

**Anteckningar förda vid Järnvägshistoriska Riksförbundets medlemsmöte i Mariefred**

Tid	10—11 oktober 2009, 13:00
Plats	Lokalen Frivillighet, Gripsholmsvikens konferens
Närvarande	Sara Andersson, Arbetets Museum (t o m punkt 10 a) utom punkt 7 och 8) Stig Brahn, Transportstyrelsen (punkt 2 a)) Morrigan Claesson, BJs Peter V Christensen, FSVV, NoJK Anneli Eriksson, Transportstyrelsen (punkt 2 a)) Jan Helger, NBVJ Jonas Hjelm, JHRF, LJM Mats Holmgren, OKBv Anders Johansson, JHRF, SMoK Carl-Axel Johansson, KV Klas Kindberg, SÅS (t o m punkt 10 a) utom punkt 7 och 8) Fredrik Lundström, NJM (t o m punkt 10 a) utom punkt 7 och 8) Jan Långström, MBV Per Mattsson, MfGDJ Lars Nilsson, VT Rolf Nord, MBV Sten Nordström, JHRF, ENJ (punkt 7 och 8, fr punkt 10 b) Lars Norling, NJ Carl-Eric Olsson, SÅS Rickard Persson, FVJ Stefan Rejare, NJ Anders Svensson, SKÅJ Björn Wesström, SKÅJ Anders Öster, NJM (t o m punkt 4 a))

**1**            Mötets öppnande

Jonas Hjelm förklarade medlemsmötet öppnat; han fungerade som mötesordförande och Anders Svensson som mötessekreterare.

**2**            Transportstyrelsen**a)**            Besök från Transportstyrelsen

Stig Brahn inledde med att han kommer från Transportstyrelsen och jobbat med järnväg sedan 1976, redan som 13—14-åring: han har varit tågmästare, jobbat med växling, produktionsplanering, som arbetsledare m m. Han har haft chefsjobb inom SJ och började vid dåvarande Järnvägsinspektionen 2003. Han är enhetschef för järnvägsföretagsenheten, som handhar tillstånd för trafik. Anneli Eriksson berättade att hon började på Järnvägsinspektionen 2003, var dessförinnan på BV och är signaltekniker i grunden. Hon jobbar på infrastrukturenheten med bl a tillstånd för museiföreningar.

Stig Brahn berättade att han har information om lokförarkörkort som kommer nästa år. Jonas Hjelm påpekade att vissa frågor redan är inlämnade sedan tidigare och han föreslog att gå igenom dessa för att sedan köra detta och den allmänna presentationen tillsammans med MRO. Stig Brahn berättade då att en sådan fråga är *certifiering av verkstäder*. Jonas Hjelm inledde med att senaste besked är att EU har givit möjlighet för undantag för museifordonsverkstäder, men att detta ej finns med i de svenska reglerna. Stig Brahn svarade att man inte kommit så långt – tanken med denna certifiering är att den ska användas för verkstäder som arbetar med fordon för trafik i flera länder. Det ska först finnas en möjlighet att först frivilligt certifiera verkstäder under en period. Rolf Nord undrade om certifiering innebär att man kan lita på verkstadens jobb? Stig Brahn svarade att *Swedac* ska ackreditera verkstäderna för certifiering, men beställaren ska själv göra viss kvalitetskontroll – gränsdragningen mellan parternas ansvar är ej klar. Det som hänger ihop är underhållsansvarig enhet, vilket är något annat än verkstad och operatör, vilket alltså kan vara en tredje part.

Morrigan Claesson undrade om föreningarnas (m fl) egna verkstäder berörs – hur kommer dessa att placeras in i detta system? Stig Brahn trodde inte det blir aktuellt för dessa – de ska vara en del av järnvägsföretagets tillstånd, det ska inte vara ett tillstånd till. Anders Johansson påpekade att mycket av de jobb som behöver göras på museifordon är det bara föreningarna som kan göra, ej de stora verkstäderna. Stig Brahn underströk att systemet med certifiering ska vara underlättande, inte krävande. Anders Svensson såg det som behov bara om man vill göra jobb åt andra. Stig Brahn svarade att så är det. Rolf Nord påpekade att vissa tjänster som nu köps av t ex *Euromaint* inte kan erbjudas i framtiden. Stig Brahn påpekade att certifieringen ej är på så låg nivå (vissa specificerade arbeten), endast kategorier/typer av arbeten. Anders Öster undrade om certifieringen är lika med ISO 9000-certifiering? Stig Brahn svarade att han inte visste, men att andra standarder gäller. Anders Johansson undrade om det finns en gräns för vad som måste utföras av certifierad verkstad. Stig Brahn svarade att grunden är att järnvägsföretag har problem med att de har det juridiska ansvaret utan att kunna kontrollera verkstaden – gör man åtgärderna själv behövs detta inte införas. Anders Svensson påpekade att föreningarna inte är ”rädda” för säkerhetshöjande åtgärder som sådana, dock för därmed förenade kostnader...

