 1783 stycken 2023.⁹

Antal fordon fördelat på fordonskategori

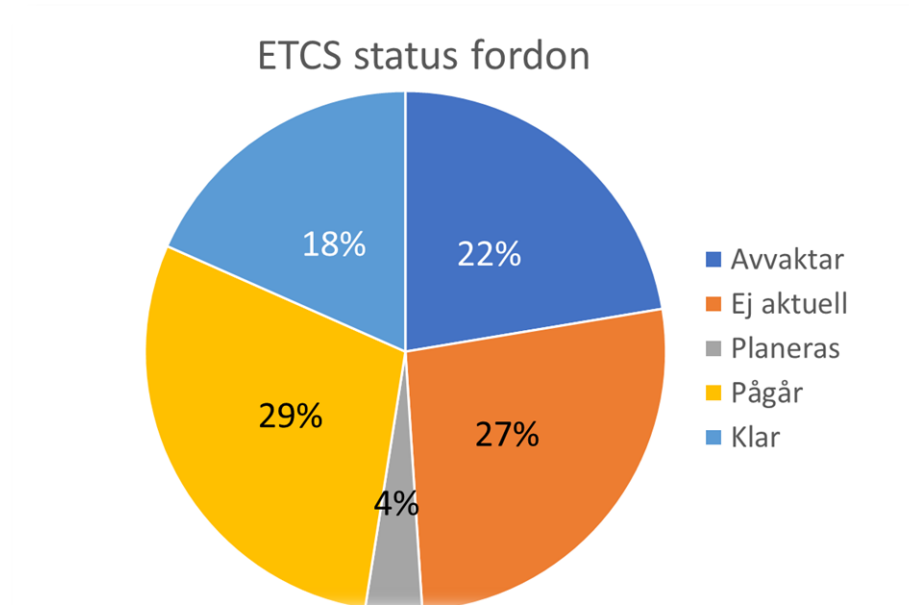


Figur 1 - Fordon fördelat på fordonskategorierna Persontrafik, Växlingslok, Godstrafik respektive Arbetsfordon (antal per kategori)

Figur 1 visar fördelningen i antal per respektive fordonskategori (typ av trafikering) såsom persontrafik, godstrafik, växlingslok respektive arbetsfordon. Det kan konstateras att tåg för persontrafik utgör drygt hälften av fordonsflottan i Sverige (55 procent), godståg en dryg tredjedel (37 procent), arbetsfordon 6 procent och växlingslok 2 procent.

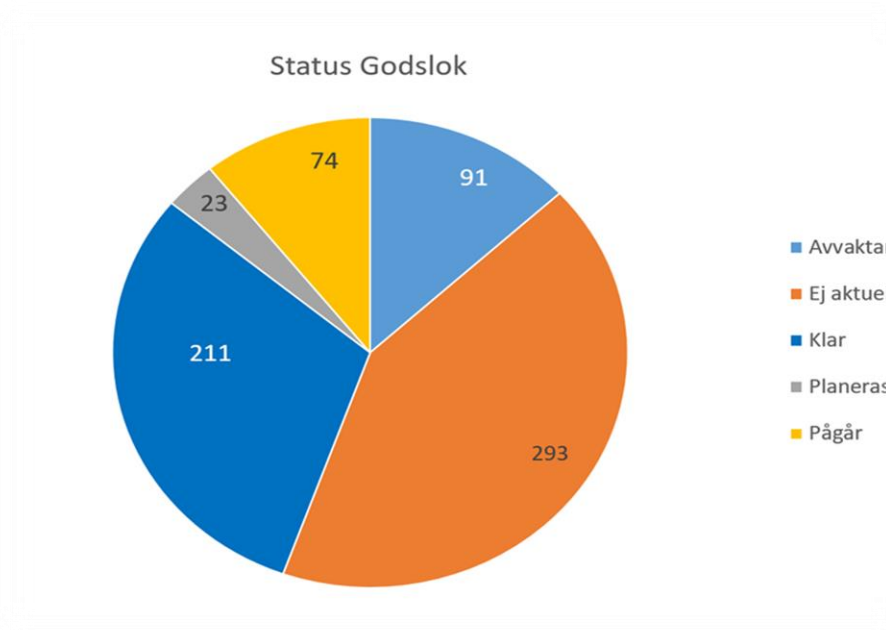
Figur 2 visar att fordon som är konverterade till ETCS ombordutrustning utgör 18 procent (337 stycken) emedan pågår utgör 29 procent (543 stycken). 4 procent (75 stycken) planeras för konvertering men har ej startat, 22 procent (412 stycken) avvaktar och 27 procent (506 stycken) är ej aktuella vid tidpunkten för inventeringen. Ej aktuella fordon avser sådana fordon som bedöms inte vara aktuella för att utrusta med ETCS ombord, exempelvis för att dessa planeras avvecklas eller avyttras i relativ närtid.

⁹ Med reservation för att data baseras på av fordonsägare inrapporterade uppgifter samt att det är en ögonblicksbild.



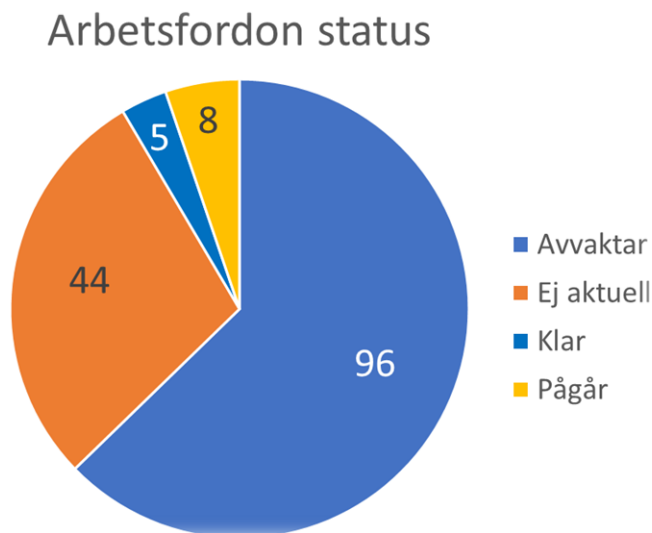
Figur 2 - ETCS status ombordinstallationer (procentuell fördelning per kategori)

I figur 3–5 nedan finns uppdelningen per fordonskategori och dess status med konvertering till ETCS ombordutrustning. Fördelningen av konverteringsstatus inom verksamma godsfordon i Sverige finns summerade i figur 3, totalt antal inrapporterade är 692 stycken. Störst andel är de ej aktuella som är 42 procent (293 stycken). 30 procent (211 stycken) är klara. 13 procent (91 stycken) avvaktar och för 11 procent (74 stycken) pågår konvertering. 3 procent (23 stycken) planeras för konvertering men har ej påbörjats.



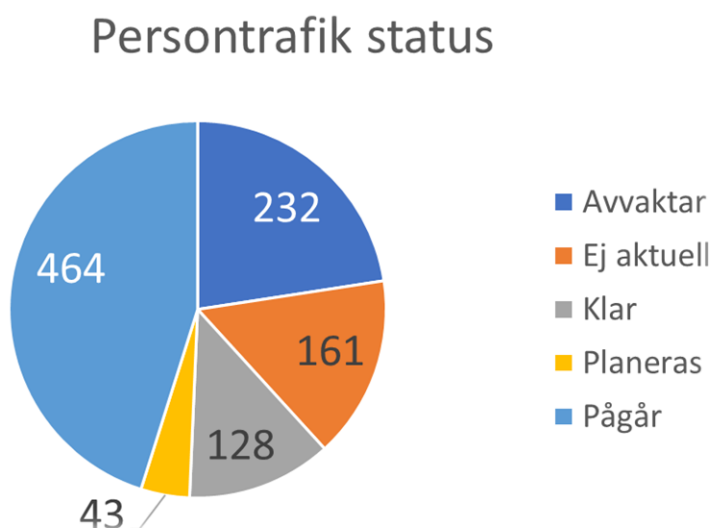
Figur 3 – Status ETCS ombordutrustning för godslok (antal per kategori)

Figur 4 visar de 153 stycken inrapporterade arbetsfordonen. Störst andel är de fordon som har status avvaktar med 63 procent (96 stycken). 29 procent (44 stycken) är ej aktuella, 5 procent pågående (8 stycken) samt 3 procent klara (5 stycken).



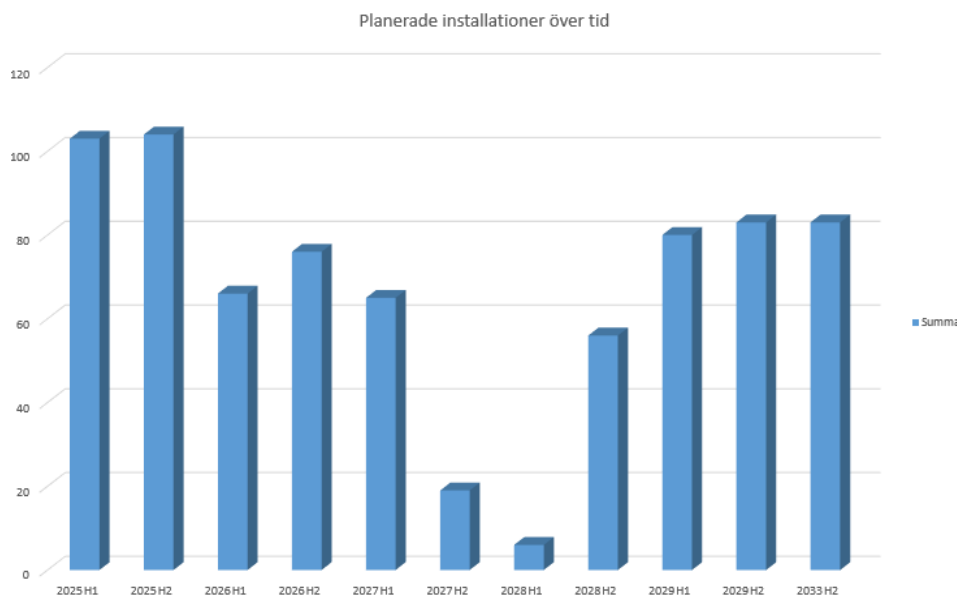
Figur 4 - Status ETCS ombordutrustning för arbetsfordon (antal per kategori)

För persontrafik så har 1028 stycken fordon inrapporterats och fördelas per status klar, pågående, avvaktande, respektive ej aktuellt enligt figur 5. Cirka 45 procent (464 stycken) är pågående, 23 procent (232 stycken) avvaktar, 16 procent (161 stycken) är ej aktuella, 12 procent (128 stycken) är noterade klara och 4 procent (43 stycken) planeras.



Figur 5 - Status ETCS ombordutrustning för persontrafik (antal per kategori)

Oaktat godstrafik, arbetsfordon eller persontrafik finns även i figur 6 en sammanställning som visar färdigställandet över tid. Figuren visar fordon med konverteringsstatus pågående, planerade samt avvaktande (i den mån en tidplan är angiven).



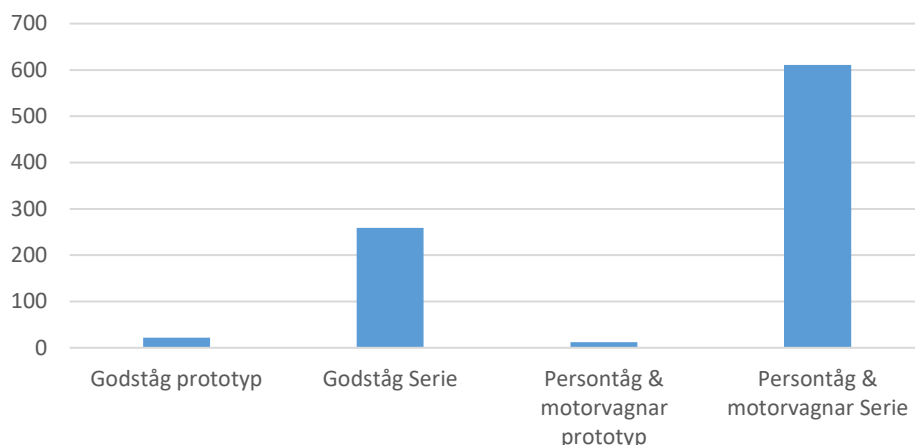
Figur 6. Antal planerade och pågående installationer i Sverige till och med år 2033. H1 avser de första 6 månaderna av ett år och H2 de sista 6 månaderna.

Utfallet varierar utifrån Trafikverkets planerade ibruktagningar av ERTMS. Under 2025 har sammanställts en uppdaterad plan för alla signalpåverkande åtgärder, däribland utrullningen av ERTMS, i en signalplan. Planen kan ge effekter på planerad takt och geografiskt fokus för fordonskonverteringen framgent.

3.1.4 Beviljat stöd för ERTMS ombordutrustning via CEF

Trafikverket koordinerar de svenska ansökningarna för bidrag från EU-fonder för ERTMS ombordutrustning, numera CEF och tidigare benämnd TEN-T. Nedan följer en sammanställning, i figur 7, av vad Sverige hittills beviljats i bidrag för ERTMS ombordutrustning fördelat per typ av trafik såsom persontrafik och motorvagnar respektive godståg samt fördelat på kostnader för prototyp respektive serieinstallation. Beviljade medel är inte detsamma som utbetalade medel.

Antal fordon per trafiktyp uppdelat i prototyp respektive serie som beviljats bidrag för ERTMS ombordutrustning



Figur 7 - Antal fordon inom Sverige som beviljats bidrag för ERTMS ombordutrustning.

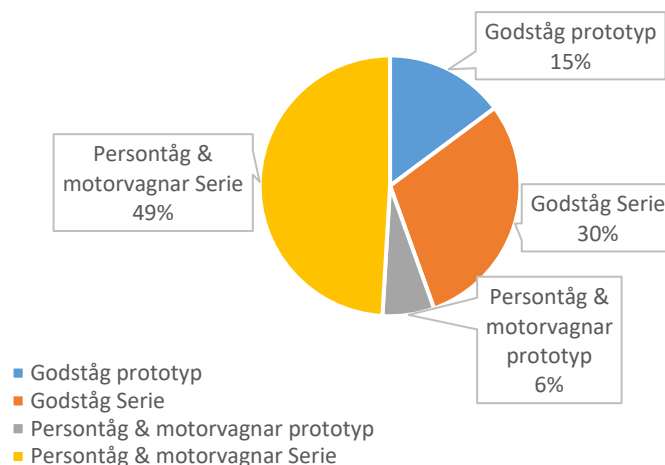
Flest till antalet är persontåg och motorvagnar i serieinstallationer, 611 stycken, följt av serieinstallationer för godståg, 259 stycken. Prototyperna är naturligt färre till antalet men domineras av godståg (22 stycken) vilket är nästan dubbelt så många jämfört persontåg och motorvagnar (12 stycken).

Fördelningen av beviljade medel är storleksmässigt motsvarande som antalet fordon, se figur 8 nedan. Totalt har cirka 770 miljoner SEK i CEF-bidrag hittills beviljats i ansökningar från Sverige för ERTMS ombordutrustning.

Serieinstallationerna har beviljats mest medel där persontåg och motorvagnar står för 49 procent (378 miljoner SEK) och godstågen för 30 procent (228 miljoner SEK). Prototyperna för godståg står för 15 procent (114 miljoner SEK) och prototyperna för persontåg & motorvagnar står för 6 procent (50 miljoner SEK).

