

Konsekvensutredning av undantag från krav på ETCS-ombordutrustning för arbetsfordon

Transportstyrelsens förslag:

Ett undantag från kravet på ETCS-ombordutrustning för arbetsfordon införs i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:36) om järnvägsfordon (nationella regler), genom en ny 1a § i 3 kap. Undantaget innebär att specialfordon (enligt TSD Lok och passagerarfordon, i svensk författning benämnt arbetsfordon) med förarhytt får godkännas utan ETCS-ombordutrustning före den 1 januari 2030. Arbetsfordon ska dock vara utrustat med ETCS vid utgången av 2033.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen för trafikstyrning och signalering (TSD CCS) ställer krav på att nya järnvägsfordon, inklusive specialfordon ska ha ombordutrustning för ETCS¹. I den svenska författningen (TSFS 2022:36) benämns "specialfordon" istället "arbetsfordon". Enligt övergångsbestämmelserna i tabell B1.1 i TSD CCS får specialfordon vars konstruktionsfas inleddes efter TSD:ns ikraftträdande (28 september 2023) och fram till den 1 januari 2026 godkännas med enbart klass B-system, i Sverige ATC2. Från och med den 1 januari 2026 krävs ETCS-ombordutrustning för att sådana fordon ska kunna godkännas, om inte undantag har beslutats.

Utan ett undantag skulle specialfordon vars konstruktionsfas inleddes efter den 28 september 2023 inte kunna godkännas för trafik från och med den 1 januari 2026 om de inte samtidigt förses med ETCS-ombordutrustning. Eftersom sådana fordon är undantagna från statligt investeringsstöd och kostnaden för konvertering är betydande (se avsnitt A.5.1), riskerar kravet att i förtid tvinga fram kostsamma investeringar hos framför allt de underhållsentreprenörer som Trafikverket anlitar, utan att detta är nödvändigt för att avvecklingen av klass B-system i den svenska järnvägsinfrastrukturen ska kunna genomföras enligt plan.

TSD CCS ger i punkt 7.4.3.2 i bilaga 1 medlemsstaterna en uttrycklig möjlighet att besluta om undantag från kravet på ETCS för specialfordon, under förutsättning att detta inte påverkar avvecklingen av klass B. Trafikverket har bedömt att ett sådant undantag kan medges till år 2030, med villkoret att specialfordonen senast vid utgången av 2033 ska vara

¹ Det europeiska tågskyddssystemet (European Train Control System)

utrustade med ETCS, för att det inte ska påverka avvecklingen av klass B-banor i Sverige.

2. Vad ska uppnås?

Syftet med förslaget är att utnyttja den möjlighet till undantag som ges i punkt 7.4.3.2 i bilaga 1 till TSD CCS, så att arbetsfordon kan godkännas för trafik utan ETCS-ombordutrustning fram till dess att en sådan investering är motiverad och kan finansieras och genomföras på ett ändamålsenligt sätt. Målet är därmed att undvika en onödig eller för tidig kostnadsbelastning för berörda fordonsägare och entreprenörer, utan att det försenar eller på annat sätt påverkar avvecklingen av klass B-system i den svenska järnvägsinfrastrukturen.

3. Vilka är lösningalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inget undantag beslutas kommer arbetsfordon vars konstruktionsfas inletts efter den 28 september 2023 inte att kunna godkännas för trafik efter den 1 januari 2026 utan ETCS-ombordutrustning. Transportstyrelsen har idag inte några föreskrifter som medger ett sådant undantag. En klar majoritet av arbetsfordonsflottan (63 procent enligt Trafikverkets inventering i rapporten [Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS](#)) har ännu inte har konverterats till ETCS och därför kommer ett uteblivet undantag att medföra att underhållsentreprenörer och andra fordonsägare tvingas till förtida och kostsamma investeringar vid ombyggnation av befintliga fordon eller vid köp av nya fordon. Krav på ETCS kan också innebära att det tar längre tid att sätta nya eller ombyggda arbetsfordon på marknaden. Detta kan i förlängningen påverka tillgången på godkända arbetsfordon för Trafikverkets underhållsarbete negativt, utan att det medför någon motsvarande nytta för avvecklingen av klass B eller för införandet av ETCS på infrastruktursidan.