Rolf Nord påpekade att det nu finns verkstäder nu som använder ISO 9000 m fl. Carl-Eric Olsson undrade om det finns ett krav på att veta om kompetensen är tillräcklig hos andra man anlitar? Stig Brahn svarade att detta är ett problem i dag – har man någon form av kvalitetscertifiering kan detta vara ett kvitto, annars är det egen kvalitetskontroll som gäller, vilket kräver att man kontrollerar ”allt”. Anders Johansson påpekade att det kräver så mycket egen kompetens att man lika bra kan göra jobbet själv... Anders Öster föreslog att göra intervjuer med verkstaden om man kan frågan. Stig Brahn och Anneli Eriksson framhöll att det gäller att kolla rutiner. Det är samma som att kolla säkerhetspersonals kompetens m m. Stig Brahn framhöll att föreningarna inte ska vara rädda att detta ska gälla den egna verkstaden, däremot kan det vara ett stöd om man vill använda andra verkstäder. Jonas Hjelm kunde se problem om man lånar kompetens av andra. Stig Brahn påpekade att detta gäller redan nu.

Jonas Hjelm påpekade att vissa föreningar är så små att man inte kan bemanna alla funktioner – kan flera föreningar *dela trafiktillstånd*? Anneli Eriksson svarade att det då gäller att kolla att alla verkligen vet vad den andra gör. Stig Brahn fyllde på med att verksamheterna inte ska vara för geografiskt olika belägna. Rolf Nord och Lars Nilsson berättade att deras föreningar har haft detta upplägg i en separat organisation. Stig Brahn svarade att för ett visst syfte är det OK, men med en trafikchef som inte ens besöker den andra blir det inte OK.

Jonas Hjelm påpekade att *ATC-kravet* först fanns med i förslag till tilläggsföreskrifter, sedan togs det bort för att dock komma med i de färdiga föreskrifterna... Stig Brahn svarade att Transportstyrelsen fick en aha-upplevelse av att ATC var med i JTF; efter flera turer har man nu därför gått ut på hemsidan med info om att det går att söka dispens. Anneli Eriksson fortsatte med att även för BV innebar ATC-kravet en aha-upplevelse. Stig Brahn fyllde på med att berodde på brist på kommunikation inom BV – BV Produktion var ej medvetna om att detta. Jonas Hjelm påpekade att kravet är tvetydigt uttryckt i JTF – kommer det att fortsatt gå att söka dispens efter 2010-05-31? Stig Brahn svarade att det första förslaget drogs tillbaka på grund av otillräcklig riskanalys. Anneli Eriksson svarade att förhoppningen är att frågan ska vara löst inom ett år, men har detta ej landat som det är tänkt borde dispenserna kunna förlängas. Jonas Hjelm undrade om man undersöker konsekvenser av att köra utan ATC, t ex hur säkerheten kan kompenseras på annat sätt, t ex genom begränsad hastighet och dubbelbemanning. Anders Johansson framhöll att han inte begriper kravet på en längsta sträcka för framförande av fordonet (f n 200 km) – om man byter personal borde det inte fordonet som sådant begränsas. Jonas Hjelm påpekade att Sven Malmberg driver en parallell med vägtrafiken om kravet på gamla fordon.