Värt att notera är att långt ifrån allt som beviljats har utbetalats av olika anledningar. Exempelvis omprioritering och omplanering av fordonsägarna, justerade utrullningsplaner, förseningar i konverteringsprojekten som bland annat berott på fel/problem med ombordsystemen, resursbrist hos leverantör, problem i installationsförfarandet etc.

Andel beviljade medel för ERTMS Ombordutrustning per trafiktyp uppdelat prototyp respektive serie



Figur 8 - Andel beviljade medel för ERTMS Ombordutrustning per trafiktyp uppdelat prototyp respektive serie.

3.2 Dialog med branschen

Under arbetet med uppdraget har ett antal möten hållits med branschens aktörer dels inom ramen för befintliga forum, men även som komplement vid särskilda tillfällen inom ramen för aktuellt uppdrag. Därtill har enskilda träffar genomförts med underkategorier av järnvägsaktörer samt med de branschorganisationer som representerar olika delar av marknaden. Intervjuer och dialog har även genomförts i särskild ordning avseende kostnadsanalysen. Återkoppling har skett löpande i takt med att utredningen kommit längre och delresultat kunnat redovisas. Nedan följer en kort summering av inspel som kommit från branschen under arbetets gång.

3.2.1 Generella synpunkter

Branschen anser generellt, att ett betydande stöd är motiverat då ETCS i dagsläget inte anses medföra några direkta fördelar eller besparingar utan i huvudsak är en tillkommande kostnad, såväl gällande investeringen som drift och underhåll.

Vidare framhåller branschen vikten av att stödet utformas på ett enklare sätt än CEF-finansiering som anses mycket administrativt krävande.

Branschen är generellt positiv till att huvudsakligen driva på en önskad utveckling med ett statligt stöd det vill säga säkra en övergång till ERTMS. Samtidigt lyfter delar av branschen upp att det är viktigt att ta hänsyn till de investeringar som en del aktörer redan gjort där de själva burit hela eller större delen av kostnaden (beroende på om man har sökt, har kunnat söka och erhållit CEF-stöd eller ej) för investeringen samt även kostnader kopplade till brister som behövt åtgärdas i systemet.

När det gäller Trafikverkets planer för utrullningen av ERTMS framhåller branschen att man behöver se en ökad tydlighet i dessa och beständighet över tid för att i god tid kunna kostnadseffektivt planera för att utrusta fordonen. Planerna för utrullningen har förändrats ett antal gånger och med flera omtag, vilket har gjort och fortsatt gör det svårt att lita på och gå vidare med planering av och i riktning mot en utrustad fordonsflotta.

Det har även lyfts betydelsen att utforma stödet så det inte riskerar stoppa upp planerade eller pågående fordonsinstallationer i väntan på att förutsättningarna för och ikraftträdandet av ett stöd sker.

Avslutningsvis ser branschen att rapporten med förslag till utformning av ett stöd till investering i ombordutrustning med fördel skickas ut på remiss för möjlighet att tycka till och komma med ytterligare inspel.

3.2.2 Gods- och persontrafik

När det gäller specifikt gods och persontrafik framhåller branschen vikten av att ta hänsyn till skillnaderna som finns mellan olika företag där vissa har långa serier av fordon av samma typ medan andra har korta serier med flera olika fordonstyper, sistnämnt vilket innebär höga kostnader för typgodkännande blir särskilt påtaglig. Det har även framhållits önskan om förskottering av medel eftersom en stor kostnadspost normalt ligger tidigt i processen.

3.2.3 Arbetsfordon och växlingslok

För arbetsmaskiner har lyfts att det i princip enkom handlar om First-of-Class, vilket innebär höga kostnader för respektive fordon som behöver utrustas. Därtill kan det vara svårt att få lån för och kunna skriva av utrustningen kostnadseffektivt då avtalstiden i underhållskontrakten normalt sett är kortare än avskrivningstiden för ombordutrustning. Här lyfts även det faktum att man för arbetsfordon inte har möjlighet att söka CEF-finansiering. Det har även lyfts att arbetsfordon är en grundläggande förutsättning för att dels kunna rulla ut ERTMS, men även för att kunna genomföra nödvändiga underhållsarbeten på järnvägen.

3.2.4 Museifordon

För museitrafik har det lyfts fram att en grundläggande utmaning är en mycket stor fordonsflotta totalt sett, men att merparten av dessa fordon körs i mycket ringa omfattning och varierande över tid. Huvudsakligen bedrivs trafiken därtill under sommarperioden och fordonen ägs utav endera Statens transporthistoriska och maritima museer (SMTM) alternativt någon av föreningarna runt om i landet.

Särskiljande för denna kategori är de mindre föreningarna som drivs på ideell basis, vilket innebär flera utmaningar som är specifika för museifordon. Utöver själva

investeringen krävs även kompetens och resurser för att kunna genomföra ERTMS ombordinstallationerna, vilket generellt saknas hos föreningarna.

3.3 Ekonomiska förutsättningar

Stödet ska finansieras inom ramen för nationell transportplan 2026–2037, vilket innebär att totalkostnaden behöver prioriteras gentemot övriga åtgärder i planen.

Som beskrivits ovan finns idag EU-finansiering att söka via CEF, men därutöver handlar det i dagsläget om egenfinansiering av fordonsägarna. Vilka kostnader som uppstår vid övergången till ERTMS samt en prognos framåt gällande finansieringsbehovet beskrivs närmare i avsnitt 4.5 nedan.

3.4 Planeringsförutsättningar

Planen för utrullning av ERTMS på marksidan har som del i arbetet inför kommande nationell plan 2026–2037 tagit utgångspunkt i regeringens ambition att utrusta det svenska järnvägsnätet med ERTMS till år 2042. Strategin för utrullningen går övergripande ut på att först och främst prioritera de mest högtrafikerade stråken samt omhänderta de förutsättningar som råder avseende nuvarande anläggningsutformning, genomförbarhet med beaktande av volym och omfattning av även övriga behov av anläggningsändringar utöver signalsystemet. Därtill aspekten om vilket behov som föreligger ur ett anläggningsförvaltningsperspektiv att livscykelhantera de olika tekniska delsystemen (t.ex. ställverk) inklusive utrullning av opto samt radiokommunikationslösning (idag GSM-R, i framtiden FRMCS).

4 Analys av stödutformning

Olika kategoriseringar har övervägts och valet har landat på persontrafik, godstrafik, museitrafik samt arbetsfordon. Fortsättningsvis används denna indelning i aktuellt kapitel och efterföljande.

4.1 Persontrafik

Den kommersiella persontrafiken fungerar väl såtillvida att resandet ökat samt lönsamheten förbättrats över tid.

För den upphandlade persontrafiken har dock stora ekonomiska underskott hos flera regionala kollektivtrafikmyndigheter inneburit att utbudet minskats med motiveringen att resandet fortsatt ligger lägre än nivåerna år 2019, det vill säga före pandemin. Upphandlad persontrafik har även haft utmaningar med operatörer som går med stora ekonomiska underskott, vilket har inneburit förändringar på sammansättningen av denna delmarknad. Det konstateras samtidigt att det är för tidigt att säga om problemen blir det nya normala eller är övergående. Det har övervägts att göra åtskillnad mellan interregional och regional tågtrafik, men det har bedömts att det saknas skäl att göra den uppdelningen i sammanhanget av aktuellt uppdrag.

I syfte att fortsatt underlätta övergången till ERTMS finns anledning att stödja dessa fordonsägares investeringar i ombordutrustning.

4.2 Godstrafik

Transportarbetet för alla transportslag har minskat under 2023 jämfört 2019. Gods på väg är dock tillbaka på nivåerna före pandemin och är fortsatt störst med 53 procent av transportarbetet jämfört järnvägens 20 procent. Minskningen hänförs till konjunkturedgång, vilket bland annat syns i att utrikes trafik minskat. Järnvägens fördelar visar sig i statistiken fortsatt framförallt i de långväga tunga transporterna av malm och metall samt jordbruks- och skogsprodukter.

Godstrafikmarknaden år 2023 bedrevs av 15 kommersiella företag där marknaden framförallt domineras av Green Cargo, Hector Rail och LKAB Malmtrafik som tillsammans står för 80 procent av marknaden baserat på nettoomsättning. Företagens lönsamhet varierar, men framförallt de större uppvisar en minskad lönsamhet under 2023 och de mindre en förbättrad lönsamhet.

Även för godstrafiken finns anledning att stödja fordonsägarnas investeringar och påskynda övergången till ERTMS.

4.3 Museitrafik

Museitrafiken drivs av järnvägmuseet i Gävle alternativt genom de föreningar runt om i landet som ingår i intresseföreningarna SMOK (Svenska Motorvagnsklubben) och JHRF (Järnvägshistoriska Riksförbundet). Musietrafiken karaktäriseras av att det är trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt kulturhistoriska intresse eller sitt turistvärde.

Övergången till ERTMS innebär att vissa av de fordon som bedriver museitrafik kommer behöva ombordutrustning för ERTMS för att kunna trafikera sträckor som byggts om till ERTMS. I övrigt finns inga påtagliga fördelar utan det är främst en kostnad för att kunna trafikera som dessutom vida överstiger såväl fordonets ekonomiska värde som föreningarnas ekonomiska ställning.

Ett begränsat eller uteblivet statligt stöd riskerar att tränga undan denna trafik från bandelar där ERTMS är installerat och därmed att den kulturhistoriska trafiken minskar över tid och kan komma att upphöra på delar av järnvägsnätet där trafiken idag bedrivs.

Förslag om stödnivå bedöms med ledning därav ändamålsenlig att sätta till maximal stödnivå om 100 procent. I syfte att begränsa risken för staten givet de begränsade ekonomiska förutsättningarna och resurserna hos föreningarna och samtidigt säkra en prioritering av och bedömd kulturhistorisk relevans i fordonen som söks stöd för så bör endast Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM), i egenskap av fordonsägare, kunna söka stöd för museifordon.¹⁰

Dock bör omfattningen begränsas till upp till sju (7) stycken fordon och endast direkta kostnader. Samma beloppsgränser per fordon ska dock gälla även för museifordon som för övriga fordon som kan få stöd.

4.4 Arbetsfordon

Arbetsfordon nyttjas för olika typer av arbeten i anläggningen. Av dessa är det ett antal spårgående fordon t.ex. spårriktare, slipersbytare och ballastplog som används i det svenska järnvägsnätet, men även i andra europeiska länder. Ägare till maskinerna är såväl stora som små aktörer. Givet att det finns en marknad för denna typ av fordon genom de underhållskontrakt och investeringsprojekt som Trafikverket upphandlar så finns det en möjlighet att istället för att medge stöd för konverteringen låta marknaden ansvara för och erhålla ersättning för gjord investering genom att prissätta denna i de kontrakt man ingår med Trafikverket

¹⁰ I myndigheten ingår bland annat Järnvägmuseet. SMTM är den myndighet som har till uppgift att bevara och utveckla kulturarvet inom dessa områden och att bygga upp kunskaperna om det. Myndigheten ska verka för att dess verksamhet ska vara en angelägenhet för alla människor i samhället och ska verka för bevarande och brukande av kulturhistoriskt värdefulla järnvägsfordon. Förordning (2007:1198) med instruktion för Statens maritima och transporthistoriska museer.

eller andra beställare av åtgärder i anläggningen. Ett statligt stöd skulle dels potentiellt innebära mycket stora kostnader givet omfattningen av denna underkategori i fordonsflottan. Det skulle även låsa upp nyttjandet givet att staten kommer vilja säkerställa att ett nationellt stöd för ombordutrustning går till sådana fordon som har och fortsatt kommer nyttjas i huvudsak i det svenska järnvägsnätet.

Antal växlingslok i Sverige är få, men viktiga för järnvägssystemet. Växling används huvudsakligen för att flytta spårfordon inom driftplatser. Några exempel på växling är tågbildning, vilket innebär att koppla ihop ett antal vagnar och ett lok till gods- eller persontåg. Växling förekommer även på rangerbangårdar där vanligtvis godståg kopplas och dirigeras om till nya destinationer. Växlingslok har i flera fall liknande utmaningar som arbetsfordonen. Växlingsloken är färre till antal men huvudsakligen enskilda prototyper eller korta serier. Växlingsloken hanteras vidare i rapporten inom rubriken arbetsfordon.

Nackdelen med att inte medge stöd kan vara att andra europeiska länder för arbetsmaskiner erbjuder mer attraktiva villkor och att det därigenom flyttas maskiner dit helt eller att den huvudsakliga användningen sker utanför Sverige. Därtill finns en risk att mindre aktörer får svårt att hitta sätt att ekonomiskt kunna finansiera sådan investering utan att säkert veta att man kan få ersättning för investeringen i kommande underhålls- eller investeringskontrakt. En ytterligare utmaning kopplat till föregående är att baskontrakten har en begränsad avtalstid som är kortare än avskrivningstiden för ombordutrustning.

Trots detta föreslås att arbetsfordon i detta skede exkluderas som kategori av fordon som kan söka statligt stöd. Marknaden får istället prissätta denna investering i underhålls- eller investeringskontrakt. Krav på ombordutrustning ställs redan idag i underhållskontrakten, men kravefterlevnaden är bristfällig, varför det krävs att Trafikverket stärker kontroll och uppföljning samt vid behov ser över affären för basunderhåll. Det kan förväntas att kostnaderna för basunderhållskontrakten framgent kommer öka, vilket kommer märkas på underhållskostnaderna. Kostnaden kommer oavsett hamna hos Trafikverket, endera genom ett stöd till investering eller som en driftkostnad för underhåll.

Trafikverket bör med anledning av nämnda negativa aspekter fortsatt följa upp marknadens utveckling och analysera vilka åtgärder som kan vara ändamålsenliga att realisera framgent för att säkra erforderligt antal av rätt typ av arbetsfordon över tid. Inför nästkommande nationell plan 2030–2041 bör detta ingå särskilt i utvärderingen av det statliga stödet och bör vägas in i förslag till eventuell förlängning av stödförordningen och, vid behov, justering av densamma inklusive budget för den planperioden.

4.5 Kostnader för ERTMS ombordutrustning

4.5.1 Investering, utgifter och kostnader

Inför utformningen av ett statligt stöd till ombordutrustning är det viktigt att förstå hur investeringen i ombordutrustning för ERTMS påverkar både fordonsägarnas respektive operatörernas utgifter och deras kostnader. En utgift uppkommer vid anskaffningstillfället av en resurs, medan kostnader uppkommer vid förbrukning av densamma. Hur stor utgiften för investeringen i ombordutrustning blir avgör hur stort lån eller hur mycket eget kapital företagen måste ta in eller om de kan bära utgiften på egen hand. Storleken på de årliga kostnaderna påverkar företagens resultat och hur mycket företagen kan behöva höja priserna mot kunderna för att hålla nuvarande resultat intakt. För investeringen i ombordutrustning kommer utgiften när hårdvaran köps in, testas och installeras, medan kostnader för ombordutrustning bokförs som årliga avskrivningar (värdeminskningar). I tillägg till kostnader för avskrivningar tillkommer kostnader för själva finansieringen av investeringen, exempelvis räntebetalningar.

Avslutningsvis kan en samordning i branschen, så som att dela typgodkännande mellan flera fordonsägare, ha potential att minska de totala kostnaderna för ett First-of-Class godkännande.

4.5.2 Bedömt behov under livscykeln

Kostnadsanalysen, genomförd av extern oberoende part på Trafikverkets uppdrag, grundar sig på insamlade data från svenska fordonsägare, branschorganisationer, system- och teknikleverantörer, Trafikverkets egna uppgifter samt expertutlåtanden. För att bedöma rimligheten i resultaten så har även svenska- och europeiska rapporter om kostnader för ERTMS ombordutrustning analyserats. Samtliga uppgifter har justerats till 2025 års penningvärde, vilket säkerställer att analyserna blir både relevanta och jämförbara. Syftet är att ge en så korrekt kostnadsanalys som möjligt inför implementeringen av ERTMS-ombordutrustning under planperioden 2026–2037.

