

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Angående Transportstyrelsens delrapportering av sitt uppdrag nr 6 i myndighetens regleringsbrev 2012¹

Transportstyrelsen (TS) har i regleringsbrevet för 2012 fått i uppdrag att bland annat utreda en metodik för hur TS kan identifiera organisationer vars verksamhet har ett kulturhistoriskt värde. En delrapport på uppgiften insändes till Näringsdepartementet före 1 mars 2012. Slutrapport ska enligt regleringsbrevet avlämnas senast 1 mars 2013. Nedan kommenterar Museibanornas riksorganisation (MRO) de avsnitt av delrapportens innehåll som berör järnvägsverksamheter av kulturhistoriskt intresse.

Vi kan inledningsvis konstatera att TS förslag i delrapporten slår direkt mot regeringens och riksdagens uttalanden (prop. 2010/11:160): *"...särskilda hänsyn bör tas till museijärnvägsföreningarna och de knappa ekonomiska omständigheter dessa föreningar ofta verkar under..."*. Vi kan också konstatera att EU ger medlemsstaterna möjlighet att undanta bland annat museijärnvägar från ett antal av de kompatibilitetsregler som finns i EU:s järnvägsdirektiv. Danmark är på väg att införa avgifter för järnvägstrafik. I 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 erhvervsmæssig jernbanedrift (veteranbaner)*. Järnvägsmuseitrafik i Danmark kommer alltså att undantas från avgifter.

För järnvägsverksamheter av kulturhistoriskt intresse skisserar TS en definition redan i delbetänkandet. För att en sådan definition ska fungera på ett relevant sätt, anser TS det nödvändigt med interna riktlinjer. Några sådana presenteras dock inte i delrapporten. Man förutskickar att i den slutliga rapporteringen presentera med vilka myndigheter, som man samrått för de olika trafikslagen. För järnväg nämns redan i delrapporten Sveriges järnvägsmuseum och Riksantikvarieämbetet.

Inom Vägtrafikområdet är de flesta avgifter för tillsyn och kontroll enligt lista. De flesta avgifter är, i jämförelse med motsvarande avgifter inom järnväg, ytterst modesta. Uppgifterna är naturligtvis inte lika, men man kan undra varför tillstånd för yrkesmässig vägtrafik kostar 3.200 kronor medan tillstånd för järnvägstrafik kostar ca 250.000 kronor. Undantag från medicinska krav kostar för vägfordonförare 600 kronor, för personal i säkerhetstjänst vid spårtrafik minst 7.000 kronor.

Sjöfart har i de flesta fall en grundavgift till vilken i mer komplexa fall adderas en timkostnad (1.400 kr/h). Man anger i flertalet fall en maxavgift, men inte ens denna kommer i närheten av de avgifter, som man debiterar spårtrafik. Ett exempel (högsta avgift för skeppsmätning

¹ Redigeringen av detta dokument avslutad 7 april 2012. Dokumentet har beretts av MRO-arbetsgrupp (Sven Fredén, Ragnar Hellborg och Björn von Sydow) och beslutats av MRO-styrelse.

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 i sig är den dyraste processen): ett intyg giltigt för passage genom Suezkanalen, nymätning, grundpris 9.650 kr, maxkostnad 194.000 kr. Detta är förvisso mycket pengar, men långt från de summor som arvtagarna till Järnvägsinspektionen debiterar.

MRO vill understryka att vi inte anser de olika arbetsuppgifterna inom grenarna järnväg, väg, flyg och sjöfart är direkt jämförbara, men man kan inte underlåta att reflektera över skillnaden i avgifternas utformning och storlek.

I delrapporteringen presenteras möjligheten att taxans storlek skulle vara knuten till ärendets komplexitet. En sådan gradering är svår och det är svårt att på ett trovärdigt sätt ge en kvantitativ koppling mellan ett tänkt mått på komplexitet och taxans storlek. Tidigare har myndigheter (liksom många konsultföretag) knutit taxans storlek till den ianspråkta personalens lön vilket då motiveras av den dyrare personalens högre kompetens. Detta kan försvaras i en verksamhet som är konkurrensutsatt och där kunden kan jämföra kostnad och produkt och välja den leverantör som uppfattas som mest fördelaktig. När verksamheten är monopol, eller ännu påtagligare när det föreligger ett myndighet - klient förhållande, är detta ur klientens synpunkt mycket otillfredsställande. En något mer tilltalande lösning, som även berörs i delrapporteringen, är verksamhetsmässiga lättnader. Detta är en utveckling som MRO både stöder och tror kan vara genomförbar och som vi hoppas få tillfälle att återkomma till.