Sökanden kan i varje enskilt fall ansöka om undantag från att installera ETCS enligt 2 kap. 2 § järnvägsteknikförordningen (2022:417). En ansökan måste visa att inköpet av fordonet inte blir lönsamt med ETCS och godkännas av EU-kommissionen och tar ofta minst 7 månader att få.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Ett undantag av detta slag ska enligt TSD CCS bygga på ett formellt beslut från medlemsstaten i fråga och anmälas och förtecknas i RINF eller i beskrivningen av järnvägsnätet. För att undantaget ska vara rättssäkert, förutsebart och offentligt tillgängligt för samtliga berörda fordonsägare har ett formellt beslut i föreskriftsform bedömts vara nödvändigt. Det saknas därmed relevanta alternativ till reglering.

Transportstyrelsen har övervägt om undantaget i stället skulle kunna beslutas genom Sveriges genomförandeplan för ERTMS², genom ett

² *European Rail Traffic Management System* – det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg

regeringsbeslut, eller genom ett chefsbeslut på Transportstyrelsen som meddelas Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). Efter dialog med Landsbygds- och infrastrukturdepartementet är bedömningen att undantaget lämpligast införs genom föreskrifter från Transportstyrelsen. Transportstyrelsen förordar därför att TSFS 2022:36 kompletteras med en ny paragraf, 3 kap. 1 a § enligt vilket arbetsfordon som avses i TSD Lok och passagerarfordon får godkännas utan ETCS-ombordutrustning före den 1 januari 2030.

3.3 Regleringsalternativ

Förslaget är att i en ny paragraf i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:36) föra in ett undantag från kravet på ETCS-ombordutrustning för arbetsfordon med förarhytt som har godkänts före den 1 januari 2030. Undantaget begränsas i tid så att ett sådant fordon ska ha den aktuella utrustningen senast den 31 december 2033.

4. Några andra tänkbara sätt att reglera det undantag från kravet som behövs har inte identifierats. Vilka är berörda?

Av regleringen berörs i första hand ägare till arbetsfordon, däribland de underhållsentreprenörer som Trafikverket anlitar för drift och underhåll av järnvägsanläggningen. Vidare berörs Trafikverket, i egenskap av infrastrukturförvaltare och beställare av underhålls- och investeringskontrakt, samt Transportstyrelsen som handlägger godkännanden av fordon. Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) berörs genom att beslutet ska meddelas dem enligt formulär utformat för ändamålet.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

☒ Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

☐ Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Regleringen innebär en lättnad i förhållande till vad som annars skulle gälla från och med den 1 januari 2026 och innebär inga nya skyldigheter. Ägare av arbetsfordon (i huvudsak de underhållsentreprenörer som Trafikverket anlitar) kommer inte att behöva installera ETCS-ombordutrustning på sådana fordon förrän senast vid utgången av 2033. Eftersom arbetsfordon samtidigt är undantagna från det föreslagna statliga investeringsstödet till ERTMS-ombordutrustning, och kostnaden för konvertering annars skulle behöva bäras eller finansieras av företagen själva (via prissättning i underhålls- och investeringskontrakt med Trafikverket), innebär undantaget att en betydande kostnad kan skjutas upp till dess att den kan planeras och finansieras på ett ändamålsenligt sätt.

Enligt Trafikverkets kostnadsanalys kan kostnaden för typinstallation (First-of-Class) av ETCS-ombordutrustning uppgå till i storleksordningen 10 miljoner kronor för det första fordonet i en serie, och till i storleksordningen 4 miljoner kronor per efterföljande fordon i samma serie. Därutöver tillkommer löpande drift- och underhållskostnader (medianvärde cirka 82 000 kronor per år och installation) samt en engångskostnad för avveckling av ATC2 eller obsolet ETCS-version (medianvärde cirka 347 000 kronor). Regleringen medför inte att dessa kostnader bortfaller, men den skjuter fram tidpunkten då de måste bäras, vilket bedöms vara en fördel för de berörda företagen jämfört med nollalternativet. ETCS kräver också uppdateringar av ombordsystemen till nya versioner, en kostnad som företagen också kommer att kunna skjuta fram.