Analysen baseras på antagandet att aktuella fordon utrustas enligt gällande tekniska specifikationer, samt att teknikutvecklingen fortskrider i enlighet med de riktlinjer och policys som är kända i dagsläget. Därutöver bygger analysen på rådande planeringsförutsättningar och Trafikverkets bedömning att samtliga fordon i den svenska fordonsflottan ska vara utrustade med ERTMS nivå 2 BL3 senast år 2029 för att säkerställa bibehållen framkomlighet för fordonen (Regeringen, 2025). Vilket därmed påverkar analysperioden 2026–2029. Därefter förväntas uppgradering till BL4 och FRMCS inledas under analysperioden 2030–2037. Därav den höga siffran för antalet fordon i figur 8 nedan, först konverterar alla till ETCS för att senare uppgradera till BL4 och FRMCS. I praktiken förväntas en del fordonsägare ta första

steget tidigt under planperioden emedan andra kommer invänta senaste systemversion och gå direkt över till BL4 och FRMCS beroende på när markutrustningen planeras installeras på de platser där fordonen trafikerar. Det är från år 2030 inräknat att en viss andel, cirka 8 procent av fordonen, kommer bytas ut mot nya fordon som från början levereras med ombordutrustning.

När signalplanen och de finansiella förutsättningarna fastställs i nationell plan 2026–2037 kan underlagen samfällt användas för att planera mark- och ombordutrustningen samordnat och i mer detalj. Exempelvis finns behov av att säkerställa tillräcklig kapacitet på marknaden att genomföra ombordinstallationerna vilka behöver ske under begränsad tidsperiod för att undvika att fordonen blir en flaskhals för ERTMS-utrustningen.

Bedömningen som gjorts visar på följande totala kostnader för respektive kategori av fordon över nämnd tidsperiod innehållandes konvertering till ERTMS E2 BL3 2026–2029 samt efterföljande uppgradering till BL4 och FRMCS 2030–2037. Gjorda antaganden redovisas närmare i rapporten ”Kostnadsanalys till pågående regeringsuppdrag avseende ombordutrustning (2025)”.

ERTMS Fordons- anpassningskostnader 2026-2037 [Mnkr]	Antal fordon		Min		Max		Medel	
	Pilot	Serie	Pilot	Serie	Pilot	Serie	Pilot	Serie
Motorvagn	74	1293	560	2 754	2 464	4 370	720	3 712
Lokomotiv	121	1153	863	2 673	5 412	6 103	1 125	3 556
Växlingslok	29	54	301	169	390	333	332	307
Arbetsmaskin	88	123	892	733	2 127	2 207	1 824	1 279
Summa	312	2624	2 616	6 330	10 393	13 013	4 001	8 855
Totalt	2936		8 946		23 406		12 856	

Figur 8 - Prognostiserade kostnader för ERTMS fordonsanpassningsprojekt för planperioden 2026–2037 (exklusive utbildningskostnader som går att hänföra till engångskostnader vid pilotinstallationer)

Utöver de direkt investeringskostnaderna finns även indirekta kostnader samt löpande kostnader för drift- och underhåll, utveckling och avveckling. De löpande kostnaderna omfattas inte av ett stöd, men innebär kostnader som fordonsägaren enskilt behöver bära. Uppskattningar har gjorts avseende underhållskostnader för ETCS ombordutrustning där medianvärdet ligger på 82 000 kr per år och installation. Kostnaden för avveckling av ATC2 eller obsolet version av ETCS har ett medianvärde för engångskostnaden om 347 000 kr. Avskrivningstidens medianvärde är 10 år enligt insamlade uppgifter från branschen.

En fortsatt systematisk inhämtning av kostnadsuppgifter kan bidra till att lägga en mer stabil grund för kostnadsprognoser som underlag till exempelvis nästkommande nationell plan.

4.5.3 Budget för stöd till ombordutrustning 2026–2037

Trafikverket föreslår att tre (3) miljarder SEK av ramen i nationell transportplan 2026–2037 avsätts för ett statligt stöd till investering i ombordutrustning. Uppskattningsvis, med beaktande av att stöd föreslås betalas ut i efterskott när installation är färdig kommer det dröja ett par år innan upparbetningen börjar synas på allvar. Om stödet söks och erhålls som förväntat torde merparten betalas ut under 2028–2032 förutsatt stödet kan sökas under 2026. Avseende de föreslagna stödberättigade kategorierna av fordon (gods- och persontrafik samt museal trafik) uppgår de bedömda totala kostnaderna för en konvertering till ETCS till cirka 4 miljarder (2026–2029) och uppgradering samt installation av FRMCS (2030–2037) till drygt 5 miljarder. Totalt sett upp till drygt 9 miljarder för hela planperioden 2026–2037. Med 50 procent stödnivå innebär det ett uppskattat behov om upp till 4,5 miljarder statligt stöd för att täcka både konvertering till ETCS samt efterföljande uppgradering inklusive FRMCS. Direktivet i regeringsuppdraget har varit att medlen ska rymmas inom beslutad ram, vilket innebär att de behövt prioriteras i relation till alla andra prioriterade investeringar. Utifrån tidigare nämnda kostnadsnivåer och jämkning med andra planåtgärder har förslaget därav landat i ett belopp om 3 miljarder SEK för planperioden som en lämplig budget. Denna budget bedöms täcka konverteringen till ETCS. Dock är det en underfinansiering sett till kommande systemuppgradering och FRMCS.

Vidare är det viktigt att påpeka att kostnadsanalysen har strukturerats för att inrymma övergången till ERTMS under planperioden, men i praktiken kommer sannolikt ombordinstallationer ske även efter planperioden det vill säga bortom 2037. Signalplanen, som är del av nationell plan, i kombination med aktuell utredning ger förutsättningarna att kunna samordna planeringen av mark- och ombordsystem på ett mer detaljerat och kostnadseffektivt sätt.

Därtill inrymmer de uppskattade kostnaderna, särskilt gällande övergången till BL4 och FRMCS, under 2030-talet mycket stora osäkerheter givet att det i dagsläget finns mycket begränsad faktisk kostnadsdata att tillgå för detta teknikutvecklingssteg. Vilket är ytterligare ett skäl att vänta med att inkludera uppgraderingen i stödet.

Däremot är kostnadsutvecklingen i nivå med tidigare större utvecklingssteg (BL2 till BL3) och den trend för kostnadsökningar som kan skönjas även på europeisk nivå bland annat i rapport från DG Move. Trafikverket ser att myndigheten och branschen behöver fortsätta och intensifiera arbetet med åtgärder för att öka kostnadseffektiviteten i utrullning och utveckling av ERTMS.

I samband med arbetet inför nästkommande nationell plan 2030–2041 kommer en utvärdering av stödet framarbetas och utgöra faktaunderlag för att föreslå en ny budget i den nationella planen. För att kunna justera budgeten för ett godkänt stöd krävs en ny anmälan till kommissionen.

Så som förslaget är utformat kan medel betalas ut först efter att investeringen är klar dock senast 3 år efter beviljat stöd. I det fortsatta arbetet och beroende på om man går vidare med förslaget till investeringsstöd behöver det säkerställas att Trafikverkets anslag möjliggör beviljande av bidrag med möjlighet att betala ut det beviljade stödet efter färdig installation, det vill säga med fördröjning.

Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur behöver ändras för att bidrag till ombordutrustning ska få inkluderas i den nationella planen för transportinfrastruktur.

Den statliga medfinansiering till rullande järnvägsmateriel som får tas med i nationell plan enligt nuvarande lydelse gäller regionala kollektivtrafikmyndigheters möjlighet att få investeringsstöd till rullande materiel som fastställts i banhållningsplan för 2004–2015.¹¹

För att det ska vara tydligt att bidrag till ombordutrustning enligt den förordning som föreslås ska kunna tas med i nationell plan föreslås en egen och ny punkt för det i 3 § i förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, se förslag på ändring nedan i avsnitt *Författningsförslag*.

4.5.4 Kan stöd ges till den som redan installerat ombordutrustning?

Då det finns fordonsaktörer som tidigare har installerat ombordutrustning för ERTMS är i uppdraget särskilt utpekade att Trafikverket ska analysera möjligheterna att ge retroaktivt stöd till dessa.

Av kommissionen riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07) (härefter järnvägsriktlinjen) och kommissionens beslutspraxis följer att för att kommissionen ska godkänna stöd ska det vara nödvändigt samt ha en stimulanseffekt. Det innebär att det krävs att investeringen i ombordutrustning inte hade blivit av utan stöd. Det är inte närmare preciserat i järnvägsriktlinjen, men utifrån kommissionens nuvarande beslutspraxis verkar det vara möjligt att få en stödordning godkänd av kommissionen fast den inkluderar kostnader som uppkommit för stödmottagarna före det att ansökan om stöd gjorts. Detta dock under förutsättning att det varit klart för stödmottagarna att de kommer att få stöd före de vidtagit sin investering.

- Nederländerna har år 2023 vid en anmälan om ändring av sin stödordning för ombordutrustning fått godkänt att inkludera kostnader för stillestånd som uppkommit redan från 1 januari 2021. Det var för att regeringen redan i december 2020 meddelat att dessa kostnader skulle täckas och att det vid

¹¹ Jfr 3 § p.3 i förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och 1 § p.1 b) och 2 § p.9 i förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

den tidpunkten inte var någon stödmottagare som ådragit sig kostnader för stillestånd.¹²

- Italien har år 2023 vid en anmälan av en stödordning för ombordutrustning fått godkänt att inkludera kostnader för åtgärder som vidtagits redan från och med den 10 november 2021. Det var för att lagen som reglerade förutsättningar för stöd trädde i kraft redan den 10 november 2021.¹³

Det faktum att regeringen gett Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag torde utifrån kommissionens beslutspraxis inte vara tillräckligt. I Sverige är det ännu inte klart i vilken omfattning eller om det ens kommer införas ett stöd för ombordutrustning. Det föreligger således inget sådant förhållande som i Nederländerna och Italien som gjort att kommissionen godkänt att kostnader från en tidpunkt före kommissionens godkännande kan tas upp. Det torde således inte finnas förutsättningar att få godkänt en stödordning som inkluderar kostnader för åtgärder från tidpunkten för regeringens beslut om uppdrag till Trafikverket eller tidigare. Det är därför Trafikverkets bedömning att det inte är möjligt att retroaktivt ge stöd till operatörer som tidigare har installerat ombordutrustning för ERTMS.

I förordningen behöver finnas ett krav som ger stimulanseffekt. I utkastet till ny riktlinje¹⁴ preciseras hur kravet på stimulanseffekt ska uppfyllas. Det krävs bland annat¹⁵ att stödmottagaren har ansökt om stöd innan arbetet med investeringsprojektet inleds.¹⁶ Det är preciserat vad som är inledande av arbete i riktlinjen och det innebär att utgångspunkten i riktlinjen är att villkoret om stimulanseffekt inte kan uppfyllas om ett bindande åtagande att beställa utrustning eller ett annat åtagande som gör investeringen oåterkallelig gjorts före ansökan om

¹² Se punkt 43 i kommissionens beslut den 4 augusti 2023, SA.104642 (2023/N) – The Netherlands Amendments to ERTMS rail freight subsidy scheme.

¹³ Se punkt 63-66 i kommissionens beslut den 26 maj 2023, SA.102707 (2022/N) – Italy - Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment.

¹⁴ Den 18 juni 2024 presenterades utkast till ett meddelande från kommissionen Riktlinjer för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter (LMTG).

¹⁵ Det andra villkoret är att investeringen bör genomföras och avslutas senast ett år före det datum då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå, punkt 183 b i utkast på ny riktlinje.

¹⁶ Se punkt 70, 183 a och 184 i utkast till riktlinje.

stöd.¹⁷ I utkast till gruppundantagsförordning för transporter¹⁸ (härefter TBER¹⁹) finns motsvarande krav och definition.²⁰ Om den nya riktlinjen hinner träda i kraft före det att kommissionen fattat beslut om det anmälda stödet så ska den nya riktlinjen tillämpas trots att anmälan gjorts tidigare.²¹

Företrädare för fordonsägare har uttryckt att detta är ett olämpligt krav och att det riskerar att stoppa upp beställningar och att det är en nackdel i processen för ansökningar om CEF stöd då mognadsgraden är en faktor vid urvalet om vilka som ska få stöd. För att tillmötesgå detta behov skulle, utifrån kommissionens beslutspraxis och förutsättningar i Sverige, alternativet vara att stöd inte får ges om bindande åtagande att beställa utrustning eller ett annat åtagande som gör investeringen oåterkallelig ingåtts före ikraftträdandet av denna förordning. Om förordningen beslutas i ett tidigt skede, även om stöd inte kan sökas före det att kommissionen godkänt stödordningen, så ger detta fordonsägarna en frihet att från den tidpunkten då förordningen trätt i kraft gå vidare i sina processer utan att behöva fundera över om de riskerar att gå miste om ett stöd ifall bindande åtagande att beställa utrustning eller ett annat åtagande som gör investeringen oåterkallelig gjorts före ansökan.

Mot bakgrund av villkoret i utkast till ny riktlinje och att den sannolikt kommer hinna träda i kraft före att ett stöd godkänns av kommissionen så är det osäkert i vad mån kommissionen skulle godkänna det kravet. För även om kommissionen har utrymme att tolka sina villkor vid en anmälan så är det i och med definitionerna i utkastet svårt att se att utrymmet för tolkning skulle medge detta. Det är också så att om beställning har gjorts före ansökan om stöd så är inte heller behovet av stöd tydligt. Det bör därför ställas som villkor i förordningen att stöd inte medges om bindande åtagande att beställa utrustning eller ett annat åtagande som gör investeringen oåterkallelig ingåtts innan en ansökan om stöd har getts in.

¹⁷ Punkt 2.2 ee) i utkast till riktlinje. inledande av arbeten: antingen inledandet av bygg- och anläggningsarbeten som avser investeringen eller det första bindande åtagandet att beställa utrustning eller ett annat åtagande som gör investeringen oåterkallelig, beroende på vilket som görs först, markförvärv och förberedande arbeten såsom att erhålla tillstånd och utföra genomförbarhetsstudier anses inte som inledande av arbeten. vid företagsförvärv avses med inledande av arbeten tidpunkten för förvärv av de tillgångar som direkt hänför sig till den förvärvade anläggningen.

¹⁸ Den 18 juni 2024 presenterades utkast till kommissionens förordning genom vilken vissa kategorier av stöd till sektorerna för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget.

¹⁹ På engelska Transport Block Exemption Regulation.

²⁰ Se artikel 2 ee) och artikel 6.2 i TBER.

²¹ Punkt 257 i utkast till ny riktlinje. Utifrån den preliminära tidplanen ska den nya riktlinjen beslutas vid årsskiftet 2025/2026.

4.6 Svenskt stöd och CEF

4.6.1 Juridiska förutsättningar

Enligt regeringsuppdraget bör en särskild analys göras av hur ett svenskt stöd kan fungera parallellt med det stöd som finns hos EU.