Jonas Hjelm undrade vad grundsyn är på museiföreningarnas verksamhet och om att denna ska kunna fortsätta? Anneli Eriksson svarade att problemet är alla EU-direktiv. Jonas Hjelm efterlyste exempel? Stig Brahn svarade *ERTMS* – när detta är fullt infört rullar inget fordon utan ECTS – fordon utan utrustning måste dras av fordon som har. Anders Öster undrade hur fordonshaverier löses? Stig Brahn svarade att då måste en hel sträcka avlysas. Jonas Hjelm undrade om Sverige blir först i Europa? Anneli Eriksson svarade att ERTMS redan införts på sträckor i Schweiz, som var först. Stig Brahn svarade ERTMS planeras införas på sk godskorridorer upp genom Europa till Sverige. Jonas Hjelm framhöll att bl a SJ och Green Cargo säger nej till ECTS – de vill ej betala utrustningen. Stig Brahn svarade att finansieringen av utrustningen är en annan fråga, som ligger på BV och regeringens bord. Jonas Hjelm undrade inför införandet av ERTMS varför ATC krävs under tiden? I t ex Holland har staten betalat utrustningen. Stig Brahn svarade att man bör låta en riskanalys avgöra ATC-behovet; BV har inget gjort med sina fordon fast ATC varit ett krav sedan 2001. Det kan bli krav, eventuellt med vissa undantag, alternativt att beslutet blir att vänta på nästa system.

Morrgan Claesson undrade vem man ska vända sig till om att ändra den nuvarande gräns i km för framförande av fordon utan ATC? Det skulle vara bättre med tidsgräns för personalens tjänstgöring. Stig Brahn svarade att när och om det kommer en remiss på nya/ändrade/kompletterande regler så är det dags att höra av sig. I grunden är ATC bra – det är finansiering och teknik som är begränsningen. Jonas Hjelm framhöll att det kan kompenseras på annat sätt. Rolf Nord påpekade att ECTS-utrustning görs för dagens standardfordon och ej passar föreningarnas fordon – det finns inget intresse att utveckla sådan för vår begränsade marknad. Jonas Hjelm fortsatte med att BV borde tala om hur man tänkt sig att det ska införas på föreningarnas fordon. Stig Brahn svarade att det gäller att avvakta införandetakten – det kanske inte ens är idé med ATC, kanske bättre att införa ECTS i stället – eller andra lösningar. Jan Helger berättade att NBVJ vill låta installera ATC i en rälsbuss, men vem kan avgöra om den görs på rätt sätt? Anders Johansson svarade att detta bedöms av Transportstyrelsen. Stig Brahn svarade att det kan vara tekniska enheten – han tog med sig frågan. Peter V Christensen undrade hur lång framförhållning det kan bli för eventuella kommande ATC-krav? Stig Brahn svarade att ikraftträdandedatum ska finnas med i remissen med möjlighet att reagera på detta.

Jonas Hjelm undrade vilka *TSD*:er som museiföreningarna omfattas av och vad bestämmer länderna själva? Stig Brahn svarade att ett första problem är att *definiera ett museifordon* – det kan uppstå konkurrensfördel för eventuell kommersiell verksamhet med äldre fordon. Jonas Hjelm föreslog att Transportstyrelsen och JHRF tillsammans tar fram en definition och man sedan får ansöka att klassas enligt denna. Anneli Eriksson påpekade att en sådan definition har det pratats om i Transportstyrelsen, men man har haft svårt att klara detta, bäst blir att ansöka om att få fordonet klassat som museifordon. Jonas Hjelm höll med om detta, men undrade varför man inte frågar riksorganisationerna om detta, som har kompetensen? Anneli Eriksson framförde denna synpunkt, men då lades definitionsprojektet ned... Björn Wesström undrade varför man inte tittar på andra branscher – ålder används av andra. Jonas Hjelm, Anders Johansson och Stig Brahn svarade att det inte fungerar i denna bransch.

Jonas Hjelm föreslog att JHRF sätter sig ner tillsammans med Transportstyrelsen och arbetar på detta. Stig Brahn svarade att han ser fram mot att tillsammans med branschen ta fram denna definition. Han såg helst inte denna fråga – det ska ni själva ta reda på! Anders Öster undrade om ni eller vi har att ta reda på denna fråga? Stig Brahn svarade att efter en eventuell olycka som rör detta så faller detta på er. Anders Öster undrade om det blir tolkningsfråga, kan man då vända sig till Transportstyrelsen? Stig Brahn medgav detta... Morrgan Claesson berättade att han fått råd om att ha checklistor för den egna verksamheten. Stig Brahn svarade att BJs hade bra rutiner på papper, men dessa fungerade ej i verkligheten – detta kan kräva sådana checklistor för att t ex hyra in fordon och personal från andra föreningar. Morrgan Claesson fyllde på med att de även behövs vid missöden så att föraren, tågledaren o s v vet vad de ska göra. Anneli Eriksson påpekade att om något måste göras i flera led så är det bra med sådana listor och även när nya/andra funktionärer behövs. Jonas Hjelm undrade om det varit bättre att kräva att BJs skulle inkomma med kompletteringar i st f att dra in tillståndet? Stig Brahn svarade att det hände saker i flera steg – föreningen fick kontroll på fordon och personal till ett visst evenemang, men sedan drogs tillståndet in för att säkerställa att det inte gick slentrian i hanteringen.