Regleringen bedöms inte påverka konkurrensförhållandena mellan företag, eftersom undantaget gäller generellt för samtliga ägare av arbetsfordon som uppfyller villkoren, och det inte finns skäl att anta att vissa aktörer gynnas eller missgynnas i förhållande till andra.

Regleringen bedöms inte innebära etableringströsklar, förhöjda kompetenskrav eller tröskeleffekter, och då den är en lättnad och inte medför nya krav eller skyldigheter bedöms den inte kräva några särskilda hänsyn till små företag.

5.2 Enskilda

Regleringen bedöms inte medföra några konsekvenser för enskilda (hushåll eller individer), eftersom arbetsfordon ägs och används av företag och Trafikverket, och undantaget inte påverkar resenärer eller andra konsumenter.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Trafikverket berörs som infrastrukturförvaltare genom att myndigheten även fortsättningsvis, oberoende av undantaget, avser verka för att arbetsfordon som används på de anläggningar myndigheten förvaltar utrustas med ETCS, genom kravställning i underhållskontrakten. Undantaget bedöms inte förändra denna ambition eller Trafikverkets tidsplan för avveckling av klass B, utan enbart undanröja existerande hinder att godkänna vissa arbetsfordon utan ETCS före 2030. Det finns även andra offentliga infrastrukturförvaltare som kan beröras av undantagsmöjligheten, som kommuner och Öresundsbro Konsortiet. Dessa infrastrukturförvaltare bedöms kunna gynnas av förslaget då tillgången till arbetsfordon hos underhållsentreprenörer kan påverkas positivt av möjligheten till undantag.

Transportstyrelsen berörs genom att myndigheten handlägger ärenden om godkännande av fordon, samt ska hantera meddelandet av beslutet till ERA enligt framtaget formulär när föreskrifterna är beslutade.

Antalet ärenden till Transportstyrelsen om godkännande av nyttillverkade arbetsfordon har varit lågt de senaste åren och eventuell belastning på myndigheten bedöms som försumbar:

Antal godkända nytillverkade arbetsfordon	
År	Antal
2026	3
2025	2
2024	4
2023	4
2022	5
2021	0

Regleringen bedöms sammantaget rymmas inom befintlig verksamhet och inte kräva ytterligare resurser.

Regleringen bedöms inte inskränka den kommunala självstyrelsen.

5.4 Miljö

Regleringen bedöms inte medföra några miljöeffekter av betydelse. ETCS kan på sikt bidra till viss energieffektivisering genom optimerade broms-kurvor, men eftersom undantaget endast rör en begränsad kategori fordon (arbetsfordon) under en begränsad tidsperiod, och inte förändrar den övergripande planen för utrullning av ERTMS i infrastrukturen, bedöms den marginella påverkan på utsläpp eller energianvändning vara försumbar.

5.5 Externa effekter

Trafikverket har bedömt att ett undantag till år 2030, med villkoret att arbetsfordonen senast 2033 ska vara utrustade med ETCS, inte påverkar avvecklingen av klass B-banor i Sverige. Regleringen bedöms därför inte medföra några negativa externa effekter på införandet av ETCS i den markbaserade infrastrukturen eller på järnvägssystemets säkerhet i övrigt, eftersom svensk ATC är ett beprövat och robust tågskyddssystem.

6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

Nollalternativet, det vill säga att inte föreskriva om undantag från kravet, skulle riskera att tvinga fram förtida och kostsamma investeringar hos underhållsentreprenörer och andra ägare av arbetsfordon, eller leda till att sådana fordon inte kan godkännas för trafik i tid, utan att detta medför någon motsvarande nytta för avvecklingen av klass B eller införandet av ETCS i infrastrukturen.