Fonden för ett sammanlänkat Europa, förkortat CEF efter den engelska lydelsen,²² är en viktig finansieringskälla för ombordutrustning och det är möjligt att kombinera ett svenskt stöd med medel från fonden.²³ Det går att få upp till 50 procent av de stödberättigande kostnaderna i bidrag från fonden.²⁴ En åtgärd som fått bidrag får inte erhålla bidrag från annat unionsprogram för att täcka samma kostnader. Den kumulativa finansieringen får inte överstiga de totala stödberättigande kostnaderna för åtgärden.²⁵

Av järnvägsriktlinjen följer att stöd som godkänts genom tillämpning av järnvägsriktlinjen varken får kumuleras med annat statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (härefter EUF-fördraget) eller med annan unionsfinansiering, om en sådan kumulering leder till en stödnivå som är högre än den som anges i järnvägsriktlinjen.²⁶

Taket i järnvägsriktlinjen är 50 procent men om en högre stödnivå godkänts av kommissionen så är det den godkända nivån som utgör taket för stödet och för kumulering.²⁷ Kommissionen har till exempel godkänt en stödordning där stöd kan ges för 70 procent av de stödberättigande kostnaderna och det är tillåtet att kumulera stödet med annat statligt stöd och unionsfinansiering upp till 100 procent av de stödberättigande kostnaderna.²⁸

För att få godkänt en högre nivå än 50 procent även vad gäller kumulering krävs att medlemsstaten vid anmälan kan visa att åtgärderna är nödvändiga och proportionerliga. Behovet av högre stödnivåer kopplat till

²² På engelska Connecting Europe Facility (CEF).

²³ Artikel 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014.

²⁴ Artikel 15.2 a och 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014.

²⁵ Artikel 19.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014.

²⁶ Punkt 124 i järnvägsriktlinjen.

²⁷ Punkt 107 c, 108 och 124 i järnvägsriktlinjen och till exempel kommissionens beslut den 5 november 2019, SA.55451 (2019/N) – The Netherlands Support for ERTMS upgrade, punkt 19, 40 och 46.

²⁸ Se punkt 25, 61 och 77 i kommissionens beslut den 26 maj 2023, SA.102707 (2022/N) – Italy - Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment.

driftkompatibilitetsåtgärder för ERTMS har godkänts av kommissionen i ett flertal fall.²⁹

Utifrån kommissionens beslutspraxis framgår att medlemsstaten i anmälan av sin stödordning behöver klargöra hur man ska säkerställa att villkor om kumulering i järnvägsriktlinjen ska efterlevas.³⁰ I förslaget till förordning ska det därför regleras hur annat statligt stöd och unionsfinansiering ska hanteras.

4.6.2 Hur bör CEF och annat stöd hanteras?

EU-finansiering via CEF är en viktig källa till stöd för de Svenska järnvägsföretag som äger sådana fordon vilka är berättigade att söka och erhålla stöd. För den händelse en aktör söker stöd såväl via CEF som nationellt stöd i Sverige föreslås att man ska kunna erhålla upp till 75 procent kostnadstäckning. Därigenom ges möjlighet att erhålla EU-stöd och statligt stöd samtidigt som fordonsägaren själv behöver stå en del av kostnaden vilket bidrar till incitament att hålla nere kostnaderna och hitta effektiva lösningar.

Utfallet av de CEF-processer där fordonsägare på den svenska marknaden erhållit stöd visar att man normalt sett erhåller en betydligt lägre finansieringsgrad än de maximala 50 procent som stödet kan innebära. Vidare tenderar inkomna ansökningar och däri äskade belopp vida överstiga allokerade CEF-medel till ERTMS, vilket innebär att konkurrensen är stor mellan ansökningar och därmed ställs höga krav för att kunna erhålla stöd. Vidare visar en undersökning från 2025³¹ att under åren 2021–2023 tilldelades sju stycken så kallade megaprojekt (t.ex. Fehmarn Bält och Rail Baltica) hälften av de €15,5 miljarder tillgängliga CEF-medlen emedan ERTMS enbart erhållit €700 miljoner. Kostnaderna för ERTMS är stora, men nyttan beskrivs i rapporten som stor. Visserligen konstateras att budgeten för ERTMS utökades väsentligt år 2024, men är fortsatt relativt liten. Detta visar att det finns en utmaning med att erhålla CEF-finansiering för kommande ERTMS ombordinstallationer särskilt eftersom även övriga Europa planerar öka takten i utrullningen. Det kan således förväntas innebära en fortsatt påtaglig konkurrens om begränsade CEF-medel förutsatt att det även i kommande EU-budgetar fortsatt satsas på att stödja interoperabilitet på järnvägen.

Inom nuvarande CEF finns medel att söka till och med år 2027 och det har funnits diskussioner på europeisk nivå kring framtiden för CEF och vilka järnvägsrelaterade investeringar man avser stödja ekonomiskt därefter. I EU:s

²⁹ Se punkt 60 och fonot 27 i i kommissionens beslut den 26 maj 2023, SA.102707 (2022/N) – Italy - Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment.

³⁰ Punkt 124 i järnvägsriktlinjen. Om kommissionen godkänt högre nivåer än vad som står i järnvägsriktlinjen är det dessa som gäller.

³¹ T&E (2025). Connecting European Railways

föreslagna (juli 2025) långtidsbudget för 2028–2034 inkluderas fortsatt möjlighet att söka CEF-finansiering bland annat för investeringar i ERTMS.

4.7 Villkor, process och arbetssätt

4.7.1 Vilka kostnader ska vara ersättningsgrundande

Kostnaderna för att investera i ombordutrustning ser olika ut beroende på om det är fråga om First-of-Class (första fordonet i en serie) eller serieinstallation (efterföljande fordon av samma typ). First-of-Class kostar normalt betydligt mer och påverkar särskilt de aktörer som har få fordon av samma typ t.ex. mindre företag inom godstrafiken. Stödet bör rimligen ta hänsyn till detta faktum i utformningen. Det finns skäl att därmed lägga tyngdpunkten av stödet på att säkerställa erforderliga investeringar i nödvändiga typinstallationer.

Serieinstallationen är en mindre kostnad, men även denna finns skäl att ha stöd för i syfte att påskynda omställningen till ERTMS. Gällande radiokommunikation är det endast för kommande FRMCS som ett stöd är aktuellt. Eftersom GMS-R redan idag är standard bedöms inget stöd för nuvarande teknik vara motiverat.

De faser tillika kostnadsposter som föreslås ingå är design, installation och anpassning samt validering och godkännande.

Fordonsägarna kommer också att få indirekta kostnader, såsom utbildning av personal, stilleståndskostnader, intäktsbortfall m.m. när delar av fordonen inte är tillgängliga för trafikarbete på grund av ombyggnadsarbetena för ERTMS. Dessa indirekta kostnader bör inte omfattas av stödsystemet, eftersom dessa är svåra att beräkna och kontrollera och kan få oönskade effekter, exempelvis vad avser trafikeringen. Bedömningen är att med det stöd som föreslås här, uppnås tillräckliga incitamenteffekter. Med det sagt, för tydlighets skull, visar tidigare utredningar kring kostnaderna för ERTMS ombordutrustning att det kan finnas relativt stora indirekta kostnader. Ett sätt för staten att minska denna ekonomiska börda är genom att skapa tydliga förutsättningar med planer för utrullning av ERTMS som håller och som kommuniceras i god tid så att marknaden har möjlighet att planera utbytestakten i fordonsflottan på ett effektivt sätt.

Vidare bör ett stöd endast ges för övergången till ETCS, vilket vill säga inget stöd till uppgradering från BL3 till BL4. Detta för att maximera effekten och tillse att de begränsade medlen läggs på att öka takten i övergången från ATC till ETCS.

4.7.2 Stödmottagare

Begränsning av ansökningsförfarande och stödmottagande till fordonsägaren är det administrativt enklaste. Det är upp till fordonsägaren som sökande att se till att de uppgifter som lämnas är korrekta och att förutsättningar finns att installera

utrustning i fordon. Rättigheter och skyldigheter mellan fordonsägaren och fordonsinnehavare ifall det inte är densamma är inte något som berör Trafikverket. Stöd till fordonsägaren överensstämmer även med ansökningsförfarandet enligt CEF och gör att de villkor i den föreslagna förordningen såsom till exempel uppgifter om CEF ansökan och eventuellt beviljat CEF stöd finns hos den som söker stöd via Trafikverket.

För tydlighets skull, eftersom även Trafikverket är fordonsägare, kommer myndigheten att exkluderas från möjligheten att erhålla stöd.

4.7.3 Stödperiod

I syfte att installationerna sker skyndsamt bör stödet först och främst driva mot år 2030 för att tillse så många fordon som möjligt kan konverteras i närtid. Detta för att minska risken för att det längre fram blir utmaningar att hinna med att konvertera fordonsflottan, vilket skulle kunna ske om alltför många väntar med övergången till ERTMS tills efter år 2030. Behovet under 2030-talet kan lämpligen ses över ånyo i samband med arbetet inför nästkommande nationell plan 2030–2041 då det även är möjligt att utvärdera hur stödet fungerat fram till dess och vilket behov som fortsatt föreligger.

För att kommissionen ska godkänna stödet ska det vara begränsat till fem år. Därefter behöver en ny ansökan till kommissionen göras om man önskar förlänga stödet.³²

4.7.4 Prioritering av stöd

Det har övervägts om stödet bör prioriteras till de som i relativ närtid avser trafikera de sträckor där ERTMS är utrullat eller planeras rullas ut. Dock innebär en sådan prioritering en svårighet i att kunna säkerställa att man i praktiken sedan kommer att trafikera de mer prioriterade sträckorna. Om det villkoras utifrån planerad trafikering finns risken att det blir en inlåsnings effekt som inte tar hänsyn till behovet av flexibilitet i nyttjande av fordonsflottan på en marknad där förutsättningarna kan förändras över tid. Därför har bedömningen landat i att det mest passande, för att säkerställa alla fordon utrustas med ERTMS ombordutrustning, är att låta fordonsägarna själva avgöra utifrån sina förutsättningar och sin fordonsflottas livscykel när det är mest passande att söka stöd. Stödet bör därmed prioriteras utifrån när ansökan inkommit.

³² Antingen anmäla eller undersöka förutsättningar för att stödet kan undantas från ansökan enligt något regelverk som vid den tidpunkten undantar stödet från krav på ansökan. Det kan dock vara enklare att anmäla en förlängning i och med redan godkänt en gång än att justera stödet så att det uppfyller villkoren i ett annat regelverk.

4.8 Utblick mot angränsande länders stöd

I uppdraget ingår att översiktligt beskriva motsvarande stöd i angränsande länder. Nedan görs en kort summerande analys i relevanta delar. I bilaga A redogörs mer fullödigt, baserat på dokument och intervjuer, för stödets utformning, de nationella förutsättningar som påverkat dem samt lärdomar som kan vara relevanta för svensk kontext.

De nordiska länderna har, baserat på kontexten för och syftet med ett statligt stöd, gjort olika val gällande utformningen av ett stöd till investering i ombordutrustning. Vissa val är relevanta även i utformningen av ett svenskt stöd och har fungerat som inspel till och överväganden kring utformningen. Exempelvis kan nämnas att det gällande stödnivå är relevant att välja en nivå i paritet med grannländerna då det finns en nordisk marknad av fordonsägare som verkar i flera eller samtliga länder. Villkoren bör i stort, om inte skäl finns att avvika, generellt likna varandra för att undvika konkurrens mellan länderna där fordonsägarna väljer marknad utifrån vart de bästa villkoren erbjuds. Gällande vilka kategorier av fordon som kan bli aktuella för stöd finns resonemang från Danmark och Norge som är relevanta även i en svensk kontext, t.ex. Norges resonemang avseende att exkludera arbetsmaskiner från stödet respektive Danmarks val att stödja veteranåtg.

5 Förslag till utformning av statligt stöd för investering i ERTMS ombordutrustning

5.1 Förordning och anmälan till kommissionen

Regeringen har som målsättning att ERTMS ska införas i hela det statliga järnvägssystemet till 2042. För att kunna använda järnvägssträckor som är utrustade med ERTMS krävs det att fordonen som trafikerar sträckan har rätt ombordutrustning. Införandet av ERTMS innebär krav på fordonsägare att investera i utrustning till sina fordon för att hantera det nya systemet. Trafikverket har fått i uppdrag att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS.

Ett investeringsstöd till ombordutrustning kräver anmälan och godkännande av kommissionen innan det kan genomföras.³³ Förutsättningar för att få stöd godkänt följer av järnvägsriktlinjen³⁴ och kommissionens beslutspraxis.³⁵ Kommissionen har tagit fram utkast på gruppundantagsförordning för transporter, TBER,³⁶ som efter ikraftträdande kommer möjliggöra investeringsstöd för ombordutrustning utan anmälan under förutsättning att villkoren i TBER följs. Det finns även utkast på en ny riktlinje³⁷ som ska ersätta järnvägsriktlinjen när den träder ikraft.

För att inte behöva anmäla varje individuellt stöd kan en förordning som reglerar förutsättningar för stöd anmälas till och godkännas av kommissionen. Trafikverket föreslår därför att förutsättningar för stöd regleras i en ny förordning och har i enlighet med uppdraget tagit fram nödvändiga författningsförslag. Förslaget är framtaget med hänsyn till gällande järnvägsriktlinje och praxis eftersom de nya reglerna bara är ett förslag och det därför är oklart vad den slutliga regleringen

³³ Maximalt 300 000 euro i stöd under en treårsperiod enligt artikel 3.2 i kommissionens förordning (EU) 2023/2831 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse. Maximalt 750 000 euro i stöd under en treårsperiod enligt artikel 3.2 i kommissionens förordning (EU) 2023/2832 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

³⁴ Meddelande från kommissionen gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07)

³⁵ Artikel 93 i EUF-fördraget och hur det ska uppnås avsnitt 6 i järnvägsriktlinjen och specifikt villkoren för stöd som främjar driftskompatibilitet.

³⁶ Den 18 juni 2024 presenterades utkast till kommissionens förordning genom vilken vissa kategorier av stöd till sektorerna för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget.

³⁷ Utkast från den 18 juni 2024 meddelande från kommissionen riktlinjer för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter, C(2024) 3948 final.

kommer bli. När nya regler antas kan det därför finnas behov av att se över förslaget till förordning beroende på var i processen man befinner sig.³⁸ Även om TBER skulle träda i kraft så förordas en anmälan enligt riktlinjen då det är rättssäkrare för stödmottagarna. Det säkerställer också på ett bättre sätt att de villkor som man vill ställa upp för stödet är förenliga med unionsrätten. Det är även enklare både för stödgivande myndighet och stödmottagare att hantera förutsättningarna i en anmäld nationell förordning än att behöva ta hänsyn till begränsningar och villkor i första kapitlet i TBER. Att reglera förutsättningar för stöd i en förordning gör stödet rättssäkert, transparent och icke-diskriminerande i och med att det blir tydligt för alla under vilka förutsättningar ett stöd kan sökas och erhållas.

5.1.1 Tidsbegränsning om fem år för stödet

Av järnvägsriktlinjen framgår att för att få en stödordning godkänd av kommissionen måste stödet vara begränsat till högst fem år.³⁹ Förslaget är därför att anmälan avser stöd till och med 2030. Det innebär att 2030 är det sista år som stöd kan beviljas men att utbetalning av stöd kan komma senare år eftersom det betalas ut efter färdig installation.⁴⁰ I förordningen ska det finnas ett villkor om att stöd bara ges om förenligt med Europeiska kommissionens beslut för att säkerställa att bland annat detta krav om tidsgräns för stödet upprätthålls.

