

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se; www.museibanorna.se

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Till: Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Eslöv den 12 juni 2012

Remissvar från Museibanornas Riksorganisation (MRO): Transportstyrelsens redovisning gällande små och medelstora företag samt företag som förvaltar kulturhistoriska värden; Ert diarienummer N2012/1180/TE

Museibanornas Riksorganisation (MRO) företräder de museijärnvägs- och museispårvägsföreningar som trafikerar egen bana. trafikmässigt alltid och fysiskt oftast, skild från övriga nätet¹. Trafiken bedrivs på ideell basis utan avlönad personal och med syftet att visa upp det kulturhistoriska arvet av spårburen trafik. En presentation av begreppet museijärnvägar finns i vårt PM daterat 22 augusti 2010. Det har titeln "Museijärnvägen". PM:et går att hitta på MRO:s hemsida (www.museibanorna.se) eller rekvireras med hjälp av MRO:s e-postadress (info@museibanorna.se).

¹ Ett specialfall är museibanan Västervik – Hultsfred (Tjustbygdens Järnvägs Förening) som även trafikerar det statsägda spåret Västervik – Jenny (treskenspår). Denna trafik är formellt och föreskriftsmässigt helt skild från annan museijärnvägstrafik.

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se; www.museibanorna.se

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Granskning

MRO tackar för remissen och lämnar härmed följande remissvar². MRO vill understryka att MRO och dess medlemsföreningar önskar arbeta med mycket hög säkerhet i sin trafik. Vi sätter värde på en korrekt roll för samspelet mellan museijärnvägar och de föreskrifter i t ex järnvägslagen och järnvägsförordningen som är giltiga för oss. Vi sätter också värde på och vill ha ett bra samarbete med Näringsdepartementet och Transportstyrelsen (TS). MRO ser gärna fram mot ett sammanträffande med representanter för departementet, när remisstiden har gått ut.

Sammanfattning

Detta remissvar är väsentligen en sammanfattning av MRO tidigare överlämnade dokument rörande TS:s avgifter och deras konsekvenser för museijärnvägarna. Transportstyrelsen har erhållit regeringens uppdrag att införa en avgiftsfinansiering av den tillstånds- och tillsynsverksamhet, som myndigheten bedriver inom järnvägssektorn. Eftersom landets museijärnvägar är järnvägar i lagens mening, belastas även deras verksamhet av dessa avgifter. De aktuella beloppen framgår av TS:s beslut om avgifter för 2012 (TSFS 2011:79) samt av förslag till avgifter för 2013 (TSG 2012-347). Vi har skattat de föreslagna avgifterna och funnit att dessa skulle uppgå per år för samtliga MRO-järnvägar till 5,2 Mkr eller 2,8 Mkr med den föreslagna "rabatten" om 50 % (denna omfattar inte alla poster; kostnaderna i förekommande fall periodiserade). Summa trafikintäkter för samtliga museijärnvägar anslutna till MRO är 8,5 Mkr per år. En tredjedel av trafikintäkterna (genomsnitt för samtliga museijärnvägar, hänsyn har tagits till den av TS föreslagna "rabatten" på 50 %) skulle alltså användas för att täcka avgifterna till TS.

Uppenbarligen kommer ingen museijärnväg att överleva de föreslagna avgifterna. För de mindre föreningar innebär förslaget att trafikintäkterna inte täcker avgifterna till TS; för de flesta utgör avgiften ungefär 60 – 80 % av trafikintäkterna och för ett fåtal, de största föreningarna uppgår avgiften till ca 20 % av intäkterna. Att under sådana omständigheter driva en museijärnväg är varken ekonomiskt eller psykologiskt möjligt. Om förslaget, som tänkt, genomförs vid nästkommande årsskifte, är det inte realistiskt att planera för någon verksamhet under kommande år och avvecklingen bör ske i höst eller nästa vår.

Konsekvensen blir att en väsentlig del av vårt kulturhistoriska arv av spårburen trafik förintas. Detta arv förvaltas idag av frivilliga krafter till en kostnad för det allmänna som är försvinnande liten. Inga regelbundna statliga eller kommunala bidrag utgår för denna typ av verksamhet.

