

MRO-AKTUELLT (6/2011)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 8 juni 2011

MRO:s höst- och årsmöte 2011

Som tidigare meddelats kommer årets höst- och årsmöte att förläggas till Uppsala-trakten och med ULJ som värd. Mötet blir helgen 1-2 oktober.

Transportstyrelsen - fakturor 2011

Som jag upprepat i tidigare MRO-Aktuellt är det mycket viktigt att: När din förening får en faktura från TS angående fordonregisteravgiften, buda mig omedelbart per tele/mail. Informera gärna din förenings fakturahanterare om detta, så att fakturan inte blir liggande hos denne innan du får den i din hand. MRO:s arbetsgrupp behöver agera inom tre veckor efter att den har anlänt till föreningen.

Årets Branschseminarium

Som nämnts tidigare bjuder Robert Sjöö in till seminarium lördagen 29 oktober på museet i Gävle. Några teman har redan föreslagits, men Robert tar gärna emot fler förslag. Sänd dessa förslag tillsammans med namn på lämpliga inledare till (robert.sjoo@trafikverket.se) eller till (info@museibanorna.se). Fler detaljer om seminariet efter sommaren.

Almedalen 2011

Som kort nämndes i förra MRO-Aktuellt så kommer MRO och JHRF att delta i årets Almedalsvecka. Planeringen pågår för fullt inom den arbetsgrupp (samman kallande Anders Johansson anders@smok.nu) som är utsedd. Arran-

gementet är viktigt för att hamra in hos beslutsfattare att museijärnvägsvärlden finns och utgör en viktig kultur- och teknik-bevarare. Tyvärr kostar det också pengar, t ex 4000 kronor per dygn för den plats där vårt blickfång (i form av en godsvagn) kommer att stå.

Mitt upprop i förra MRO-Aktuellt om ekonomiskt stöd för att kunna genomföra deltagandet har hittills fått nästan hälften av MRO föreningarna att svara positivt och ge bidrag. Tre större föreningar ger vardera 3000 kronor. Ett antal mindre och medelstora ger varierande belopp, var och en efter sin möjlighet.

Jag vädjar nu på nytt till de föreningar som ännu inte har hört av sig: Ge ett frivilligt bidrag av den storlek som din förening orkar med. Meddela mig via info@museibanorna.se. Att ditt svar inte dröjer alltför länge underlättar min planering.

Sifferuppgifter inför riksdagsdebatten

Stort tack till de föreningar som inför riksdagsdebatten den 1 juni snabbt sände in de uppgifter som Björn von Sydow behövde angående intäkter och fordonavgifter. Fler än hälften av MRO-föreningarna sände in uppgifter. Som framgår nedan kom de till stor nytta.

Regeringens proposition

2010/11:122 "Behörighet för

lokförare" och riksdagens beslut

Som meddelades i förra MRO-Aktuellt så blev trafikutskottets behandling och beslut av regeringens proposition 2010/11:122 och av Björn von Sydows och Lennart

MRO-AKTUELLT (6/2011)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 8 juni 2011

Axelssons motion en stor framgång för motionärerna och för MRO. Vid riksdagens debatt och beslut den 1 juni upprepades framgången, som framgår nedan. Först en central del av trafikutskottets textavsnitt:

"Utskottets ställningstagande
Lagförslag om behörighet för lokförare

Utskottet vill inledningsvis framhålla att regleringen av järnvägssektorn sedan början av 1990-talet har förändrats genom ett antal reformer både inom Sverige och på EU-nivå. Det övergripande syftet med dessa reformer är att skapa en gemensam och bättre fungerande marknad för järnvägstjänster genom att successivt öppna marknaderna och skapa tekniska och juridiska förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Utskottet har i olika betänkanden ställt sig positivt till det pågående reformarbetet på järnvägsområdet i Europa.

Utskottet vill även framhålla att bestämmelserna om behörighet för lokförare i dag varierar mellan de olika medlemsländerna. Syftet med lokförardirektivet är att skapa en enhetlig europeisk reglering på området. Som utskottet ser det torde en gemensam reglering göra det lättare för lokförare att kunna flytta mellan olika medlemsländer och mellan olika järnvägsföretag, men också göra det lättare för aktörerna att erkänna en behörighet som en förare har fått i ett annat medlemsland.