## b) ATC

Jonas Hjelm inledde med att han fick info om att remissen var på gång via Morrgan Claesson i höstas; JHRF fick fort iväg ett svar – detta har varit den största frågan under året. Det gäller att fortsätta att bevaka detta inför 2010-05-31, då dispenserna går ut. Lars Nilsson undrade vad som är bra – att de förhalar införandet av ATC? Rolf Nord påpekade att det kanske är bra för att då i stället få installera ERTMS. Anders Johansson framhöll att det kanske är bra att installera ATC eftersom det kan bli bidrag till övergång från ATC till ERTMS (ECTS) – för de som redan har ATC installerat. Jonas Hjelm såg en möjlighet att det kan bli bidrag till ETCS-installation. Anders Öster påpekade att man bör ordna en ordentlig riskvärdering, vilket man inte har gjort – under tiden bör föreningskollektivet gärna samla på sig utrustning och förhalar...

Jonas Hjelm meddelade att det nu har givits möjlighet att plocka utrustning på X1-motorvagnar. Morrgan Claesson fyllde på att Lars Lindström har ordnat möjligheten att plocka så mycket vi kan innan de går till Nykroppa och skrotning – där är det Hallqvists egendom och då kostar det. X1-tågen ägs av SL och är nu i trafik till årets slut – efter detta ska resterande sändas till skrot utan de två som ska sparas – dessförinnan bör utrustning plockas. Man ska delta i plockningsarbetet för att få sådan utrustning. Detta ska bevakas. Jonas Hjelm undrade hur det fungerar med att ställa sig kö för utrustning? Morrgan Claesson svarade att man anmäler sig till honom – all utrustning ägs av JHRF. Anders Johansson påpekade att Patric Hjelm ska slutbesiktiga tågen innan de ska köras till Nykroppa. Carl-Eric Olsson påpekade att han gärna hjälper till, men det behövs hjälp med kunskap för att plocka rätt saker på rätt sätt.

Jonas Hjelm påpekade att om alla nu vill låta typgodkänna fordon med ATC så kan det vara svårt att hävda dispensbehovet. Anders Öster påpekade att det är lämpligt att börja med T21 och T23 och inte på ånglok. Anders Johansson framhöll att det är bra att man kan visa att utrustningen används på det sätt som den redan använts. På ånglok ska pådrag, driftbroms m m stängas. Lars Nilsson undrade vad som hänt med *Föreningen Ånglokets* projekt? Jonas Hjelm svarade att ångloket med ATC lär finnas, men är ej typgodkänt. Carl-Eric Olsson påpekade att det gäller att få till funktionsblock och information om hur systemet ska funka. Anders Johansson framhöll att det gäller att utgå från vad det är för utrustning vi har i dag och anpassa lösningen till detta så att den används som den är avsedd för – annars blir det fråga om nyinstallation. En tredjepartsgranskare ska kolla detta – firman *Teknogram* är de enda som gör detta. Det finns en *Vägledning för ATC-installation* på Transportstyrelsens hemsida.

## c) GSM-R/MobiSir

Jonas Hjelm framhöll att det gäller att fort köpa tvåwattstelefon – efter 2012 får dessa inte monteras. Anders Johansson påpekade att har man en sådan telefon får man göra antenninstallation i övriga fordon där man vill använda den. Anders Öster meddelade att Transportstyrelsen har svarat att man bör prova installation i ånglok och se hur det går. Morrgan Claesson påpekade att man får välja telefonnummer – han har valt nummer så att det blir loknumret sist i detta. Lars Nilsson undrade om det blev någon förfrågan till *Malux* om gemensamt inköp? Anders Johansson svarade att Bengt Lindgren fick uppdraget – det har nog inte hänt något. Vid ett möte med Transportstyrelsen meddelade de att det räcker med en telefon att flytta runt bland fordonen och antenn installerad i alla fordon. Jan Helger undrade om det även är aktuellt att plocka telefonhållare m m på X1? Morrgan Claesson svarade att detta ingick.

