

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: Transportstyrelsen
Ekonomi och förvaltningsavdelningen
601 73 NORRKÖPING

Eslöv den 28 maj 2012

Remissvar från Museibanornas Riksorganisation (MRO): Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom järnvägsområdet. Ert diarienummer TSJ 2012-347

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 rekvideras med hjälp av MRO:s e-postadress (info@museibanorna.se).

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

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.

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

som är giltiga för oss. Vi sätter också värde på och vill ha ett bra samarbete med Transportstyrelsen (TS). MRO ser gärna fram mot ett sammanträffande med representanter för TS, när remisstiden har gått ut.

Remissen avser föreskrifter om avgifter inom järnvägsområdet. Dessa föreskrifter planeras trädde i kraft från 1 januari 2013 och är det tredje steget av totalt tre. Kopior på detta remissvar sänds för kännedom till:

Näringsdepartementet
Riksdagens trafikutskott
Riksrevisionen

Summering

Remissens förslag till avgifter för våra museibanor; även med beaktande av TS:s föreslagna reduktion av avgifterna för museibanorna till 50 % av normala avgiftsnivåer; innebär att nästan en tredjedel av trafikintäkterna skulle gå till avgifter till TS. På sikt skulle ingen museijärnväg kunna överleva; för flertalet måste en avveckling av verksamheten inledas före nästa årsskifte.

De större föreningarna, med kanske en viss fondering, kommer kanske att klara sig något/några år, men inte en längre period. Detta av strikt ekonomiska skäl. I realiteten kanske de upphör tidigare, men då av psykologiska skäl. Allt arbete vid banorna bedrivs ideellt på föreningsmedlemmarnas fritid. Om en stor och väsentlig del av trafikintäkterna – kanske en tredjedel eller mer – omedelbart försvinner i form av statliga avgifter kommer givetvis medlemmarna att ge upp.

En väsentlig del av vårt kulturhistoriska arv av spårburen trafik kommer att förintas. Den rullande materialen kommer endast i mycket begränsad omfattning att kunna bevaras inom landet och merparten kommer sannolikt att säljas till utlandet, där de betingar ett högt pris (eller bli skrot inom landet). Samhället kan knappast ha råd att bevara mer än några enstaka av de byggnader som nu används för järnvägsändamål i ursprungligt skick. Det kanske allvarligaste är att en stor och oersättlig praktisk kunskap (handens kunskap) om den gamla järnvägens drift, teknik och praktik kommer att skingras. Mer än 50 års idogt, frivilligt arbete tillintetgörs.

Ovanstående scenario, som blir en realitet om TS:s utredning och avgiftsförslag genomförs, 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, veteranbanor undantas från dessa avgifter.

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Som utvecklas närmre nedan har MRO i ett tidigare sammanhang utrett risker förenade med MRO-föreningarnas järnvägsverksamhet. Priset för TS:s riskminskande åtgärder enligt den nu aktuella remissen har ingen som helst relevans till priset för de risker som man avser att minska. Det finns, såsom vi beskriver nedan något i grunden felaktigt synsätt från TS sida. Antingen bör TS få i uppgift av statsmakten att göra en kostnad – nyttoanalys för denna del av sin verksamhet eller så bör Riksrevisionen granska denna del av TS verksamhet.

Museibanorna – en del av vårt tekniska kulturarv

Järnvägmuseiföreningar startade i Sverige med början under slutet av 50-talet på privat initiativ för att rädda i första hand arvet från de försvinnande smalspåriga järnvägarna. Antalet järnvägmuseiföreningar som använder egen eller hyrd bana har under åren vuxit och är idag runt tjugo. Dessa föreningar har mycket värdefulla – i vissa fall unika – samlingar som används i regelbunden trafik för allmänheten. Samlingarna är representativa för olika delar av landet. MRO är en paraplyorganisation för att tillvarata dessa föreningars gemensamma intressen. MRO är en del av och deltar aktivt i Arbetslivsmuseernas Samarbetsråds (ArbetSam) verksamhet. ArbetSam bildades 1998 och är idag Sveriges största museinätverk. Det är en ideell organisation som vill främja och utveckla bevarandet och gestaltandet av industrisamhällets framväxt och kulturarv. Några av ArbetSam:s uppgifter är att stärka arbetslivsmuseernas identitet och sprida kännedom om museernas verksamhet. De ideella järnvägmuseerna är äldst och sammantaget störst bland arbetslivsmuseerna. Inom ArbetSam:s verksamhet ryms också, flyg, sjöfart, bilmuseer, kvarnmuseer, smedjor etc. etc. Riksantikvarieämbetet ska enligt sin instruktion leda och samordna landets kulturarvsarbete. Våra museibanor, som är en del av vårt tekniska kulturarv, har en stor medlemskader med en kunskapsbank om det egna området, som är mycket hög.