I utkast till ny riktlinje kan kommissionen godkänna stödordningar för investeringsstöd på upp till tio år.⁴¹

5.2 Vem kan ansöka och erhålla stöd (stödmottagare)

Den som ansöker och kan erhålla stöd är den som är registrerad som fordonsägare för det fordon man söker stöd för att utrusta med ombordutrustning. Investeringsstödet syftar till att utrusta fordon som inte har ERTMS-ombordutrustning. Om ett fordon är utrustat med ETCS och STM för Sverige så kan till exempel stöd bara sökas för att byta ut GSM-R mot FRMCS.

De kategorier av fordon för vilka stöd kan sökas är fordon som används för persontrafik, godstrafik eller museitrafik på det statliga järnvägsnätet. För övriga fordon ska det inte vara möjligt att söka stöd till exempel arbetsfordon, tunnelbane- eller spårvägsfordon. Det är endast Statens transporthistoriska och maritima museer som fordonsägare av fordon för museitrafik, museifordon, som kan söka stöd för fordon som används för museitrafik. Statens transporthistoriska och maritima museer kan söka stöd för installation på upp till sju museifordon.

³⁸ I utkast till ny riktlinje regleras driftskompatibilitetsstöd i avsnitt 4.2.2.4.

³⁹ Punkt 97 i järnvägsriktlinjen.

⁴⁰ Behövs sedan en ny anmälan till kommissionen för att kunna förlänga stödordningen och bevilja stöd efter 2030.

⁴¹ Punkt 76 i utkast till ny riktlinje.

Stödet ska gå till att utrusta befintliga fordon och stöd ska inte kunna sökas för kostnader för ombordutrustning vid beställning av nya fordon. Det krävs därför att det fordon som stödmottagaren söker stöd för finns registrerat i Transportstyrelsens nationella fordonsregister, NVR, eller i det europeiska fordonsregistret, EVR⁴² samt att fordonet är godkänt för trafik i Sverige.⁴³

Detta säkerställer också att stödmottagaren verkligen är fordonsägare samt att stödet kan kopplas till ett specifikt fordon då alla registrerade fordon har ett unikt identifieringsnummer. Av registret framgår även användningsområde och fordonets utrustning. Den sökande kan skicka in ett aktuellt utdrag ur registret för att visa att den är fordonsägare samt att fordonet används för persontrafik, godstrafik eller museitrafik.

Att fordonet ska vara godkänt för trafik i Sverige stärker kopplingen till den svenska fordonsstrategin och ger bättre förutsättningar att komma åt problematiken med att fordon i trafik på det svenska järnvägsnätet utrustas i för långsam takt.

5.2.1 Vilka kostnader är ersättningsbara

Stöd gäller endast för direkta kostnader, dvs. inköp av den tekniska utrustningen (ETCS, FRMCS och STM för Sverige) samt installationen av denna i fordonen.⁴⁴ Detta innebär kostnader direkt kopplade till de fordon som byggts om för ERTMS och därmed enkla att verifiera. Det är bara dessa kostnader som stöd får lämnas för så kallade stödberättigande kostnader.

Indirekta kostnader samt projektkostnader är inte stödberättigade. Ej heller drift- och underhållskostnader då stödet avser investeringen och inte löpande kostnader.

5.2.1.1 Tekniska specifikationer

I Trafikverket signalplan, vilken är en bilaga till nationell plan, finns bland annat Trafikverkets utrullningsplan för ERTMS i statens järnvägsinfrastruktur. Det är en plan som visar vad Trafikverket rullar ut i anläggningen och en tidplan för det.

ERTMS-ombordssystemplan är under framtagande och kommer innehålla en beskrivning av vad som krävs för att ERTMS-ombord på fordonet ska kunna fungera med Trafikverkets ERTMS i infrastrukturen. Ombordssystemplanen ses över vid behov i koppling till signalplanen eller uppdaterad TSD.

⁴² På engelska European Vehicle Register.

⁴³ Finns exempel i kommissionens beslutspraxis på att möjligt att ha dessa krav se punkt 17 och 18 i kommissionens beslut den 26 maj 2023, SA.102707 (2022/N) – Italy - Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment.

⁴⁴ Det är kostnader som är tillåtet att ha som stödberättigande kostnader och kommissionen tillåter även andra, jämför punkt 106 i järnvägsriktlinjen. I utkast till ny riktlinje punkt 186 och 187.

En hänvisning bara till kommissionens vid var tid gällande genomförande-förordning är inte tillräckligt för då kan stöd sökas för utrustning som inte är kompatibel med Trafikverkets ERTMS i järnvägsinfrastrukturen. Detta leder till merkostnader för Trafikverket. Därför bör en förutsättning för stöd vara att det bara får lämnas för ombordutrustning som vid fordonsägarens beställning uppfyller förutsättningarna i publicerad ERTMS-ombordssystemplan. Vid ansökan kan till exempel fordonsägaren intyga att så kommer ske och inför utbetalning av stöd ge in underlag som visar att den installerade ombordutrustningen uppfyller kraven.

ERTMS-ombordssystemplan är under framtagande av Trafikverket och tidplanen är att den ska vara klar under 2025 för att kunna publiceras till årsskiftet. Det bör finnas förutsättningar att ERTMS-ombordssystemplan är klar i tid för anmälan av förordningen till kommissionen och förordningens ikraftträdande.

Förordningen ska inte behöva ändras bara för att ERTMS-ombordssystemplanen ändras och därför hänvisas till publicerad ERTMS-ombordssystemplan.

5.2.2 Vilka nivåer av stöd ska gälla

Stödnivån föreslås vara 50 procent av de stödberättigande kostnaderna per fordon för gods- och persontrafik.⁴⁵ För museitrafik föreslås istället att stödnivån ska vara 100 procent av stödberättigande kostnader per fordon.⁴⁶

Det behöver även finnas ett beloppsmässigt tak för hur mycket stöd per fordon som kan beviljas. För det första fordonet i en stödmottagares serie det vill säga det fordon som kräver en typinstallation/prototypinstallation, typfordonet, ska stödbeloppet vara begränsat till 10 miljoner kronor.⁴⁷ För stödmottagarens övriga fordon i samma serie som typfordonet ska stödbelopp per fordon vara högst 4 miljoner kronor. Dessa beloppsbegränsningar gäller per fordon oavsett om det är installation av ombordutrustning på fordon för godstrafik, persontrafik eller museitrafik.

⁴⁵ Nivån är i enlighet med den nivå som det finns en presumtion för att den är förenligt, punkt 107 c järnvägsriktlinjen (i praxis har kommissionen godkänt högre om nödvändigt och proportionerligt). I utkast till ny riktlinje fortsatt presumtion för att förenligt om 50 upp till 80 procent för högre krävs att medlemsstat kan visa på behov, ny riktlinje punkt 186, 189 och 190.

⁴⁶ Stödet till museifordon för museitrafik är inte statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget och därför kan ett stöd om 100 procent föreslås. De fordon som SMTM har är en del av kulturarvet och museitrafiken bedrivs på grund av sitt historiska intresse. SMTM är organiserat på ett icke-kommersiellt sätt (utställningar är gratis för besökare under 19 år och får bara ta ut avgifter för att täcka kostnader) och är således av icke-ekonomisk art. I vart fall så rent lokal verkan och därför inte påverkat handeln mellan medlemsstaterna, punkt 34 och 196ff i kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (2016/C 262/01).

⁴⁷ På engelska First of Class.

Stödet ska baseras på kostnadsuppskattning för den aktuella investeringen vilket innebär att sökande behöver ge in offert eller annat underlag som visar beräknad kostnad för inköp och installation på de fordon som stöd söks för i samband med ansökan. Det belopp som beviljas i stöd per fordon baseras på detta underlag. Den som beviljats stöd kan maximalt erhålla det stödbelopp som framgår av Trafikverkets beslut.

5.2.3 Stöd från annat håll (kumulering)

Det ska inte vara möjligt att kombinera det statliga stödet med annat statligt stöd för samma stödberättigade kostnader till exempel statligt stöd från annat medlemsland eller annat nationellt statligt stöd.

Centralt förvaltnad unionsfinansiering som inte står direkt eller indirekt under medlemsstatens kontroll utgör inte statligt stöd såsom till exempel CEF.⁴⁸ För att ge incitament att söka CEF eller annan centralt förvaltnad unionsfinansiering föreslås att sökande ska kunna kombinera det svenska stödet med sådan finansiering upp till 75 procent av de stödberättigande kostnaderna.⁴⁹ Se avsnitt 4.5 för motivering.

För att kontrollera detta ska sökande i ansökan om stöd lämna uppgift om eventuellt sökt eller beviljat stöd. Om förhållande ändras finns även en skyldighet enligt förordningen att upplysa Trafikverket om detta. Det finns även reglerat en återbetalningsskyldighet för det fall sökande beviljats för högt belopp.

5.3 Krav för att erhålla stöd

5.3.1 Ansökan krävs före beställning

Det föreslås att stöd inte ska kunna beviljas om bindande åtagande att beställa utrustning eller ett annat åtagande som gör investeringen oåterkallelig ingåtts innan en ansökan om stöd har getts in, se redogörelse ovan i avsnitt *Kan stöd ges till den som redan installerat ombordutrustning?* En ansökan om stöd måste således ha lämnats in före detta och det föreslås därför att förordningen innehåller villkor om det.⁵⁰

⁴⁸ Om unionsfinansiering ska räknas som statliga medel beror på om de nationella myndigheterna har utrymme att själva bedöma hur medlen ska användas, särskilt vad gäller valet av stödmottagare. Om medel däremot tilldelas direkt av unionen utan utrymme för skönsmässig bedömning för de nationella myndigheterna, utgör de inte statliga medel, se punkt 60 i kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (2016/C 262/01).

⁴⁹ Punkt 124 i järnvägsriktlinjen och beslut där kommissionen godkänt högre nivåer punkt 25, 61 och 77 i kommissionens beslut den 26 maj 2023, SA.102707 (2022/N) – Italy - Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment. I utkast till ny riktlinje regleras kumulering i punkt 78 och 79.

⁵⁰ I utkast till ny riktlinje punkt 183 och punkt 54 ee).

Detta kan vara något som sökande intygar i ansökningsblanketten och vid behov även ger in underlag som visar att villkoret är uppfyllt.

5.3.2 Företag i svårigheter m.m.

För att kunna beviljas stöd får en stödmottagare inte vara ett företag i svårigheter⁵¹ enligt kommissionens beslutspraxis och ett sådant villkor ska därför inkluderas i förordningen.⁵² Trafikverket föreslår även som ett krav att en stödmottagare för att kunna beviljas stöd inte har skulder för svenska skatter eller avgifter hos Kronofogdemyndigheten. Det är ett rimligt krav att den som ska beviljas stöd inte brister i detta.

Detta kan vara något som sökande intygar i ansökningsblanketten och vid behov även ger in underlag som visar att villkoren är uppfyllda. Då det kan förflyta en tid mellan ansökningstillfället och tidpunkten för beslut om att bevilja stöd bör en kontroll av detta villkor ske även i nära anslutning till att beslut om stöd ska fattas.

5.3.3 Internationella sanktioner

Om det sökande företaget, dess företrädare eller någon i ägarkedjan omfattas av internationella sanktioner meddelade av Förenta nationerna eller Europeiska unionen så ska stöd inte kunna beviljas eller utbetalas om förhållandena ändras mellan tidpunkten för beviljande och utbetalning av stöd. Det föreslås därför att förordningen innehåller villkor kring detta.

Det kan vara något som sökande intygar i ansökningsblanketten och vid behov även ge in underlag som visar att villkor är uppfyllda. Kontroll kan även ske mot officiella listor som upprätthålls av EU och FN.

5.3.4 Tidsgräns för när installation ska vara klar och godkänd

Det behöver finnas en tidsgräns för när installationen senast ska vara klar för att stödet faktiskt ska påskynda antalet fordon i Sverige med ombordutrustning i linje med fordonsstrategin. Tidsramen är satt utifrån en avvägning mot behovet av att få ut fordon med ombordutrustning så snart som möjligt, att typinstallationer kan ta tid och att en ansökan om stöd kan innehålla ett stort antal och/eller en variation av fordon. Det förslås därför ett villkor om att installationen ska vara klar och fordonet godkänt för trafik med den nya utrustningen senast tre år från den dag då stöd

⁵¹ Se definitionen i punkt 20 i Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01).

⁵² Är ett krav även i utkast på ny riktlinje, punkt 52.

beviljades.⁵³ Den som söker stöd måste därför ha en tidplan för investeringen som visar hur detta villkor kan uppfyllas. Se avsnitt 4.3 för bakomliggande motiv. Efter ansökan från den som beviljats stöd får Trafikverket förlänga denna frist om det finns särskilda skäl.

5.3.5 Användning av fordon på järnvägsnätet i Sverige

Som nämnts tidigare har Sverige valt fordonsstrategin och för att stödet till ombordutrustning på ett effektivt sätt ska bidra till utrullningen av ERTMS i Sverige, föreslås att stödet villkoras av att fordonet ska gå i trafik på järnvägsnätet i Sverige i en viss omfattning efter att ombordutrustningen installerats.⁵⁴ Utöver att villkoret bidrar till att fordonet faktiskt trafikerar järnvägsnät i Sverige så gör det också att stödet inte går till fordon med alltför kort livslängd. Kravet ska inte gälla fordon för museitrafik så därför finns inget tågkilometerkrav för museitrafik.

För att kunna erhålla stöd föreslås att stödmottagaren ska säkerställa att fordonet senast 5 år från beviljande av stödet har använts i järnvägstrafik på järnvägsnätet i Sverige i minst en omfattning om 100 000 tågkilometer om fordon för persontrafik och 10 000 tågkilometer eller 10 000 000 tonkilometer⁵⁵ om fordon för godstrafik. Det är tillräckligt att fordonet för godstrafik uppnår ett av måtten och det är upp till fordonsägaren att välja vilket. Fordonet samlar tågkilometer eller tonkilometer från det att installationen är klar och godkänd. Antalet tågkilometer och tonkilometer är satt utifrån historiska produktionsuppgifter och baserat på medianvärdet sett över en tvåårsperiod för att omhänderta variationer som kan förekomma från år till år.

Om fordonet inte kommer upp i tågkilometer/tonkilometer senast vid den föreskrivna tiden ska stödet minskas och återbetalas med samma procent som den tillryggalagda sträckan var kortare än den föreskrivna sträckan.⁵⁶

För det fall fordonet överläts innan kravet uppnåtts ska stödmottagaren säkerställa att den nya ägaren uppfyller kravet på tågkilometer/tonkilometer och redovisning av densamma. Den ursprungliga stödmottagaren är fortsatt ansvarig vid eventuella krav på återbetalning av stöd.

⁵³ I utkast till ny riktlinje finns i punkt 183 b krav på att investeringen bör genomföras och avslutas senast ett år före det datum då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå. Utifrån tidsramen för den föreslagna förordningen och inom vilken tid installationen ska vara klar så ligger det inom ramen för det.

⁵⁴ Kommissionen har i sin beslutspraxis godkänt liknande krav som det som föreslås. Se till exempel punkt 25 och 26 i kommissionens beslut den 11 juli 2017, SA. 38283 – Denmark – Scheme for partial compensation of rail freight operators' investments in on-board ERTMS equipment och punkt 26 i kommissionens beslut den 26 maj 2023, SA.102707 (2022/N) – Italy - Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment.

⁵⁵ Tonkilometer = Förflyttning av ett ton gods en kilometer.