3 JHRF

## a) Funktionärsförändringar

Jonas Hjelm berättade att Anne-Marie Olovsson har fått jobb på en statlig myndighet inom järnvägsområdet och vill därför träda tillbaka som sekreterare – Anders Johansson har därför blivit tillfällig sekreterare till årsmötet; Anne-Marie Olovsson kvarstår dock i styrelsen t v. Anders Johansson underströk att han inte kommer att överta Anne-Marie Olovssons myndighetskontakter – han kommer att ägna sig åt dokumentation och information. Lars Norling undrade hur det blir med information i fortsättningen? Anders Johansson och Jonas Hjelm svarade att denna kommer att lösas på annat sätt.

Jonas Hjelm berättade att Magnus Eriksson blev invald i valberedningen vid årets förbundsstämma – han var dock inte tillfrågad. Därför förklaras en post i valberedningen vakant till årsmötet. Lars Nilsson undrade vilka övriga som ingår i denna? Anders Svensson svarade att det är Carl Larsson (sammankallande) och Carsten Åby Sørensen.

## b) Samarbete med MRO

Jonas Hjelm inledde med att detta fungerar utmärkt; vi ser detta konkret genom detta (delvis gemensamma) möte. Önskemålet är att fortsätta med samordnade möten. Morrgan Claesson påpekade att MRO har vårmötet under en dag, JHRF har två dagar, samt att mötesplatsen bör vara centralt belägen. Han föreslog att konferera med MRO om gemensam förläggning med JHRF års- och vårmöte och föreslog att ha detta hos NJM – Anders Öster svarade att han ska kolla detta. Thomas Lange, som just tittade in, meddelade att MRO avser att vara i Gårdahallen i Göteborg våren 2010. Jonas Hjelm framhöll att det inte bara är mötesdelen som det är bra att ha gemensamt utan även det informella sammanträffandet. Anders Johansson framhöll att fordonsunderhåll och utbildningsplaner blir alltmer gemensamma. Morrgan Claesson ville gärna fortsätta att ha möten ihop med MRO. Jonas Hjelm påpekade att man avser att köra detta och nästa möte tillsammans och sedan utvärdera.

Anders Svensson informerade om sina funderingar om att viss administration, t ex ekonomiadministration, kunde vara gemensam och placeras inom samrådsorganet *Samspår* – även med en gemensam bokföring kan respektive organisation resultat särredovisas. Rolf Nord påpekade att detta inte gäller balansräkningen... Anders Svensson svarade att behovet av detta beror på hur mycket prestige man har... Morrgan Claesson undrade om JHRFs stora fonder också skulle ingå? Jonas Hjelm svarade att det ingår i utredandet av frågan. Jan Långström undrade om budgetering? Jonas Hjelm svarade att det också får utredas. Samarbetet i *Samspår* har kanske inte fungerat riktigt som tänkt, men det bör intensifieras. Inget beslut bör fattas nu, i stället gäller det att kolla framtida möjligheter.

c) Styrelsens arbete

Lars Nilsson påpekade att om han inte minns fel var frågan om hur styrelsen dokumenterar sina möten uppe på vårmötet. Anders Svensson fyllde på med att ej utsända (eller upplagda på hemsidan) protokoll är ett problem. Jonas Hjelm svarade att han förstår synpunkterna – det är lika illa fortfarande. En protokollslista ska upprättas över beslut fattade via e-post, men detta har inte kommit in i en sådan. Lars Nilsson framhöll att han tog upp frågan nu och inte vid årsmötet för att få till åtgärder. Anders Svensson berättade att protokollet från vårens förbundsstämma var klart i början av april, bl a p g a bra och snabba insatser från justeringsmännen, men finns ännu inte på hemsidan. Anders Öster undrade om det sänts ut på papper? Jonas Hjelm svarade att informationen nu sänds ut per e-post, men e-post-listorna behöver hållas aktuella. Anders Svensson underströk att det är föreningarnas ansvar att informera förbundet om förändringar! Anders Öster undrade om det varit något styrelsemöte sedan årsmötet? Jonas Hjelm svarade att det varit sådana per telefon och e-post och några beslut är tagna vid dessa. T ex har OJF återstående uppgifter att lämna in till sin ansökan om medlemskap – de får troligen komma in med ny ansökan. Rickard Persson undrade om dagordning inför och noteringar från e-post-möten? Jonas Hjelm svarade att gången oftast är det att en fråga dyker upp, e-post skickas ut till styrelsen, varefter svar kommer. Han undrade om mejlen ska sparas? Carl-Eric Olsson föreslog att sparas åtminstone till att börja med för att se hur det fungerar. Rickard Persson m fl föreslog att arbeta in mejlen i protokollsmallen.