TS:s delrapport på uppdraget i regleringsbrevet

TS:s delrapport på sitt uppdrag nr 6 i regleringsbrevet daterat 20 december 2011 insändes till departementet strax före 1 mars 2012. Den slutliga rapporten enligt detta uppdrag ska redovisas senast 1 mars 2013. Detta oaktat innehåller delrapporten många, som man kan uppleva det, slutliga ställningstaganden från TS:s sida om museitrafik. Innehållet i delrapporten och den nu aktuella remissen överensstämmer därför i allt väsentligt när det gäller museijärnvägar även om remissen innehåller mer detaljer. Grundat på delrapporten utarbetade MRO under mars 2012 ett PM där vi visade på konsekvenserna om delrapportens förslag införs. Detta PM är därför i högsta grad aktuell också för denna remiss. Vårt PM är daterat 7 april 2012 och har titeln "Angående Transportstyrelsens

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

delrapportering av sitt uppdrag nr 6 i myndighetens regleringsbrev 2012". PM:et går att hitta på MRO:s hemsida eller rekvireras med hjälp av MRO:s e-postadress.

TS:s syn på subventionering

I den ovan nämnda delrapporten från TS till Näringsdepartementet skriver TS angående järnvägmuseitrafik och subventionering att: "... kostnaden för denna subventionering betraktas som ringa...". För TS är en eventuell subventionering av museiföreningars avgifter ringa i förhållande till TS:s samlade avgiftsuttag. Men det avgiftsuttag som museiföreningarna drabbas av är orimligt högt i förhållande till MRO-föreningarnas intäkter. TS:s val av siffran 50 % subventionering tycks vara tagen helt ur luften. Ingen analys har gjorts av hur olika procentsatser drabbar MRO-föreningarna. TS bör istället välja 100 % subventionering. Att administrera (för TS) små intäkter lönar sig ofta inte. Regeringen bör verka för att alla avgifter för museitrafik – som är en kulturgärning med frivilliga krafter – slopas. Danmark är på väg att införa Trafikstyrelseavgifter och kommer då att undanta museitrafik. I den danska remissen i ärendet (bek. Udkast 02042012 ekstern høring, med rubriken "Bekendtgørelse om Trafikstyrelsens gebyrer på jernbaneområdet m.v.") står i § 1. Stk 3 följande: *Bekendtgørelsen finder ikke anvendelse for udførelse af ikke erhvervmæssig jernbanedrift (veteranbaner)*. Järnvägmuseitrafik i Danmark kommer alltså att undantas från avgifter redan från dess införsel.

Remissförslagets konsekvens för våra museijärnvägar

Sammanställning av data för samtliga MRO-föreningar (med undantag för Djurgårdslinjen, som bedriver en speciell trafik) finns i tabellen nedan. Uppgifterna har samlats in från MRO:s föreningar vid två olika tillfällen under senare år. Siffervärdena har givetvis en viss godhet och har därför avrundats till, som högst, 2 siffrors noggrannhet

<u>MRO-föreningarnas sammanlagda verksamhet per år</u>	
Totala antalet resenärer	97 000
Trafikintäkter	8,5 Mkr
<u>Summa avgifter per år till TS för MRO-föreningarna enligt remissens förslag</u>	
Totala avgifter (periodiserade), utan reduktion	5,2 Mkr
Totala avgifter (periodiserade), med 50 % reduktion för del av avgifterna	2,8 Mkr
<u>Summa avgifter per år till TS för MRO-föreningarna enligt nu gällande förordning</u>	
Totala avgifter (periodiserade), med reduktion till 500 kr/h, och tak per ärende på 5 kkr	150 kkr
<i>Avgifterna har i tillämpliga fall periodiserats och frekvensen av sådana kostnader som inte inträder varje år, har skattas från TS:s publikationer. Fordonsregisterkostnaden finns inte med. Genom riksdagsbeslut 9 november 2011 har registreringskravet slopats för museifordon.</i>	

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Enligt det i remissen aktuella förslaget med en reduktion om 50 % för museitrafik uppgår TS:s avgifter (2,8 Mkr) till 33 % av trafikintäkterna (8,5 Mkr). Utan reduktion – det vill säga samma avgifter som för kommersiell trafik – kommer avgifterna (5,2 Mkr) att hamna på 61 % av banornas trafikintäkter. Båda summorna är givetvis helt orimliga för vår verksamhet. De dominerande posterna inom den reducerade summan 2,8 Mkr fördelar sig enligt följande:

Tillstånd för delsystem	850 kkr
Tillsyn järnväg	800
Tillsyn infrastruktur	380
Tillstånd järnväg	310
Tillstånd infrastruktur	210

I den inramade tabellen har också för jämförelse skull redovisats under 2012 gällande avgift för MRO-kollektivet. Denna summa – 150 kkr – är en faktor 19 lägre än den nu föreslagna.

I den utredning som föregick införandet av avgifter och som presenterades av TS den 30 juni 2010, förutskickas att avgifterna bör hamna på storleksordningen 0,1 % av företagets/föreningens trafikintäkter. Detta mål har kanske uppnåtts för de stora kommersiella bolagen (SJ, Green Cargo etc.) men för museibanorna utgör avgifterna flera tiotals procent av trafikintäkterna. TS:s avgiftssystem är så konstruerat att ju mindre verksamhet desto större avgift relativt företagets trafikintäkt. För riktigt små verksamheter som museibanor är avgifterna omöjliga att bära.