TS ska, enligt Järnvägslagen, pröva tillstånd och utöva övervakning av sådana spårbundna system som enligt Järnvägslagen och TS beslut ska anses vara järnvägsinfrastruktur eller järnvägsfordon. TS:s avgifter för denna handläggning ska bäras av den aktuella verksamhetsutövaren. TS angav i sin utredning om avgifter (TS:s utredning daterad 30 juni 2010) att kostnaden, för verksamhet inom landet, uteslutande utgörs av en timkostnad (för närvarande 1.400 kr/h). Efter en kraftig mediastorm under juli-augusti 2010 när utredningen blev känd, föreslog TS (remiss daterad 30 augusti 2010) istället att en subvention för kulturhistorisk verksamhet ska utgå med 900 kr/h (vilket ger en nettokostnad på 500 kr/h). Remissens förslag om en timkostnad på 500 kr/h och med ett tak på 5.000 kronor per ärende för kulturhistorisk verksamhet beslöts under hösten 2010 och började att gälla från 1 januari 2011. För fordonsregistrering infördes samtidigt en årlig avgift om 130 kronor per fordon. I den nu presenterade delrapporten föreslås istället att timkostnaden för kulturhistorisk verksamhet ska utgöra 50 % av "självkostnaden". Självkostnaden har av den ursprungliga utredningen (30 juni 2010) angivits till 1.400 kr/h. Detta betyder en subvention på 700 kr/h och därmed en nettokostnad på 700 kr/h. Något tak för timkostnaden per ärende diskuteras inte i delrapporten. Detta kan inte förstås på annat sätt än att TS nu planerar en kraftig höjning för kulturbevarande verksamhet genom en ökning av timkostnaden från 500 kr/h till 700 kr/h och dessutom utan begränsning av det maximala beloppet per ärende.

Med hjälp av bland annat ovan nämnda siffror har MRO beräknat genomsnittliga årsavgiften att betala till TS för en "normalstor" museijärnväg. Beräkningarna innehåller med

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

nödvändighet en relativt stor osäkerhet kanske några tiotalprocent, men ger ändå rätt storleksordning. De beräknade avgifterna baseras på uppgifter i TSFS 2011:79. Denna författning innehåller både subventionerade och icke-subventionerade belopp giltiga under 2012. Tabellens siffror är också baserade på en enkät bland MRO:s medlemsföreningar rörande bland annat antal godkännanden för delsystem per år samt för andra ändringar som kräver godkännande. Slutligen används givetvis också de uppgifter som anges i den nu aktuella delrapporten. Alla avgifter är uppräknade till 2012-års nivå. Det temporära undantaget för 2012-års avgifter för museibanor har vi inte tagits hänsyn till vid beräkningarna. Tre kostnadslägen redovisas i tabellen nedan. Det ursprungliga förslaget (presenterat i TS utredning 30 juni 2010) utan någon reduktion för museijärnvägar finns på andra raden i tabellen. Den för museitrafik reducerade avgiftsnivån (presenterad i TS-remissen 30 augusti 2010 och som finns beslutad i TSFS 2012:79) finns på tredje raden. Det är denna avgift som gäller under 2012. Slutligen den senast presenterade avgiftsnivån i delrapporten 1 mars 2012 och tänkt att träda i kraft 1 januari 2013 finns på fjärde raden. I kolumn 4 finns avgiften för de tre olika nivåerna i förhållande till trafikintäkten för en "normalstor" museijärnväg (med 500 kkr/år i trafikintäkt). Siffrorna i denna kolumn är förfärliga. Avgifter på 52 % respektive 26 % nivån skulle givetvis slå ut våra museijärnvägar på mycket kort tid. Men även 4 % nivån är orimligt hög. Inte minst när man betänker att TS uppskattar (TS utredning 30 juni 2010) att avgifterna ska högst utgöra 0,1 % av trafikintäkter.

Avgiftsnivå	Årsavgift/kkr	Aktuell timkostnad	Avgift i förhållande till trafikintäkt
Ursprungligt förslag utan reduktion	260	1.400 kr/h; inget maxbelopp	52 %
Nuvarande reducerade taxa för museitrafik	20	500 kr/h; max 5.000 kr per ärende	4 %
Förslag enligt delrapporten för museitrafik från och med 1 jan 2013	130	700 kr/h; inget maxbelopp	26 %

Siffrorna i tabellen är årsavgifter för en "normalstor" museijärnväg med en trafikintäkt på ungefär 500 kkr/år. Kostnaderna 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.

Som har berörts ovan ger TS redan i delrapporten tre besked beträffande förändringar:

- Museijärnvägar beläggs med en avgift uppgående till 50 % av beräknad självkostnad.
- Denna avgift kommer att tas ut från och med 1 januari 2013.
- Då kostnaden för TS för denna subvention betraktas ringa i förhållande till TS avgiftsuttag föreslås att finansieringen sker genom TS övriga 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

Avsikten med att lämna dessa tre besked redan i delrapporten – bara två månader efter uppdraget gavs av regeringen – är okänt.