⁵⁶ Återbetalning = Utbetalat belopp – (utbetalat belopp * $\frac{\text{Levererad produktion}}{\text{Utlovad produktion}}$)

Stödmottagaren ska rapportera in när trafikomfattningen uppnåtts för fordonet och om stöd har beviljats flera fordon i ett beslut ska information om alla fordon ges in samlat vid ett tillfälle. Om något fordon inte uppnått föreskriven trafikomfattning ska det anges samt hur många tågkilometer som saknas. Det ska intygas att uppgifterna som lämnas är korrekta. Vid behov är det också möjligt att kontrollera antalet tågkilometer per år för ett fordon mot den data som Trafikverket som infrastrukturförvaltare har tillgång till.

5.3.6 Upplýsningsskyldighet

Av järnvägsriktlinjen följer att om stödmottagaren är ett järnvägsföretag⁵⁷ så ska det styrkas att stödet verkligen fungerar som ett incitament till modal övergång till järnvägen. Av järnvägsriktlinjen följer att det i princip kommer att krävas att stödet avspeglas i det pris som tas ut av passageraren eller transportköparen, eftersom det är på den nivån som valet mellan järnvägen och de mer förorenande transportslagen görs.⁵⁸ Det är ett villkor för kommissionens godkännande och inte detsamma som att det måste vara ett explicit sådant krav i förordningen om stöd.⁵⁹

Att utrusta fordon med ERTMS är kostsamt och på grund av att ERTMS måste ut även i markinfrastrukturen så är det inte en investering med nytta som kan räknas hem direkt av fordonsägaren. Därtill innebär övergången till ERTMS att viss funktionalitet som tidigare hanterats i markinfrastrukturen istället kommer vara del av fordonet och ombordutrustningen. Utan ett stöd kan priset för tjänster behöva höjas för att kunna genomföra investeringen. För en del kan det till och med vara så att investeringen inte är möjlig att finansiera vilket leder till färre aktörer på marknaden då ERTMS krävs när fullt utrustat i järnvägsnätet. På samma sätt kan det leda till att potentiellt nya aktörer helt avstår från att träda in på marknaden. Detta är till nackdel för det modala skiftet till järnväg.

För att uppfylla kravet på incitament till modal övergång till järnväg föreslås att stödmottagaren bör ha en skyldighet att under fem år efter beviljandet av stödet att vid avtal om överlåtelse eller vid användning mot betalning av fordon säkerställa att avtalet innehåller en klausul som anger vad på fordonet som finansierats med stöd enligt denna förordning och att det är driftkompatibilitetsstöd, stödbeloppet och skyldigheten att använda fordonet i en viss omfattning.⁶⁰

⁵⁷ Fordonsägaren kan också vara ett järnvägsföretag.

⁵⁸ Punkt 110 i järnvägsriktlinjen.

⁵⁹ Punkt 7, 65-67 i kommissionens beslut den 26 maj 2023, SA.102707 (2022/N) – Italy - Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment och punkt 43-45 i kommissionens beslut den 11 juli 2017, SA. 38283 – Denmark – Scheme for partial compensation of rail freight operators' investments in on-board ERTMS equipment.

⁶⁰ Utifrån kommissionens beslutspraxis, se föregående not, bör detta vara tillräckligt för att uppfylla kravet i punkt 110 i järnvägsriktlinjen. Särskilt som det i utkast till ny riktlinje motsvarar kravet i punkt 177 och 193 (indirekt i och med för att kunna trafikera i Sverige

En förordning om stöd kommer vara allmänt känd och tillsammans med kravet på upplysningsskyldighet vid avtalsarrangemang så kommer det finnas ett tryck på stödmottagaren i förhandlingar med kunder att fördelar med stödet kommer dem till dels. Stödet kommer därmed att återspeglas i pris mot kund.

5.4 Ansökningsförfarandet

5.4.1 Hur ska stödet administreras

I förslaget till förordning föreslås att Trafikverket prövar frågor om stöd för ombordutrustning enligt förordningen.

Stödet föreslås kunna sökas en gång per år och där ansökningar ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som Trafikverket bestämmer. Eftersom ansökningstidpunkten ska vara avgörande behöver det vara ett start och slutdatum till exempel 1 augusti till 31 augusti. Om behov finns av att ändra ansökningstiden från ett år till nästa till så kan Trafikverket göra det utan att förordningen behöver ändras. Sista dag för ansökan bör ligga i tiden före ett så kallat grant agreement för CEF ingåtts så undviks att behöva utreda närmare om undertecknandet av grant agreement kan ses som ett bindande åtagande.⁶¹ I övrigt är det upp till sökande att göra de övervägningar som behövs för att ha förutsättningar att söka både det svenska stödet och till exempel CEF.

Ansökan om stöd ska vara skriftlig och lämnas elektroniskt till Trafikverket. Den som undertecknar ansökan ska försäkra att de uppgifter som lämnas är riktiga. Ansökan ska innehålla de uppgifter och det underlag som krävs för att Trafikverket ska kunna kontrollera att villkoren för stöd enligt förordningen är uppfyllda. För att göra ansökningsprocessen så enkel som möjlig, både för sökanden och för Trafikverket, så ska ansökan ske på det sätt verket anvisar. Trafikverket avser att ta fram en ansökningsblankett som kommer tillhandahållas på verkets hemsida.

Sökanden ska på Trafikverkets begäran och inom den tid som Trafikverket bestämmer komplettera ansökan med de ytterligare uppgifter som behövs för prövningen. Om sökanden inte följer en sådan begäran, får ansökan prövas i befintligt skick.

Det kommer vara en budget som avgör hur mycket stöd som kan beviljas. Om tillgängliga medel inte räcker ska ansökningstidpunkten vara avgörande.

behöver fordonet vara registrerat i ett relevant nationellt register en medlemsstat och/eller i ett relevant europeiskt fordonsregister.

⁶¹ Sista ansökningsdag för CEF är i januari och besked om stöd har beviljats ska komma i juni men kan komma i början på juli. Grant Agreement ingås under oktober men innan dess kan nationella avtal behöva ingås.

5.5 Beslut om stöd

När Trafikverket prövat ansökan om stöd så ska Trafikverket fatta beslut. Ett beslut ska innehålla uppgift om stödmottagaren, beviljat belopp, skäl, beslutsfattare etcetera, men behöver inte räknas upp särskilt i förordningen. Däremot ska det regleras särskilt i förordningen att ett beslut ska innehålla uppgifter om villkoret om fortsatt trafik och när trafikomfattning senast ska vara uppnådd och redovisad samt att stödmottagaren, på begäran av Trafikverket, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av stödet. I beslutet ska det även anges när åtgärden som berättigar till stöd senast ska vara klar. Efter ansökan får Trafikverket förlänga denna frist om det finns särskilda skäl.

Trafikverket ska även ha möjlighet att förena beslutet med de villkor i övrigt som behövs för att säkerställa att kraven enligt förordning uppfylls.

5.6 Utbetalning av stöd och uppföljning

Stödet betalas ut i efterskott för att säkerställa verifierade kostnader utgör grunden för utbetalning av ett stöd. Utbetalning av beviljat stöd för det första fordonet i serien, typinstallationen, kan begäras efter att det fordonet är klart och godkänt för trafik. För efterföljande fordon i samma serie betalas det beviljade stödet för dessa fordon ut när samtliga fordon i serien är klara och godkända för trafik. Om det beviljade stödet avser flera typinstallationer och efterföljande fordon för respektive typinstallation kan det alltså bli utbetalning vid fler än två tillfällen till en stödmottagare.

Stödmottagaren ska till en begäran om utbetalning bifoga skriftliga underlag för att styrka den stödberättigande kostnaden och att övriga krav för stödet är uppfyllda. Kostnadsunderlagen behövs för att verifiera kostnader och att inte det stödbelopp som beviljats är för högt utifrån förordningens krav och därför ska sättas ned innan utbetalning.

Utöver detta behövs till exempelvis underlag och intygande som visar att installationen har genomförts på det fordon som beviljats stöd och att fordonet är godkänt för trafik med den nya utrustningen, att inget hinder mot utbetalning föreligger etcetera. Trafikverket avser att ta fram en mall för begäran om utbetalning för att underlätta både för stödmottagaren och Trafikverkets hantering.

Den som ansöker om eller har tagit emot stöd föreslås dessutom ha en skyldighet att utan dröjsmål till Trafikverket anmäla sådana ändrade förhållanden som kan påverka rätten till eller storleken av stödet.

Inför utbetalning ska Trafikverket kontrollera så att stödmottagaren inte är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden. Denna reglering behövs för att förordningen ska vara förenlig med statsstödsreglerna och bli

godkänd av kommissionen.⁶² Kontrollen kan ske genom sökning i Europeiska kommissionens databas över beslut och vid behov genom fråga till stödmottagaren. För att inte betala ut ett stöd i strid med lag (2025:327) om internationella sanktioner ska kontroll ske inför utbetalning så att hinder mot utbetalning inte föreligger på grund av sanktioner meddelade av Förenta nationerna eller Europeiska unionen.

5.6.1 Beslut om att inte betala ut stöd och återkrav

Trafikverket föreslås även ha sedvanliga möjligheter att besluta om att, helt eller delvis, inte betala ut ett stöd. Om oriktiga uppgifter eller annan orsak har lett till att stödet beslutats felaktigt eller med för högt belopp, eller om villkoren för stödet inte har följts.

Detta är även grund för återbetalning för stöd som har betalats ut och Trafikverket ska då fatta beslut om att kräva tillbaka hela stödet eller den del av stödet som har betalats ut på felaktig grund eller med för högt belopp. Om det belopp som har krävts tillbaka inte betalas i rätt tid ska dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) tas ut på beloppet. Trafikverket bör ha möjlighet att sätta ned kravet helt eller delvis om det finns särskilda skäl.

Vad gäller brister i trafikomfattning har redogjorts ovan för hur storleken på stöd som ska återkrävas ska beräknas.

5.6.2 Rapportering och transparens m.m.

Förutsättningar för stöd kommer framgå av förordningen och Trafikverket kommer även ha information om förordningen och ansökningsförfarandet på sin hemsida som är tillgänglig för alla.

I 12 a § lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler och i förordningen (2016:605) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler finns bestämmelser om offentliggörande, rapportering och registerföring som den stödgivande myndigheten har att följa. I förslaget till förordning föreslås därför att en hänvisning görs till denna reglering för att underlätta och säkerställa att regleringen följs. Detta är även krav som kommissionen har för att godkänna stödordningar. Då kravet framgår av förordningen och därmed är känt för den som söker stöd bedöms det saknas behov av att i förordningen ha en särskild reglering om att sökande ska lämna samtycke till offentliggörandet.

Kraven innebär bland annat att Trafikverket, som stödgivande myndighet, har att spara underlaget för beviljande av stöd och beslutet om stöd i minst tio år.

⁶² Framgår av beslutspraxis. I utkast till ny riktlinje punkt 53.

Trafikverket ska även inom sex månader från det att beslut om stöd fattats rapportera in det i Modul för stödtransparens (Transparency Award Module⁶³, TAM). Redovisningen i TAM gör det möjligt för medborgare och företag att lätt få tillgång till relevant information om beviljade statsstöd, till exempel stödmottagarens namn, stödbelopp, plats, sektor och syfte. Det möjliggör även övervakning och kontroll av statligt stöd för att exempelvis undvika otillåtna stödåtgärder och skydda konkurrensen på den inre marknaden. Trafikverket ska även årligen, senast den 30 april, rapportera utbetalda stödbelopp i State Aid Reporting Interactive, SARI⁶⁴

5.7 Överklagande

Förordningen bör innehålla en hänvisning till 40 § förvaltningslagen (2017:900) i vilken det finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Beslut om återkrav och beslut om att inte betala ut stöd föreslås vara möjliga att överklaga.

5.8 Offentlighet- och sekretess

Det bedöms inte finnas något särskilt behov av att reglera sekretess för någon av de uppgifter som aktualiseras vid förordningens tillämpning.

⁶³ Ett verktyg framtaget av Europeiska kommissionen som gör stöd beviljade av medlemsstaterna sökbara för allmänheten på internet.

⁶⁴ Det verktyg som Europeiska kommissionen hänvisar medlemsstaterna till för att skicka in årsrapporter om utgifter för statligt stöd. Det innehåller alla befintliga stödåtgärder som medlemsstaterna ska rapportera in utgifter för. Vilket gör uppgifterna sökbara för allmänheten på internet.

6 Författningsförslag

Förordning (202X:XXX) om investeringsstöd till ombordutrustning

- 1 §** Trafikverket får, om det finns medel för ändamålet, ge statligt stöd enligt denna förordning för investering i ombordutrustning för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, ERTMS.
Syftet med förordningen är att öka takten på installation av ombordutrustning, på fordon som idag saknar utrustning, så att regeringens målsättning att ERTMS ska införas i det hela statliga järnvägssystemet till 2042 kan möjliggöras.
- 2 §** Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.
- 3 §** Stöd får endast ges i enlighet med Europeiska kommissionens beslut C(202X) den [dag, månad, år] genom vilken stödordningen för investeringsstöd till ombordutrustning förklaras förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 93 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Stödmottagare

- 4 §** Stöd får beviljas fordonsägare av fordon för godstrafik eller persontrafik på den statliga järnvägen om
1. fordonet finns registrerat i det europeiska fordonsregistret över järnvägsfordon eller Transportstyrelsen nationella fordonsregister, och
 2. fordonet är godkänt för trafik i Sverige.

Stöd får beviljas Statens transporthistoriska och maritima museer som fordonsägare av fordon för museitrafik, museifordon, om fordon uppfyller krav i första stycket 1–2.

Trafikverket kan inte beviljas stöd enligt denna förordning.

Stödberättigande kostnader och stödnivå

- 5 §** De kostnader som stöd får lämnas för, stödberättigande kostnader, är direkta kostnader för inköp och installation av europeiska tågkontrollsystemet, ETCS, det framtida mobila kommunikationssystemet för järnväg, FRMCS, och svensk STM på fordon som uppfyller kraven i 4 §.
- 6 §** Stöd får beviljas med högst

1. 10 000 000 kronor för det första fordonet i en stödmottagares serie som kräver typinstallation, typfordonet.
2. 4 000 000 kronor per fordon för stödmottagarens övriga fordon i samma serie som typfordonet.

Stödet får aldrig överstiga 50 procent av de stödberättigande kostnaderna per fordon. För museifordon gäller att stödet aldrig får överstiga 100 procent av de stödberättigande kostnaderna och inte får beviljas för fler än sju museifordon.

7 § Centralt förvaltd unionsfinansiering som inte står direkt eller indirekt under medlemsstatens kontroll får kombineras med det stöd som regleras i denna förordning men får tillsammans aldrig överstiga 75 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det är inte tillåtet att kombinera stöd i förordningen med annat statligt stöd enligt artikel 107.1 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Villkor

8 § Stöd får inte ges om bindande åtagande att beställa utrustning eller ett annat åtagande som gör investeringen oåterkallelig ingåtts innan en ansökan om stöd har getts in till Trafikverket.

9 § Stöd får inte beviljas

1. den som har skulder för svenska skatter eller avgifter hos Kronofogdemyndigheten,
2. företag i svårigheter enligt definitionen i punkt 20 i Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01), eller
3. företag där företaget eller någon i ägarkedjan, direkt eller indirekt, omfattas av internationella sanktioner meddelade av Förenta nationerna eller Europeiska unionen.

10 § Ett stöd enligt 6 § får endast lämnas för ombordutrustning enligt 5 § som vid tidpunkten för fordonsägarens beställning uppfyller förutsättningarna i Trafikverkets publicerade [ERTMS-ombordssystemplan⁶⁵].

⁶⁵ Då ERTMS-ombordssystemplan ännu inte är färdigställd och det finns en viss osäkerhet om det är det slutliga namnet står det inom klammer.