Som framgått ovan bedöms andra tillvägagångssätt än reglering inte vara relevanta. De alternativ till reglering som har övervägts (genomförandeplan för ERTMS, regeringsbeslut respektive chefsbeslut) bedöms inte vara ändamålsenliga.

Ett tillägg i TSFS 2022:36 ger undantaget en tydlig och offentligrättslig grund samtidigt som det håller sig inom den ram som TSD CCS punkt 7.4.3.2 medger. Det är därför Transportstyrelsens förslag.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen får enligt 2 kap. 27 § järnvägsteknikförordningen (2022:417) meddela föreskrifter om TSD, genomförandeplaner till TSD och undantag från tillämpning av TSD. Enligt 4 kap. 14 § samma förordning får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om vad som utgör arbetsfordon och växlingslok samt vilka krav som gäller för sådana fordon.

Det är på dessa bemyndiganden som Transportstyrelsens rätt att besluta de föreslagna föreskrifterna grundar sig. Undantaget i 3 kap. 1 a § första stycket, som innebär att ett arbetsfordon får godkännas utan ETCS-ombordutrustning före den 1 januari 2030, föreskrivs med stöd av 2 kap. 27 §. Kravet i andra stycket på att ett sådant fordon ska vara utrustat med ETCS-ombordutrustning vid utgången av 2033 meddelas med stöd av 4 kap. 14 §.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Förslaget utnyttjar den möjlighet till undantag som uttryckligen ges medlemsstaterna i punkt 7.4.3.2 i bilaga 1 till TSD CCS (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695). Regleringen går inte utöver vad EU-rätten medger, utan håller sig inom den ram för undantag som TSD CCS anger, inklusive villkoret att avvecklingen av klass B inte får påverkas. Undantaget ska anmälas och förtecknas i RINF, alternativt publiceras i järnvägsnätsbeskrivningen, samt anmälas till Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) via det särskilda formuläret TD/2026-1 (Exclusion according to CCS TSI 7.4.3.2 and 7.4.3.3). Motsvarande undantag har anmälts av bland annat Österrike, Frankrike och Spanien.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Eftersom förslaget innebär en lättnad i förhållande till gällande krav, och det inte finns skäl att anta att berörda aktörer behöver särskild förberedelse för att undantaget ska kunna tillämpas, bedöms det inte finnas behov av en senarelagd ikraftträdandetidpunkt utöver vad som normalt tillämpas. Information om undantagsmöjligheten kommer att publiceras på Transportstyrelsens externa webbplats. Med tanke på den begränsade omfattningen av ändringen bedöms detta vara tillräckligt, och några ytterligare utbildningsinsatser eller informationsmöten bedöms inte nödvändiga. Föreskriftsgruppen avser att genomföra ett förkortat externt remissförfarande om 4 veckor i stället för sedvanliga 6 veckor, med hänsyn till ändringens begränsade omfattning.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Genom att möjliggöra för godkännande av arbetsfordon utan ETCS-ombordutrustning bidrar regleringen till att Trafikverket kan upprätthålla nödvändig tillgång till arbetsfordon för underhåll av järnvägsanläggningen, vilket i förlängningen stödjer tillgängligheten i transportsystemet. Regleringen bedöms inte ha någon särskild påverkan på jämställdheten i transportsystemet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen bedöms inte påverka säkerheten negativt, eftersom svensk ATC (klass B) är ett beprövat och robust tågskyddssystem, och Trafikverket har bedömt att undantaget inte påverkar avvecklingen av klass B-banor. Regleringen bedöms inte heller ha någon miljö- eller hälsopåverkan av betydelse (se avsnitt A.5.4).