Med anledning av motionsförslag om undantag från lokförarkrav för museijärnvägar vill utskottet erinra om att direktiven kring de europeiska järnvägsnäten gör undantag för delar av järnvägstrafiken. Ett sådant undantag är fristående lokala och regionala järnvägsnät, liksom tunnelbanor och spårvägar m.m.

Utskottet vill erinra om att i regeringens förslag till lag om behörighet för lokförare anges förutsättningar för undantag i 1 kap. 2 §. I skälen för regeringens förslag anges dessa främst vara Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan, vilket utskottet stöder. Utskottet anser dock att regeringens formulering i propositionen om att "även fristående nät enbart avsedda för museitrafik kan falla in under undantaget" inte är tillräckligt vägledande för tillämpningen. Utskottet anser att propositionens kommentarer till lagtexten inte ger uttryck för vad lagtexten innebär, nämligen att lokförarkravet för samtliga museijärnvägar på fristående nät ska undantas och inte bara kan undantas. Enligt utskottet finns det således inga valmöjligheter för tillsynsmyndigheten att tolka lagen annorlunda.

Utskottet vill med detta uttalande klargöra att fristående nät enbart avsedda för museitrafik ska falla in under undantaget. Därmed tillstyrker utskottet motion 2010/11:T15 yrkande 1 (S).

.....

Register över järnvägsfordon m.m.

Med anledning av motionsförslag om undantag för registerföring av bl.a. järnvägar med historiska ändamål kan utskottet notera att denna fråga inte hanteras i den nu aktuella propositionen. Frågan berör dock undantag i genomförandet av EU-direktiv om utvecklingen av den gemensamma järnvägsmarknaden som den aktuella propositionen är en del av.

Utskottet har fått veta att Transportstyrelsen sammanställt en promemoria (2010-10-28) med anledning av museijärnvägarnas begäran om undantag från kravet på

MRO-AKTUELLT (6/2011)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 8 juni 2011

registerhållning. Enligt vad som framgår av promemorian torde det inte med nuvarande föreskrifter/regler vara möjligt att ge ett undantag från kravet på att godkända museijärnvägsfordon ska införas i det nationella fordonsregistret. Utskottet vill framhålla att det dock av promemorian framgår att enligt direktiv 2008/57/EG (tidigare bl.a. 2004/50/EG) får medlemsstaterna undanta järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål från de bestämmelser som de inför vid genomförandet av detta direktiv. Enligt promemorian finns det således möjligheter att undanta museijärnvägsfordon från direktivets tillämpningsområde – EG-rättsligt sett.

När det gäller museijärnvägar kan utskottet konstatera att enligt museijärnvägarnas riksorganisation – Museibanornas riksorganisation (MRO) – finns 19 museijärnvägar, inklusive museispårvägar, i landet. Tillsammans omsätter dessa 18 miljoner kronor och besöks av ca 130 000 personer årligen. Museijärnvägarna ger därmed, enligt utskottets mening, en värdefull kunskap om gammal järnvägsteknik, som behålls levande med i huvudsak ideella krafter av stor betydelse såväl kulturellt som turistiskt.

Mot bakgrund av det anförda och med anledning av motionsförslag om undantag för registerföring av bl.a. järnvägar med historiska ändamål föreslår utskottet ett tillkännagivande om att regeringen bör undersöka denna fråga utifrån juridiska, säkerhetsmässiga och andra synvinklar och återkomma till riksdagen med förslag om hur undantag för bl.a. järnvägar med historiska ändamål eller turiständamål lämpligen kan regleras.

Därmed tillstyrker utskottet delvis motion 2010/11:T15 yrkande."

Björn von Sydows anförande i riksdagen är värt att återges i sin helhet:

Herr talman, ärade ledamöter av trafikutskottet! Det är en stor glädje att ha tillfälle att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och därmed till propositionen och den motion som jag och Lennart Axelsson har lämnat in. Det är mycket positivt att alla partier har samma åsikt. Av tidigare inlägg har jag hört att vi har samma sätt att se på frågeställningen – det kulturhistoriska och det föreningsaktiva perspektivet samt turismperspektivet. Jag ska inte uppehålla mig vid frågan om behörigheten för lokförare. Det där är helt klart genom utskottets skrivning, som jag är mycket positiv till. Låt mig bara få göra ytterligare några kommentarer när det gäller register över järnvägsfordon. Jag är mycket positiv till utskottets tillkännagivande och ser det som nyanserat. Att det kommer att leda till en förändring är jag övertygad om.