De tre beskeden ovan genererar följande frågeställningar från MRO:

1. I delrapporten skriver TS på sidan 1, rad 5: *Detta är en delrapportering av uppdraget och den slutliga...* TS skriver så och sen ger man ett konkret besked angående sitt ställningstagande beträffande järnvägsverksamhet av kulturhistoriskt intresse.
2. På sidan 2, rad 14n och 13n i delrapporten skriver TS vidare att kontakt redan har tagits med Riksantikvarieämbetet och Sveriges järnvägsmuseum. Varför denna stora brådska för museijärnvägar? Man har ju ytterligare ett helt år på sig.
3. TS skriver vidare på sidan 3, rad 9: *Avgiften kommer att tas ut från och med 1 januari 2013.* Om man skriver så, då har man i realiteten redan beslutat detta. Man inväntar alltså inte Näringsdepartementets eventuella reaktioner på varken delrapporten eller slutrapporten.
4. Som berördes ovan kan man fråga sig hur 50 % av beräknad självkostnad ska tolkas? Enligt TS är självkostnaden 1.400 kronor/h. 50 % av denna summa blir 700 kronor/h. Det är högre än nu gällande 500 kronor/h för kulturhistorisk verksamhet! Idag gäller dessutom ett tak för timkostnaden på 5.000 kronor per ärende. Detta tak nämns inte i delrapporten. Förslaget måste tolkas – som framgår av tabellen ovan - som en rejäl höjning jämfört med dagens något subventionerade avgift. (Jämför rad 3 och 4 i tabellen ovan.)
5. Vidare kan man ifrågasätta varför TS väljer just 50 % av självkostnaden? Varför inte 40 eller 60 %? Siffran 50 tycks vara tagen ur luften. TS skriver på sid 2 rad 7n och 6n: *...kostnaden av denna subvention betraktas som ringa...* För TS är subventionen av museiföreningarna ringa i förhållande till TS samlade avgiftsuttag, men det avgiftsuttag som museiföreningarna drabbas av är orimligt högt i förhållande till MRO-föreningarnas trafikintäkter. TS bör välja 0 %. Att administrera (för TS) små intäkter lönar sig ofta inte. Att slopa avgiften helt hade rimmat mycket bättre med riksdagens trafikutskotts uttalande (oktober 2011) och regeringens proposition (2010/11:160) i vilken man kan läsa: *...inställning att särskilda hänsyn bör tas till museijärnvägsföreningarna och de knappa ekonomiska omständigheter dessa föreningar ofta verkar under...*
6. I avsnittet "I den slutliga avrapporteringen..." på sidan 3 nämns inte något specifikt om järnvägsdelen av de kulturhistoriska verksamheterna. Är järnvägsdelen avklarad i och med delrapporten?
7. Slutligen, med tanke på att regeringen, trafikutskottet och riksdagen genom sina uttalanden och beslut under 2011 har lagt ner mycket omsorg om att det kulturhistoriska arbete som museijärnvägstrafik medför skall främjas, borde man kunna förvänta sig ett mera gediget arbete från TS sida. I stället presenteras i delrapporten mycket summariska resultat och beslut utan någon närmare analys.

Diskussionen under punkt 7 ovan syftar bland annat på: Riksdagens uttalande i samband med att proposition 2010/11:122 antogs av riksdagen 1 juni 2011: *...Riksdagen vill inte att*

MRO

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

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

reglerna för registrering av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon ska gälla för museijärnvägar....

Vidare syftar punkt 7 ovan på följande text i regeringens proposition 2010/11:160 som presenterades i början av juli 2011: *Regeringen konstaterar, i likhet med trafikutskottet, att möjligheten finns att undanta museijärnvägar och museijärnvägsfordon från driftskompatibilitetsdirektivets tillämpning. Det gäller bland annat krav på registrering som regleras i direktivet. Regeringen delar också inställningen att särskilda hänsyn bör tas till museijärnvägsföreningarna och de knappa ekonomiska omständigheter dessa föreningar ofta verkar under.*

När proposition 2010/11:160 behandlades i trafikutskottet i slutet av oktober 2011 kom utskottet fram till följande ställningstagande: *... Mot bakgrund av utskottets uttalanden i maj 2011 om undantag för museijärnvägar (bet. 2010/11:TU19) konstaterar regeringen att möjligheten finns att undanta museijärnvägar och museijärnvägsfordon från driftskompatibilitetsdirektivets tillämpning, vilket välkomnas av utskottet. Utskottet noterar också att regeringen delar utskottets inställning att särskilda hänsyn bör tas till museijärnvägsföreningarna och de knappa ekonomiska omständigheter dessa föreningar ofta verkar under...*

Med ovanstående ställningstaganden från regering, trafikutskott och riksdag, kan MRO konstatera att statsmakterna önskar en klart lägre avgiftssättning för det kulturhistoriska arbete som museijärnvägstrafik innebär, än den avgiftssättning som TS:s delrapport pekar på att tillsynsmyndigheten kommer att fastlägga.

Slutsatser

MRO vill med detta PM uppmärksamma regeringen på – i ljuset av regeringens bifallna proposition och riksdagens tidigare uttalande – att TS:s förslag beträffande avgifter för järnvägsmuseitrafik inte kan vara tillfredställande för regeringen och indirekt inte heller för riksdagen. Förslaget bör därför kraftigt revideras av TS i den slutliga rapporten och regeringen bör verka för att alla TS-avgifter för museitrafik slopas.