11 § Inom tre år från att stöd beviljats ska den åtgärd stödet avser vara klar och fordon godkänt för trafik.

12 § Stöd får endast ges om stödmottagaren förbinder sig att fordonet, senast fem år från att stöd beviljats använts i järnvägstrafik på det statliga järnvägsnätet i Sverige i minst en omfattning av

1. 100 000 tågkilometer om fordon för persontrafik.
2. 10 000 tågkilometer eller 10 000 000 tonkilometer om fordon för godstrafik.

Tågkilometer eller tonkilometer för fordonet räknas från att den åtgärd stödet avser är klar och fordonet är godkänt för trafik. Om fordonet inte kommer upp i antalet tågkilometer eller tonkilometer inom den föreskrivna tiden ska stödet minskas och återbetalas med samma procent som den tillryggalagda sträckan var kortare än den föreskrivna sträckan.

För det fall fordonet överläts innan kravet uppnåtts ska stödmottagaren säkerställa att den nya ägaren uppfyller kravet på tågkilometer och redovisning av densamma. Den ursprungliga stödmottagaren är fortsatt ansvarig vid ett krav på återbetalning av stöd.

13 § Stöd får endast ges om stödmottagaren förbinder sig att under fem år efter beviljandet av stödet att vid avtal om överlåtelse eller vid användning mot betalning av fordon säkerställa att avtalet innehåller en klausul som anger vad på fordonet som finansierats med stöd enligt denna förordning och att det är driftkompatibilitetsstöd, stödbeloppet och skyldigheten enligt 12 §.

Ansökningsförfarandet

14 § En ansökan om stöd ska vara skriftlig och lämnas elektroniskt till Trafikverket på det sätt och senast inom den tid som Trafikverket beslutar. Den som undertecknar ansökan ska försäkra att de uppgifter som lämnas är riktiga.

15 § Sökanden ska på Trafikverkets begäran och inom den tid som Trafikverket bestämmer komplettera ansökan med de ytterligare uppgifter som behövs för prövningen. Om sökanden inte följer en sådan begäran, får ansökan prövas i befintligt skick.

Beslut om stöd

16 § Ett beslut om stöd ska innehålla uppgifter om

1. när den åtgärd som berättigar till stöd senast ska vara klar enligt 11 §,

2. villkoret för fortsatt trafik och när tågkilometer enligt 12 § senast ska vara uppnådd och redovisad,
3. upplysningsskyldigheten enligt 13 §, och
4. att stödmottagaren, på begäran av Trafikverket, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av stödet.

Efter ansökan får Trafikverket, om det finns särskilda skäl, förlänga fristen för när åtgärden senast ska vara klar.

Ett beslut om stöd får förenas med de ytterligare villkor som behövs för att säkerställa att kraven enligt denna förordning uppfylls.

Skyldighet att anmäla ändrade förhållanden

- 17 §** Den som ansöker om eller har tagit emot stöd ska utan dröjsmål till Trafikverket anmäla sådana ändrade förhållanden som kan påverka rätten till eller storleken av stödet.

Utbetalning

- 18 §** Stödet betalas ut i omgångar. Utbetalning av stöd för typfordonet får göras när den åtgärd som stödet avser är klar och typfordonet är godkänt för trafik. För övriga fordon i samma serie som typfordonet får stöd betalas ut när samtliga dessa är klara och godkända för trafik. Stödmottagaren ska, på det sätt Trafikverket anvisar, till en begäran om utbetalning bifoga skriftliga underlag för att styrka den stödberättigande kostnaden och att övriga krav för stödet är uppfyllda.

Hinder mot utbetalning

- 19 §** Trafikverket får inte betala ut stöd till en stödmottagare
1. som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden, eller
 2. om stödmottagaren eller någon i ägarkedjan, direkt eller indirekt, omfattas av internationella sanktioner meddelade av Förenta nationerna eller Europeiska unionen.
- 20 §** Trafikverket ska besluta att stödet helt eller delvis inte ska betalas ut om
1. sökanden genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att stödet beslutats felaktigt eller med för högt belopp,

2. stödet av någon annan orsak har beslutats felaktigt eller med för högt belopp och stödmottagaren skäligen borde ha insett detta, eller
3. villkoren för stödet inte har följts.

Återbetalning och återkrav

21 § Den som har tagit emot stöd är återbetalningsskyldig om det finns grund för det enligt 12 § och 20 §. Trafikverket ska då besluta att kräva tillbaka hela stödet eller den del av stödet som har betalats ut på felaktig grund eller med för högt belopp. Kravet får sättas ned om det finns särskilda skäl. Om ett belopp som har krävts tillbaka med stöd av första stycket inte betalas i rätt tid, ska dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) tas ut på beloppet.

Rapportering m.m.

22 § Bestämmelser om offentliggörande, rapportering och registerföring finns i 12 a § lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler och i förordningen (2016:605) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

Bemyndigande

23 § Trafikverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

24 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 19, 20 och 21 §§ får dock inte överklagas.

Övergångsbestämmelser

Denna förordning träder i kraft den [dag, månad, år]

Ändring av förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur

Förslag på ändring i kursivt.

3 § Den nationella planen för transportinfrastruktur får utöver vad som anges i 2 § innehålla åtgärder som ska beviljas statlig medfinansiering eller statsbidrag när det gäller

1. farleder och slussar,

2. drift av icke-statliga flygplatser,
3. regionala kollektivtrafikanläggningar och rullande järnvägsmateriel,
4. *ERTMS enligt förordning (202X:XXX) om statligt stöd till ombordutrustning*, samt
5. drift av enskilda vägar.

7 Konsekvensutredning

Trafikverket ska i enlighet med uppdraget lämna förslag till eventuella författningsändringar och, om så sker, även redovisa en konsekvensutredning.⁶⁶

7.1 Aktuellt problem samt önskad förändring

Övergången till ERTMS innebär att fordonsägarna som trafikerar det svenska järnvägsnätet behöver investera i ombordutrustning för att kunna trafikera sträckor som utrustats med ERTMS marksystem. Denna kostnad är betydande och det i en bransch som uppvisar generellt låg lönsamhet, särskilt gällande godstrafiken, och samtidigt har svårt att möta konkurrensen från den trafikomfattningsmässigt dominerande vägtrafiken. I dagsläget är knappt 20 procent av fordonsflottan utrustad. I syfte att skynda på utrullningen av ERTMS marksystem är det nödvändigt att fordonen utrustas i snabbare takt än idag. Ett uteblivet investeringsstöd för ombordutrustning bedöms påverka utrullningstakten negativt samt innebära utmaningar att hinna utrusta erforderligt antal fordon i en takt som är hanterbar sett till behov av verkstadskapacitet och ingenjörresurser.

7.2 Analys av förslag

Införandet av ett statligt stöd till investering i ombordutrustning för ERTMS kommer innebära upp till 3 miljarder i statliga medel kan komma att utbetalas till fordonsägare under planperioden 2026–2037. Finansiering sker inom sedan tidigare beslutade ramar för nationell plan 2026–2037. 3 miljarder bedöms täcka konverteringen till ETCS samt övergång till FRMCS.

Kostnadsuppskattning som gjorts inom ramen för uppdraget indikerar ett totalt finansieringsbehov upp till 4,5 miljarder för konvertering och uppgradering av de stödberättigade fordonen (baserat på totalt uppskattade kostnader för dessa om 9 miljarder och utifrån fördelning om 50 procent egenfinansiering och 50 procent statligt stöd), vilket innebär en risk för underfinansiering. Samtidigt inrymmer kostnadsuppskattningen osäkerheter särskilt efter år 2030 när FRMCS och ny systemversion av ETCS ska vara möjlig att beställa och installera. Förslaget, enligt förordad budget, innebär att cirka 1,5 miljarder av de 4,5 miljarderna inte kommer att vara stödberättigade från början.

Eftersom förordningen behöver förlängas efter fem år, kommer det vara möjligt att göra en utvärdering och vid behov justera stödets villkor och den ekonomiska omfattningen av satsningen inför nästkommande nationell plan 2030–2041. I samband med utvärderingen kommer även kostnadsestimaten vara mer underbyggda av faktiska kostnader för den teknikutveckling som sker fram tills dess

⁶⁶ Förordning (2024:183) om konsekvensutredningar

och därmed finansieringsbehovet mer träffsäkert att prognosticera. Därtill kan en utvärdering verifiera om medlen gör önskad nytta och bidrar till en högre utrustningstakt i enlighet med syftet. På så sätt finns även möjligheten att fatta nytt beslut avseende om det finns skäl att förlänga stödet oförändrat eller med ändrade villkor. Det finns även möjlighet att i sådant skede ta hänsyn till status för den pågående teknisk utvecklingen av ERTMS och status i utrustningen för samtliga fordonskategorier, de stödberättigade såväl som de dittills icke stödberättigade.

Med anledning av att retroaktiv ersättning bedömts ej möjlig att medge finns det en risk att pågående arbete med ombordinstallationer pausas i väntan på att stödet blir verklighet. Desto snabbare beslut kan fattas om ett stöd ska införas desto bättre ur perspektivet tydliga spelregler för fordonsägarna.

Förslaget innebär ingen inskränkning av den kommunala självstyrelsen.

Det är frivilligt för medlemsstater att införa investeringsstöd. Om statligt stöd ges måste det dock vara förenligt med EUF-fördraget. Förslaget till förordning har upprättats med beaktande av järnvägsriktlinjen och kommissionens beslutspraxis. I och med att inget stöd kommer beviljas före det att kommissionen godkänt förordningen har Sverige respekterat skyldigheterna enligt i artikel 108.3 EUF-fördraget. Förslaget överensstämmer således med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

7.3 Ekonomiska konsekvenser

7.3.1 För Staten

Enligt förslaget ges marknaden möjlighet att överklaga Trafikverkets avslag vad gäller ansökan om stöd till investering. En sådan överklagan medför administrativa kostnader för staten. Detsamma gäller för det normgivningsarbete som ett genomförande av förslaget föranleder. De administrativa kostnaderna för staten vad gäller domstolsprövningar kan öka i det fall som avslag på ansökan föranleder överprövning av beslut.

7.3.2 För Trafikverket

Trafikverkets kostnader för det statliga stödet till investering av ombordutrustning motsvarar omfattningen på de ansökningar som inkommer och beviljas stöd i enlighet med de angivna villkoren för stödet. Det finns en maximal stödnivå för hur stor del av de direkta kostnaderna som ett statligt stöd täcker. Därtill finns ett maximalt belopp man som fordonsägare kan erhålla per fordon för respektive typinstallation och serieinstallation samt en avgränsning i vilken typ av trafik som är berättigad erhålla stöd. Däremot är det inte givet hur många som i praktiken kommer att söka och erhålla stöd och vad den totala omfattningen summerar till.

Stöd finns att söka och erhålla så länge det finns medel i budget eller så länge stödförordningen gäller, vilket som infaller först. På så sätt begränsas den ekonomiska risken.

Om man utgår från antalet befintliga fordonsägare och att dessa inkommer med en ansökan vardera kan ett 30-tal ansökningar förväntas under perioden 2026–2037. Det finns därtill ett okänt antal möjliga sökanden i den händelse nya fordonsägare väljer att etablera sig på den svenska järnvägsmarknaden.

Givet att budgeten föreslås till 3 miljarder, men det uppskattade behovet för perioden omfattar upp till 4,5 miljarder finns det en viss risk att medlen tar slut innan alla som ansöker om stöd kunnat beviljas stöd. Om så sker finns risken att detta innebär att markutrullningen och fordonsutrullningen hamnar i obalans, vilket i sin tur kan påverka branschens möjlighet och villighet att trafikera vissa sträckor.

För det fall marknads aktörer nyttjar den föreslagna möjligheten att söka stöd för investering i ombordutrustning för ERTMS så uppstår ett ökat resursbehov hos Trafikverket. Det krävs resurser för att hantera de ansökningar som inkommer. Ett genomförande av förslaget förväntas således medföra ökade administrativa kostnader för Trafikverket. Eftersom det är svårt att uppskatta antalet ansökningar och därmed arbetsmängd och tidsåtgång för denna hantering är det inte möjligt att på förhand uppskatta storleken på dessa kostnader fullt ut. I och med att det är ett nytt stöd kommer nya rutiner och arbetssätt att behöva fastställas och komma på plats före det att första ansökningsomgången öppnar. Baserat på erfarenhet kopplat till stöd för laddinfrastruktur bör en summa om 0,5 till 1 miljon kr årligen avsättas till administrativa utgifter kopplade till stödet.

Förslaget medför inga intäkter för Trafikverket.

7.3.3 För marknaden

Genom förslaget ges de delar av marknaden som är stödberättigade möjlighet att erhålla en delfinansiering av den investering i ombordutrustning för ERTMS som är nödvändig för att kunna trafikera de sträckor där marksystem installerats. Det är en möjlighet, men inte en skyldighet för fordonsägare att söka stöd. Ansvaret för att investera, installera, drifva och underhålla ombordutrustning för ERTMS ankommer på fordonsägarna. Stödet, om det söks och erhålls, minskar investeringskostnaden för de stödberättigade fordonsägarna. Kostnader för att söka stödet och för att leva upp till kraven på rapportering osv. faller på fordonsägarna. Det är oklart hur omfattande det arbetet är och vad det innebär i administrativa kostnader för de sökande.

För de fordonsägare som inte är stödberättigade innebär förslaget att investeringen i ombordutrustning för ERTMS behöver finansieras på annat sätt. I slutänden kan det innebära ökade priser för slutkund alternativt minskade marginaler för företaget. Vilken effekt detta har på marknadens olika segment har inte gjorts någon bedömning av, men det är av vikt att utvecklingen följs under tiden som stödet finns för att säkerställa förslaget inte leder till oönskade konsekvenser.

Förslaget innebär, utöver eventuellt stöd, inga övriga intäkter för berörda fordonsägare.

Med beaktande av att den föreslagna budgeten om 3 miljarder, men med ett uppskattat stödbehov om upp till 4,5 miljarder finns det en risk att det inkommer fler ansökningar som är berättigade till stöd än det finns medel i budget. I sådan händelse kommer de ansökningarna inte kunna beviljas stöd, vilket kan ha negativa effekter på det enskilda företags möjligheter att kunna finansiera investeringen i ombordutrustning.

7.3.4 För kunden

Ett stöd till investering i ombordutrustning kan minska risken för att priset för biljetten eller transporttjänsten påverkas. Under installationsperioden finns viss risk att trafikeringen påverkas då fordonet behöver tas ur trafik för att genomföra ombordinstallationen. En samordning i planeringen av installationsarbetena och en samverkan i branschen kan bidra till ett mer effektivt genomförande och minska risken för trafikpåverkan.

7.3.5 Utvärdering av konsekvenser

Förslaget kräver en stödförordning som behöver godkännas av EU innan ikraftträdande. En utvärdering av konsekvenserna är möjlig till fullo först efter det att förordningen trätt ikraft samt att viss tid förflutit. I samband med inledandet av planprocessen 2030–2041 är det lämpligt och möjligt att göra en initial utvärdering som senare kan kompletteras i de senare stegen i processen och inför fastställandet av den planen. Därvid möjliggörs utvärdering av hur många som sökt respektive erhållit stöd, om syftet med stödet uppfyllts, eventuella förändringar på marknaden som skett som kan föranleda behov av ändringar i förordningen eller andra relevanta parametrar.

7.3.6 Överensstämmelse med EU-rätt

Förslaget överensstämmer med och går inte utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Stödförordningen som följer på förslaget tillställs senare EU för godkännande.