4 Banverket

a) BV maskiner m m

Rolf Nord berättade att han pratat med Mattias Månsson och att denne väntade på ett brev som han ej fått, vilket krävdes för att komma igång – i brist på besked har man skurit ner maskiner. Morrgan Claesson kollade och meddelade att Daniel Nicklasson nu har hand om detta.

Jonas Hjelm berättade att frågan om föreningarnas befriande från banavgifter ligger hos BV – han har försökt få tag i Lars Berggrund utan att lyckas.

Rolf Nord berättade att MBV tittat på installation av elmätare – BV tar ut all resterande kostnader efter att de som har elmätare betalat fördelat på de som inte har elmätare. Dessutom betalar man en olycksavgift – till vad? Morrgan Claesson och Jonas Hjelm svarade att det är för olyckornas samhällskostnader och BVs beredskap att röja.

## b) Byggnader

Jonas Hjelm undrade om situation är oförändrad? Då detta besvarades jakande hoppades punkten över.

5 Järnvägsmuseernas dag

Morrigan Claesson berättade att han, Mai Kurdve, Mia Lundstedt och Thomas Lange ska träffas 2009-10-14 i Ängelholm om att arrangera en gemensam Järnvägsmuseernas dag nästa år för att marknadsföra föreningarna. Jonas Hjelm framhöll att på denna ska det inte köras tåg – i stället ska man visa hur det går till bakom kulisserna och får publicitet. Jan Helger efterlyste datum för denna aktivitet? Morrigan Claesson svarade att detta ska fastställas vid ovan nämnda möte.

6 FEDECRAIL

Morrigan Claesson berättade att kongressen i Luxemburg var trevlig och givande. Man träffade många kollegor från hela Europa. JHRF avser att sända olika delegater varje år, men han funderar på att åka till Budapest nästa år på egen bekostnad själv. Jonas Hjelm framhöll att den stora anledningen att vara med i FEDECRAIL är för att gå bakvägen för att stoppa redan på EU-nivå det som kan drabba föreningarna via Transportstyrelsen. *Mainline Group*, som kommit igång nu, träffas vid mötena och har e-post-kommunikation dessemellan. Anders Johansson framhöll att det viktiga är de 300 000 medlemmarna bakom organisationerna och därmed påtryckningarna på myndigheter m m. Jonas Hjelm fortsatte med att man också knyter många bra kontakter. Anders Johansson berättade att de tyska föreningarna har drivit frågan om ändrat "ATC-krav" till domstol som man ev förlorat. Jonas Hjelm påpekade att eftersom JHRFs styrelsekostnader minskat kraftigt p g a få fysiska möten, kan man i stället lägga pengar på de viktiga europeiska kontakterna.

7 Tågsommar m m

Denna fråga drogs gemensamt med MRO – se dokumentation från det gemensamma mötet.

8 Försäkringar

Denna fråga drogs gemensamt med MRO – se dokumentation från det gemensamma mötet.

9 Referensgruppen

Denna fråga utgick.