TS borde givetvis ha gjort en ordentlig beräkning och konsekvensutredning ungefär som ovanstående. Nu nöjer man sig med att i den handling som bär namnet Konsekvensutredning (TSG 2012-347) konstatera för museibanor "...att TS ändå bedömt att den nu föreslagna kostnadsreduktionen är rimlig." (sid. 12). Det är möjligt att den är rimlig för TS men knappast för museijärnvägarna! Detta har inget med konsekvensutredning enligt vedertagna principer att göra. Det är dessvärre bara tyckande.

Risker i museitrafik

TS - i järnvägssammanhang - mest relevanta uppgift är att främja järnvägssäkerheten. Detta bör ske genom utfärdande av föreskrifter, som har sin grund i järnvägslagen och -förordningen, genom tillsyn av järnvägsföretags och -föreningars verksamhet, genom tillståndsgivning mm. Hur omfattande denna verksamhet ska vara måste ställas i relation till det mål man vill uppnå. När nu avgifter för verksamheten införs är det inte endast en angelägenhet för den aktuella myndigheten. De företag/föreningar som utsätts för verksamheten

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

måste uppleva en rimlighet mellan avgiften och det arbete som utförs/behöver utföras. Myndigheten behöver i sådana här sammanhang utföra en C/B-analys (kostnads/nyttoanalys). Som framgår nedan har MRO reflekterat över hur avgifterna relateras till uppgiften, det vill säga riskminskningen. Det är inte känt inom MRO, om TS har gjort detsamma.

MRO har i ett tidigare sammanhang beräknat de risker³ som är förenade med MRO-föreningarnas järnvägsverksamhet. Denna analys finns presenterad i vårt PM daterat 22 augusti 2010 med titeln "Risker och riskminskande åtgärder vid museijärnvägar". PM:et går att hitta på MRO:s hemsida eller rekvideras från MRO:s e-postadress.

Enligt detta PM är risken för museitrafiken inom MRO:s hägn (det vill säga för MRO-föreningarna) uttryckt i enheten kronor omkring 26 kkr per år. Detta betyder att det ekonomiska utrymmet för riskminskande åtgärder är mycket blygsamt. Eftersom endast mycket få olyckor har inträffat vid museibanor har riskanalysen baserats på olycksstatistik från smalspåriga järnvägar under tiden 1910 till 1915. Valet av period betingas av att man kan anta att dessa järnvägar under denna tid hade ungefär samma tekniska och funktionella förutsättningar och ett regelverk som i väsentliga avseenden är lika det som i dag används vid våra museibanor. Man kan även förutsätta att risken vid museitrafik minskas i jämförelse med dessa våra förebilder från förra seklets början då vår trafik nästan alltid sker i dagsljus, i huvudsak sker under sommarförhållanden, har en enkel, för personalen transparent teknik, har en motiverad personal med god utbildning, stark social kontroll, aldrig sker med farligt gods (och därmed inga möjligheter för katastrofer), och som regel sker med mycket låg hastighet. TS:s riskminskande åtgärder kostar enligt TS:s prissättning 5,2 Mkr. Med riskminskande åtgärder kan man optimistiskt sett anta att risken sänks med storleksordningen 20 %. Värdet på TS:s åtgärder är alltså $0,2 \times 26 \text{ kkr} \approx 5 \text{ kkr}$. Åtgärder som kostar 5,2 Mkr medför alltså en riskminskning på storleksordningen 5 kkr. Även om risken vid museijärnvägstrafik av någon anledning skulle vara tio gånger större per produktionsenhet (tågkm, vagnaxelkm) än vid konventionella järnvägar vid förra sekelskiftet är den möjliga riskminskningen fortfarande bara 5 kkr. Att göra riskminskande åtgärder som kostar miljonbelopp, när den uppnådda riskminskningen kan värderas i kkr är givetvis fullständigt orimligt och skulle aldrig utföras av ett ekonomiskt sinnat företag. Man gör givetvis riskminskande åtgärder så länge de "lönar sig". När "vinsten", det vill säga riskminskningen blir mindre än kostnaden för åtgärden slutar man.

³ Risk enligt ISO 31000:2009, EN 50126:1999 m fl

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Det finns något i grunden felaktigt i TS:s sätt att se på sin uppgift och att utföra den. En grundlig genomgång av arbetsinsatsen och dess relevans för riskminskning bör göras. Det är inte rimligt att en myndighet kan fortsätta med ett arbetssätt som inte har relevans för de mål som ska uppnås. En utvärdering av TS:s verksamhet bör utföras av till exempel Riksrevisionen. Ett alternativ till detta vore att TS får i uppdrag av departementet att göra någon form av kostnads – nytto analys för sin verksamhet. Andra statliga och privata enheter gör sådana analyser inför stora och kostsamma projekt.

Vänligen



Ragnar Hellborg
Ordförande