Referenser

European Commission, 2025. Directorate-General for Land Transport, ERTMS On-board deployment – Analysis of cost drivers.

IRG-rail, 2025. 13th Annual Market Monitoring Report

Jernbanedirektoratet, 2024. Financial Aid Scheme for ERTMS Onboard Implementation: Guideline

PA Consulting, 2025. Kostnadsanalys till pågående regeringsuppdrag avseende ombordutrustning

Regeringen, 2025. Uppdrag till Trafikverket att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS

Tågföretagen (2025) Bakgrund och problembeskrivning angående ERTMS ombord

Trafikverket (2021) Införandetakt av ERTMS – Effektbedömning och samhällsekonomisk analys

Trafikverket (2023) ERTMS – Alternativ för finansiering av ombordutrustning

Transportstyrelsen (2025) - Transportmarknaden i siffror 2024

Bilaga A: Jämförelse med angränsande länder

Norge

Förutsättningar

Det norska järnvägsnätet omfattar cirka 3900 kilometer, varav 64 procent var elektrifierat år 2023. Nätet förvaltas av den statliga infrastrukturförvaltaren Bane NOR, som ansvarar för utveckling, underhåll och utbyggnad av järnvägen. Norge är via EES-avtalet⁶⁷ bundet av EU:s statsstödsregler, och finansieringsmodellen för ERTMS har därför utformats i enlighet med ESA:s riktlinjer.⁶⁸ Det statliga stödet administreras av Bane NOR, som även ansvarar för kontroll och uppföljning.

Stödmodellen infördes i samband med uppstarten av det norska ERTMS-programmet under 2015–2016. Finansieringsplanen trädde i kraft den 1 juli 2016 och gäller i fem år, med möjlighet till förlängning efter godkännande från ESA. Enligt intervjupersonen har arbetet haft en relativt stabil politisk förankring, även om prioriteringarna inom järnvägssektorn kan skifta mellan regeringar. Det råder dock bred enighet om behovet av att ersätta det åldrade ATC-systemet, som orsakar frekventa signalfel och förseningar i tågtrafiken.

Modellen beskrivs som "tillräckligt bra", även om vissa aktörer – såsom entreprenörer med arbetsmaskiner – står utanför stödets omfattning. Det har också tagit tid att skala upp installationstakten, men enligt intervjun har tempot ökat väsentligt de senaste åren.

Stödmodell

Norge har sedan 2016 ett stöd för investering i ombordutrustning om 50 procent av kostnaderna, med angivna maxbelopp om 5 miljoner NOK för typinstallation (First-of-Class) och 2 miljoner NOK för serieinstallation.

Sedan uppstarten av ERTMS-programmet mellan åren 2015–2016, erbjuds statsstöd i form av bidrag som administreras av Bane NOR. För att fordonsägare ska kunna beviljas stöd, behöver de äga fordon som trafikerar det norska järnvägsnätet, ha tecknat ett samarbetsavtal med Bane NOR och likaså ha ingått i ett kontrakt med leverantören av ERTMS-ombordutrustning. Därutöver behöver fordonen vara avsedda för person- eller godstrafik och ha trafikerat det norska

⁶⁷ Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, avtal som gör att Norge följer EU:s statsstödsregler.

⁶⁸ EFTA Surveillance Authority, övervakningsmyndighet för EES-avtalet som prövar statsstöd i Norge.

järnvägsnätet under tidsperioden R16 (fastställd tidsperiod under vilken fordon måste ha trafikerat järnvägsnätet för att vara stödberättigade.). Fordonsägarna behöver även upprätta en beställning för ombyggnation (eng. retrofit) av fordonen vid den tidpunkt som kontraktet skrivs med leverantören. Dessutom, behöver fordonen vara identifierbara med sitt europeiska fordonnummer.

Fordonsägare som tillhandahåller arbetsmaskiner är exkluderade från statligt stöd. Enligt Bane NOR beror exkluderingen på svårigheter att dra en rättvis gräns inom EU:s inre marknad. Därtill är syftet att undvika att stöd skulle kunna krävas av företag från hela EU som har begränsad verksamhet i Norge. Intervjupersonen medger dock att exkluderingen riskerar att leda till att företag prioriterar andra marknader där stöd ges. För att minska risken ombuds entreprenörer i stället att inkludera kostnaderna för ERTMS i sina offerter till Bane NOR, vilket dock kan riskera att leda till en snedvriden konkurrens mellan de som vinner anbud i ett tidigt skede och övriga aktörer. Samtidigt beskriver intervjupersonen den norska stödmodellen som tillräckligt bra trots att alla aktörer inte är lika nöjda.

Potentiella lärdomar för svensk kontext

Den norska stödmodellen erbjuder flera lärdomar som kan vara relevanta vid utformningen av ett svenskt stöd för investering i ERTMS-ombordutrustning. En tydlig styrka i modellen är den väl avgränsade kravbilden för stödberättigande. Fordonet ska ha trafikerat det norska järnvägsnätet under en angiven referensperiod (R16), vara avsett för gods- eller persontrafik, och fordonsägaren ska ha tecknat både ett samarbetsavtal med Bane NOR och ett kontrakt med en leverantör. Denna typ av konkret kriterieuppsättning kan potentiellt bidra till att minska gränsdragningsproblem, förenkla administrationen och skapa förutsägbarhet för aktörerna.

Att stödet administreras av en central statlig aktör, Bane NOR, innebär att processen samordnas och kontrolleras på ett enhetligt sätt. Det ger transparens, en tydlig kontaktpunkt för aktörerna samt möjlighet till löpande uppföljning och återkrav vid felaktigheter.

En viktig avvägning i modellen gäller vilka fordonstyper som omfattas. Arbetsmaskiner och andra entreprenadfordon som används för bygg- och underhållsarbeten i järnvägssystemet exkluderas från stödet, med hänvisning till att en rättvis gränsdragning är svår att upprätthålla inom EU:s inre marknad. Samtidigt kan detta påverka konkurrensen, då vissa entreprenörer kan välja att prioritera marknader där stöd ges. Denna balansgång är relevant även i en svensk kontext, där rättssäkerhet behöver vägas mot risken för snedvridning.

Norge kombinerar ett procentuellt tak (50 procent) med ett fast maxbelopp per fordon, 5 miljoner NOK för typinstallation (First-of-Class) och 2 miljoner NOK för serieinstallation. Det skapar kostnadskontroll och förutsägbarhet. Samtidigt har

köpkraften i stödnivån minskat över tid: enligt EES-förordningen får prisindexeringen inte överstiga 20 procent från 2016 års nivå, vilket innebär att det stöd som ursprungligen täckte halva kostnaden i dag täcker en mindre andel. Även detta är en viktig aspekt att beakta i utformningen av ett långsiktigt hållbart svenskt stöd.

Danmark

Förutsättningar

Danmark påbörjade redan 2009 ett omfattande och statligt finansierat signalprogram för utrustningen av ERTMS, med Banedanmark som ansvarig myndighet. Programmet omfattar såväl infrastruktur som ombordutrustning, och har haft en tydlig central styrning. Den danska staten har valt att aktivt finansiera installationen av ombordutrustning genom tre olika stödmodeller – för passagerarfordon, godsfordon och veteranfordon.

För passagerarfordon har staten tagit ett helhetsansvar genom att själv äga och upphandla utrustningen. Banedanmark har därmed haft en operativ och samordnande roll, inklusive ansvar för upphandling, installation och uppföljning.

Danmarks järnvägsnät omfattar cirka 2400 kilometer, varav 37 procent var elektrifierat år 2023. Det relativt korta och delvis icke-elektrifierade nätet, tillsammans med en centraliserad förvaltningsstruktur, kan ha bidragit till att möjliggöra en mer enhetlig och statligt styrd implementering av ERTMS.

Genomförandet har påverkats av praktiska faktorer, bland annat variationer i fordonens tekniska utformning vilket föranledde vissa omprioriteringar i tidplanen. Enligt intervju uppges arbetet därefter ha fortskridit enligt både plan och budget.

Stödmodell

Danmark har valt att införa tre olika statliga stödmodeller för installation av ERTMS-ombordutrustning, riktade till passagerarfordon och arbetsmaskiner, godsfordon samt veteranfordon. Samtliga stöd administreras av Banedanmark inom ramen för det nationella signalprogrammet.

Stödet riktar sig till fordon som varit i drift före beslutet om signalprogrammet fattades 2012, men det krävs även att övriga stödvillkor är uppfyllda. Fordon som införskaffats efter detta beslut, omfattas alltså inte av ombordprojektet.

För passagerarfordon och arbetsmaskiner äger Banedanmark all ombordutrustning. Utrustningen har upphandlats centralt och installeras genom ett nationellt samordnat avtal. Totalt omfattas 321 fordon, och operatörer inom såväl statlig som regional och kommunal persontrafik berörs. Arbetsmaskiner som inkluderas kan vara statligt eller privatägda.

För godsfordon erbjuds upp till 50 procent medfinansiering av inköp och installation. Stödet godkändes av EU-kommissionen 2017 och har därefter justerats, bland annat genom borttagandet av tidigare fastställt maxbelopp per fordon. För att vara stödberättigad krävs att fordonet har uppnått, eller förbinder sig att uppnå, minst 50 000 tågkilometer eller 5 000 drifttimmar under en femårsperiod i Danmark. Ansökan kan göras oavsett om fordonet är importerat eller redan finns i landet. Stödet utgår till operatören, oavsett om fordonet leasas eller ägs. Ansökan måste inkludera dokumentation av faktisk kostnad, och inga indirekta kostnader ersätts.

För veteranfordon genomförs ett särskilt pilotprojekt, godkänt av finansutskottet 2023, i syfte att möjliggöra fortsatt drift av historiska tåg på det statliga järnvägsnätet. Projektet administreras av Banedanmark och finansieras av den nationella budgeten. Till skillnad från övriga stödmodeller utbetalas detta stöd i förskott.

Potentiella lärdomar för svensk kontext

Inom passagerartrafiken har Danmark valt en aktiv och centraliserad strategi, där staten via Banedanmark ansvarar för såväl finansiering som upphandling, installation och uppföljning av ERTMS-ombordutrustning. En sådan modell ger staten ett direkt ansvar för både upphandling och installation, vilket kan ge tydliga fördelar i styrning och samordning, men är också ett omfattande administrativt och operativt åtagande.

Genom en gemensam upphandling med en leverantör har Danmark etablerat en viss samordning i inköps- och installationsledet för passagerarfordon. Det faktum att 275 av 321 fordon redan har upprustats och godkänts för trafik tyder på att modellen haft genomförandekraft, även om variationer i fordonens tekniska konstruktion medfört justeringar i tidplanen.

För godsfordon är modellen annorlunda. Här erbjuder staten delfinansiering, upp till 50 procent av kostnaderna, men upphandling, installation och ägande av utrustningen ligger på operatörerna. Banedanmark administrerar stödet, men har ingen ansvarstagande roll vid exempelvis tvister mellan parter. Enligt intervjun har intresset för stödet hittills varit lågt, vilket kan bero på att fordon behöver tas ur trafik under installationen och att detta medför intäktsbortfall. Danmark har försökt anpassa modellen genom att ta bort tidigare maxbelopp och förlänga ansökningstiden, vilket visar på viss flexibilitet i genomförandet.

Danmarks modell visar också att det är möjligt att anpassa stödformer till nischade segment. Pilotprojektet för veteranfordon visar att det går att förena teknikkraav med kulturarv, givet särskild finansieringslogik, i detta fall genom förskottsutbetalning för att möta bristande likviditet.

Finland

Förutsättningar

VR är den dominerade aktören inom långväga persontrafik (>80 procent marknadsandel) samt godstrafik. Marknaden är öppen för andra operatörer som erhållit erforderlig licens för att kunna bedriva trafik på det finska järnvägsnätet. I Finland är järnvägsnätet cirka 5 900 km, varav enkelspår dominerar och utgör cirka 90 procent. 58 procent av nätet var elektrifierat år 2023. Särskiljande därutöver är, den jämfört merparten av övriga Europa, bredare spårvidden.

Spårvidden i Finland uppgår till 1524 mm, vilket skiljer sig från den europeiska standardvidden på 1435 mm som används i majoriteten av EU:s järnvägssystem. Detta tekniska särdrag innebär att finskt rullande materiel inte utan vidare kan användas i andra länder, vilket i praktiken begränsar operatörernas möjligheter att flytta verksamhet eller fordon till andra länder med en mer fördelaktig stödstruktur.

I intervjun lyfts detta som en faktor bakom att risken för marknadsflykt bedöms som låg, trots att Finland saknar nationellt stöd. Spårvidden fungerar därmed som ett slags inbyggt skydd mot avregleringsrelaterade effekter som annars skulle kunna uppstå på en mer integrerad marknad.

Stödmodell

I dagsläget saknas statligt stöd för investeringar i ERTMS-ombordutrustning i Finland. Varken privata eller statliga fordonsägare omfattas av någon nationell finansiering. Det finns inte heller någon central samordning av EU-ansökningar, såsom Trafikverket ansvarar för i Sverige. I stället är det upp till varje enskild aktör att själv ansöka om finansiering via CEF.

Den finska staten har ingen formell roll i ansökningsprocessen, och hittills har inga av de två ansökningar som lämnats in från Finland beviljats medel. Enligt intervju bedöms det statliga avståndstagandet från ansökningsstödet som ett medvetet vägval, dels för att undvika ansvarsförskjutning vid uteblivet resultat, dels i syfte att skapa rättvisa villkor mellan aktörer. Samtidigt lyfts att ansökningsförfarandet kan vara särskilt betungande för mindre aktörer med begränsade resurser.

Myndigheternas roll begränsas i nuläget till att sprida information om kommande CEF-utlysningar. Diskussioner pågår om att ge ett mer aktivt stöd, men detta anses förenat med risk för att statliga aktörer hålls ansvariga om EU-medlen inte räcker till. Då nationell medfinansiering inte är ett krav för rullande materiel, behöver aktörerna i praktiken själva bära hela kostnaden om CEF-stöd inte beviljas.

Potentiella lärdomar för svensk kontext

Finland har valt att inte införa något statligt stöd för ERTMS-ombordutrustning, utan hänvisar samtliga aktörer till att söka EU-medel via CEF på egen hand. Detta tydliga ställningstagande kan ses som ett sätt att klargöra ansvarsfördelningen och undvika orealistiska förväntningar om nationellt stöd. Samtidigt visar exemplet att individuell ansökan kan innebära höga trösklar för mindre aktörer, och att avsaknaden av samordning kan påverka framgången i ansökningsprocessen negativt. Inga av de två ansökningar som hittills lämnats in från Finland har beviljats. Det väcker frågor om vikten av praktiskt stöd och samordning, särskilt för att säkerställa brett genomslag.

Det framgår också att de finländska myndigheterna intar en återhållsam hållning till mer direkt stöd, bland annat med hänvisning till osäkerhet kring ansvarsfördelning om EU-finansiering skulle visa sig otillräcklig. Detta illustrerar vikten av att i en svensk kontext tydliggöra roller och ansvar vid eventuell rådgivning eller ansökningsstöd.

Slutligen visar Finlands situation att tekniska förutsättningar, såsom den bredare spårvidden, kan begränsa operatörernas möjligheter att flytta sin verksamhet till andra europeiska marknader där statligt stöd erbjuds. I Sverige, där interoperabilitet med övriga EU är högre, kan risken för sådan omförflyttning av verksamhet vara större, vilket talar för ett tydligare behov av stödåtgärder för att behålla aktörer på den svenska marknaden.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)