² Remissvaret har utarbetats av MRO:s arbetsgrupp för säkerhet (Ragnar Hellborg, Sven Fredén och Björn von Sydow).

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se; www.museibanorna.se

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Sedan departementet under hösten 2011 uppmärksammat de allvarliga konsekvenser som de föreslagna avgifterna skulle få för landets museijärnvägar uppdrog man åt TS att utreda denna fråga. Detta uppdrag formulerades i regleringsbrevet daterat 20 december 2011. Uppdraget skall redovisas senast 1 mars 2013.

Vi finner det anmärkningsvärt att TS föregriper utredningsuppdraget och föreslår för nästkommande budgetår och med start 1 januari 2013 en avgiftsnivå som är fullkomligt orimlig för museijärnvägarna. Det naturliga hade varit att i avvaktan på utredningens fullföljande behålla årets avgifter även för 2013.

Ovan beskrivna scenario ska jämföras med regeringens, trafikutskottets och riksdagens uttalande: *särskilda hänsyn bör tas till museijärnvägsföreningarna och de knappa ekonomiska omständigheter dessa föreningar ofta verkar under...* (prop. 2010/11:160). Med detta ställningstagande från statsmakten som gjorts under 2011 är det mycket förvånande att TS föreslår så orimliga avgifter. I Danmark införs nu Trafikstyrelseavgifter, dock undantas veteranbanor från dessa avgifter.

TS har statens uppdrag att säkerställa en viss, (odefinierad) säkerhetsnivå i landets spårssystem (enligt TS konsekvensutredning TSG 2012-347 daterad 18 april 2012, detta är dock inte helt korrekt, vissa spårssystem är undantagna). Bakgrunderna till de höga avgifterna är naturligtvis storleken av det arbete som TS anser motiverade utifrån det givna uppdraget. Vi vill dock starkt ifrågasätta om detta omfattande arbete står i rimligt förhållande till de aktuella riskerna. Vi har försökt skatta dessa (begreppet "risk" här använt enligt ISO 31000, något modifierat enligt gängse industriella normer) bland annat med hjälp av historiska data från de järnvägar vars teknik, processer och trafikförhållanden utgör förebild för landets museijärnvägar. Vi finner då att den totala risken för alla till MRO anslutna museijärnvägar uppgår till högst 100 kkr per år. Den risk som direkt eller indirekt påverkas av den typ av tillståndsgivning och tillsyn som TS utför, utgör en mindre andel av denna summa. Vi kan inte finna att det är en rimlig relation mellan de belopp som vi ska betala för den del av TS:s verksamhet vars syfte är att säkerställa/öka säkerhet på museijärnvägarna och de verkliga riskerna.

Den konsekvensutredning (TSG 2012-347) som åtföljde avgiftsförslaget ger en detaljerad bild av avgifterna och deras formella grundvalar. Men den ger knappast någon analys av de säkerhetsmässiga konsekvenserna. Texten berör egentligen enbart järnvägarnas ekonomiansvariga. I ett bredare, samhällsekonomiskt perspektiv är naturligtvis relationen mellan den uppnådda riskminskningen ställt i relation till de nedlagda resurserna betydligt intressantare. Man kan naturligtvis invända att denna konsekvensanalys inte bör kopplas till ett förslag till föreskrifter rörande vem som ska bära kostnaderna. Invändningen är fullt berättigad, men tråkigt nog kan vi inte finna att någon

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se; www.museibanorna.se

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

sådan analys gjorts tidigare. När nu kostnaderna har gjorts synliga hade det varit ett lämpligt tillfälle att genomföra en sådan C/B studie (kostnad/nyttos analys).

Vänligen



Ragnar Hellborg
Ordförande

Bil. 1 MRO-PM daterad 9 april 2012 och utarbetad i anslutning till att TS delrapport offentliggjordes.

Bil. 2. MRO remissvar daterat 28 maj 2012 på TS remiss angående avgifter för 2013 (TSG 2012-347).