10 Övriga frågor

## a) Köp av lok

Morrigan Claesson berättade att NBVJ försökte sälja ett B-lok till BJs. Man har frågat om Sb 1306, men detta bör inte säljas till utlandet och inte heller vara handelslok – det bör vara nationellt lok och bör kunna lånas mot marginalkostnad av alla föreningar. Han efterlyste att mötet bör uttala sig om detta. Carl-Eric Olsson påpekade detta behandlades vid SJK-årsmöte i Karlstad där beslutet att överlåta loket till NBVJ togs. Lars Nilsson tyckte att detta är fel att diskutera under övriga frågor – man bör fortsätta med övriga frågor under söndagen. Jan Helger svarade att han inte var så insatt i frågan, men att det inte blir fråga om försäljning utomlands. Anders Johansson tyckte att man gemensamt med MRO bör ta upp frågan om att diskutera med SJK om en återköpsklausul. Jonas Hjelm föreslog att loket överlämnas till SVJM för användande av föreningar. Jan Helger bekräftade att den idén finns. Morrigan Claesson underströk att det dock inte skulle hyras till SJVMs normala uthyrespriser.

## b) Definition av museifordon

Jonas Hjelm påpekade att man tagit uppdraget från Transportstyrelsen att definiera sådana (se punkt 1 a); antecknarens anm). Jan Långström tyckte att historiskt värde bör vara en del definitionen. Jonas Hjelm undrade vem som bedömer det? Morrigan Claesson och Jan Långström svarade att det gör vi själva. Jan Helger fyllde på med att fordonet inte får användas i kommersiell verksamhet. Lars Nilsson tyckte att föreningarna ska skicka brev till JHRF-styrelsen om detta. Morrigan Claesson framhöll att personvagnar från 1960-talet använder både föreningarna och bl a *Veolia*. Jan Helger påpekade att det även finns begreppet veteranfordon. Per Mattsson undrade om kan lägga in att det används av ideella föreningar i definitionen? Jonas Hjelm undrade hur då SJVMs fordon ska betraktas? Peter V Christensen påpekade att ideella och skattebefriade bör vara en grund för definitionen.

Morrigan Claesson berättade att han kryssat i rutan *museifordon* i Transportstyrelsens fordonsregister – det är grunden, sedan behövs definitionen som komplement. Rolf Nord framhöll att sådana fordon inte får hyras ut kommersiellt – ålder är ej gångbar som grund för definitionen. Anders Svensson exemplifierade detta med att en 81 år gammal Bjurströmslokomotor används av SL i Rissnehallen... Jan Långström påpekade att det gäller att få till en hållbar juridisk definition och han ser gärna att man skiljer på musei- och veteranfordon, där de senare mest bara är gamla. Anders Johansson påpekade att t ex TJF har daglig trafik som dessutom ingår i *Res-plus*-systemet. Rickard Persson påpekade att det inte bara gäller att registrera fordonen som utan att även märka dem med museifordon.


Lars Nilsson påpekade att OKBv tidigare har utfört kommersiell växling – dessutom förekommer diverse uthyrning till kommersiella företag. Jonas Hjelm framhöll att man ej kan blanda in användningen i klassning – men efter att ett fordon klassats som museifordon bör man möjligen lägga begränsningar på användandet av klassade fordon. Därför kan det komma restriktioner i användandet. Anders Svensson föreslog att införa de olika klasserna museifordon respektive veteranfordon för att bl a kunna använda de senare friare. Han fortsatte med att terminologin inom motorfordonsbevarandet är sådan att veteran är väldigt strikt definierat som bil(, mc m fl) som är från 1920 eller äldre medan man inom bilbevarandebanschen hellre använder termerna *gammelfordon* eller, numera, *samlarfordon* om de fordon man bevarar. Jan Helger påpekade att Karlskoga kommun äger en Y7 som används sommartid i reguljär trafik, men fordonet är ett slags veteran... Jonas Hjelm framhöll att organisationsform kan vara vanskelig att använda, t ex finns det vissa som driver verksamheten som bolag. Björn Wesström påpekade att verksamheten kan drivas som bolag, men det bör tryckas på själva föreningsskapet – titta t ex på skattelagar m m om föreningar. Morrgan Claesson och Anders Johansson påpekade att det inte är fel om kommersiella företag driver museitrafik, se t ex på IBAB. (Denna fråga har också debatterats ingående på *Järnvägshistoriskt Forum* 2009-10-19—22 – se d:o; antecknarens anm.)

c) Mötesdisposition

Lars Nilsson önskade få mer tid till själva mötesverksamheten på medlemsmötena. Jonas Hjelm höll med om detta. Anders Johansson framhöll att föreningarna gärna får skicka in frågor i förväg för att underlätta planeringen av mötena.

11 Mötets avslutande

Jonas Hjelm avslutade mötet kl 14:40 på söndagen.



Anders Svensson