Jag vill ta upp två saker. Den ena punkten hade vi uppe i december i föregående debatt om propositionen då. Det gäller de säkerhetsmässiga bedömningarna. Det som karakteriserar museijärnvägar i Sverige är att de i huvudsak är fristående från Trafikverkets spårssystem. Är de inte det kommer saken i ett annat läge. Men är de det och man räknar på och försöker undersöka vilka försäkringsmässiga risker som finns kan man använda sig av de formler som Räddningsverket brukar använda när man försöker sätta ett pris på, beräkna kostnaden för, en risk. Den bedömning som vi gjort utifrån museijärnvägarnas organisation, MRO, är att använder man sig av Räddningsverkets metod kan de säkerhetsmässiga riskerna för samtliga museijärnvägar i Sverige åsättas en kostnad om 50

MRO-AKTUELLT (6/2011)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 8 juni 2011

000 kronor per år. Det är en mycket liten summa. Den pekar på att riskerna är väldigt små. Men självklart anser jag att det är värdefullt att detta kan ytterligare en omgång kan bli belyst genom det utredningsarbete som regeringen och Regeringskansliet ska göra.

Sedan gäller det frågan om hur det ser ut beträffande kostnaderna, de avgifter för fordonsregistreringen som nu är aktuella. Jag har bett några av föreningarna att lämna in lite uppgifter. Som ledamöterna av utskottet kanske erinrar sig lyfte jag i den föregående debatten fram att den intressanta jämförelsen här gäller trafikintäkter. Ingen har sagt att det ska ske en registrering när det är en uppställning av järnvägsfordon som inte används för trafikändamål – ett statiskt museum. Det är när fordonen används som frågeställningen gäller. Om man ser detta på det sättet handlar det om trafikintäkterna. Jag har några exempel som jag vill göra utskottet uppmärksam på. Våra museijärnvägar i dag kan grovt sett indelas i tre grupper: stora, medelstora och mindre. Ett exempel är en stor järnväg som har intäkter på ungefär 900 000 kronor och där det är många fordon som registreras. Där får man räkna med att fordonsregisterkostnaden blir drygt 16 000 kronor. Med mitt bristfälliga sätt – det får jag, herr talman, erkänna – att i huvudet räkna ut procenten får jag det till att det blir ungefär 2 procent. Om det är en medelstor museijärnväg som har intäkter på ungefär 400 000 kronor och som har ett sextiotal aktiva fordon blir resultatet en avgift på drygt 8 000 kronor. Fortfarande handlar det om ca 2 procent.

Lars Tysklind nämnde Munkedals järnväg. Jag har fått in uppgifter också från den järnvägen. Jag delar Lars Tysklinds åsikt om hur fin den är. Det är en liten järnväg. Man har bara åtta fordon. Man ska betala 1 040

kronor, kanske inget större belopp. Men sett till att man har trafikintäkter på bara 23 000 kronor ska man ta 5 procent av sina intäkter i fråga om den här kostnaden.

Jag vill fästa uppmärksamheten på de här siffrorna och hoppas att det då framstår som ganska rimligt att resultatet av beredningsarbetet, som är tydligt formulerat i utskottets betänkande, är att regeringen ska komma till riksdagen med förslag om hur undantag för bland annat järnvägar med historiska ändamål eller turismändamål lämpligen kan regleras.

Ännu en gång, herr talman och ärade utskott, säger jag att jag är tacksam för och glad över det sätt på vilket utskottet bemött den problematik som jag och min medmotionär lyft fram.

Efter Björns inlägg fattade riksdagen beslut, i korthet enligt följande:

Behörighetskraven för lokförare anpassas till ett EU-direktiv. Syftet med direktivet är att skapa enhetliga regler för hela EU. Ändringarna innebär följande:

- Ett nytt förarbevis för lokförare införs. Förarbeviset utfärdas av Transportstyrelsen och styrker att föraren uppfyller vissa minimikrav när det gäller bland annat lämplighet och utbildning.
- Alla lokförare ska dessutom ha kompletterande intyg som anger vilken typ av tåg de har rätt att köra och på vilken järnvägsinfrastruktur. Intygen utfärdas av arbetsgivaren.
- Alla förarbevis och intyg samlas i ett register.
- Utbildningssamordnarna och de lärare som beslutar om betygen, så kallade examinatore, ska godkännas av Transportstyrelsen. Detsamma gäller för de läkare och psykologer som bedömer

MRO-AKTUELLT (6/2011)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 8 juni 2011

lokförarnas fysiska och psykiska lämplighet.