C. Företag

Regleringen bedöms inte få negativa effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Förslaget berör en begränsad mängd företag, främst underhållsentreprenörer som utför underhåll på infrastrukturen. Exempel på företag:

Företag	Omsättning
Infranord AB	Ca 5 mdr kr
Strukton Rail AB	Ca 3 mdr kr
Infrakraft Sverige AB	2-4 mdr kr
NRC Group Sverige AB	6-7,5 mdr NOK
BDX Rail AB	0,7 mdr kr
Railcare Group	0,6-0,7 mdr kr

13. Vilka intäkter och kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Företagens intäkter och berörs i den utsträckningen de har arbetsfordon som ska godkännas för användning vilka inte ska utrustas med ETCS-ombordsystem förrän efter 2033. Dessa företag kommer att erhålla en större flexibilitet för deras investeringsbeslut om ETCS-ombordutrustning. Kostnader bedöms inte påverkas av regleringen, ett beslut om att avvakta investering i ETCS kommer att kräva en senare ansökan om godkännande, regleringen kräver dock inte detta utan medför endast möjligheten.

14. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Regleringen kommer inte att innebära någon nämnvärd skillnad i administrativa kostnader för företagen då de för de aktuella fordonen kommer att behöva ansöka om godkännande av fordon med ATC2 istället för ETCS. Eventuell besparing i administrativa kostnader av att företagen kan vänta med investeringsbeslut för ETCS-ombordutrustning går inte att bedöma i nuläget. De företag som väljer att ansöka om godkännande för ATC2 kommer sedan när möjligheten till undantag löper ut att behöva ansöka om godkännande igen för samma fordon fast med ETCS-ombordutrustning. Detta är dock ingen skyldighet som följer av föreskriften utan en möjlighet.

15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Ingen påverkan bedöms då möjligheten till godkännande är öppen för alla företag.

16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Ej någon sådan påverkan identifierad.

17. Hur kan regleringen påverka små företag och behöver särskild hänsyn tas till sådana företag vid reglernas utformning?

Särskild hänsyn bedöms inte vara nödvändig då regleringen inte innebär några nya skyldigheter, krav eller åtaganden.

D. Sammanställning av konsekvenser

erörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Undviker/skjuter upp förtida investerings- eller konverteringskostnader för ETCS.	Inga identifierade	Ej kvantifierat	Beror på enskilda fordonsägares tidplan för konvertering; ej möjligt att aggregera.
Enskilda	Inga identifierade	Inga identifierade	–	Berörs inte av förslaget
Staten m.fl.	Bättre tillgång till arbetsfordon för Trafikverket. Bibehållen möjlighet att styra konverteringstakten via underhållskontrakt	Inga identifierade	Ej kvantifierat	Ingen påverkan på Trafikverkets tidplan för avveckling av klass B
Externa effekter	Inga negativa effekter på avvecklingen av klass B eller på ERTMS-utrollningen enligt Trafikverkets bedömning	Inga identifierade		
Totalt	Sammantaget bedöms förslaget vara samhällsekonomiskt fördelaktigt genom att onödiga eller förtida kostnader undviks, utan att det motverkar övergången till ERTMS.			

E. Förslagets proportionalitet

Undantaget är avgränsat till en specifik fordonskategori (arbetsfordon) och tidsbegränsat till den 1 januari 2030. Denna avgränsning motsvarar vad som ryms inom den möjlighet till undantag som ges i punkt 7.4.3.2 i bilaga 1 till TSD CCS, och bygger på Trafikverkets tekniska bedömning av vad som kan medges utan att avvecklingen av klass B påverkas. Förslaget medför därför inte mer långtgående begränsningar eller kostnader för berörda aktörer än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet.

F. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering om hur mycket undantaget nyttjas kan göras genom sammanställningar av information från Transportstyrelsens egna register, samt genom informations- och erfarenhetsutbyte med Trafikverket.

G. Samråd

Transportstyrelsen har inför föreskriftsarbetet haft kontakt med Trafikverket. Information om föreskriftsarbetet kommer också att publiceras på Transportstyrelsens externa webbplats.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Mathias Häggblom, utredare
E-post: mathias.haggblom@transportstyrelsen.se
Tel: 010-495 37 62

Remiss