Den nya lagen gäller från den 1 juli 2011. De nya behörighetskraven gäller inte fristående lokala och regionala järnvägsnät, tunnelbana eller spårvägar.

Riksdagen sa ja till regeringens förslag med ett förtydligande. Riksdagen vill inte att reglerna för registrering av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon ska gälla för museijärnvägar. Riksdagen gav regeringen i uppdrag att återkomma med förslag på hur ett sådant undantag kan regleras. Därmed sa riksdagen delvis ja till en motion från Socialdemokraterna.

MRO:s medlemsföreningar har all anledning att rikta ett mycket stort tack till Björn von Sydow för hans insatser.

Brev från Konsumentverket

Under de senaste veckorna har ett antal föreningar rapporterat att de har fått brev från Konsumentverket med krav på insändande av ett antal uppgifter angående "...tjänstkvalitetsnormer och system för kvalitetsstyrning...". Viktiga uppgifter då man i sitt dagliga liv reser till jobb och studier. Men givetvis helt nonsens då man pratar om museijärnvägar.

MRO:s ordförande ser gärna att de föreningar som sänder in svar till Konsumentverket med förklaringar på vad en museijärnväg är också skickar MRO en kopia på svaret.

Invigningen av Läggesta nedre – Taxinge-Näsby

Vi har nyligen fått uppleva något så unikt som en invigning av en nästan 8 km lång förlängning av en smalspårig museijärn-

väg i Sverige. Efter Banverkets nedläggning av gamla sträckningen av f. d. Norra Södermanlands järnväg har ÖSIJ byggt om normalspåret till 600 mm och kan nu köra tågen hela vägen från Mariefred via Läggesta nedre till Taxinge-Näsby. Den formella invigningen sköttes av kungaparet onsdagen 25 maj. Lördagen 28 maj följde trafikstarten för medlemmar och allmänheten. MRO liksom ett antal MRO-föreningar uppvaktade ÖSIJ vid detta tillfälle. MRO:s gåva till ÖSIJ bestod av fotografi av Possarna Arvid och Fredrik. Genom dessa två –far och son – kan stationshuset i Taxinge-Näsby (som bekostades av Arvid och byggdes av Fredrik) och 600 mm banor (som introducerades i Sverige av Fredrik genom HRRJ) knytas samman.



MRO:s ordförande talar i samband med invigningen. ÖSIJ:s ordförande Per Englund avvaktar i bakgrunden och undrar vad plastpåsen i högernäven kan innehålla för gåva. Vad MRO-ordföranden gjorde resten av dagen i Taxinge-Näsby framgår av det röda mössbandet, foto Lars Granström.

MRO-AKTUELLT (6/2011)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 8 juni 2011

ERA – Europeiska järnvägsbyrån

ERA är det organ inom EU som ska

”...bistå med sakkunskap i genomförandet av gemenskapslagstiftning som syftar till att förbättra järnvägssektorns konkurrenskraft genom ökad driftskompatibilitet mellan olika järnvägssystem samt lägga fast en gemensam inriktning för arbetet med säkerheten”.

Näringsdepartementet har nyligen sänt ett brev till EU med förslag ”...med anledning av utvärderingen av den Europeiska järnvägsbyrån”. Departementet skriver bland annat ”...Resultatet är en reglering som delvis är mycket detaljerad. Det förhållandet att regleringen ligger på en så hög detaljeringsnivå medför i sig behov av återkommande översyner, vilket riskerar att hämma den tekniska utvecklingen på området. De föreslagna reglerna är även alltför ofta svåröverskådliga vilket försvårar tillämpningen.”

Departementet föreslår ett antal förändringar, till exempel:” kommissionen verkar för att framtida järnvägsreglering bättre överensstämmer med det som avses med begreppet *bättre lagstiftning*”.

MRO instämmer och ser fram emot förbättringar och förenklingar. Vill du ha en kopia på Näringsdepartementets skrivelse sänd ett mail till info@museibanorna.se .

Ragnar Hellborg / MRO:s ordförande