

Näringsdepartementet
Transport
103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende Transportstyrelsens redovisning gällande små och medelstora företag samt företag som förvaltar kulturhistoriska värden (N2012/1180/TE)

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 33 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

JHRFs grundinställning är att kultur- och trafikhistorisk verksamhet som utövas av ideella, icke-kommersiella föreningar och företag, överhuvudtaget inte ska beläggas med avgifter för tillsyn eller kvalitetskontroll.

Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området.

Det totala omfånget av verksamheten är ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.

När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar och Sveriges Järnvägsmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaltat av Trafikverket.

Totalt körs årligen ca 175 000 museitågs-km i Sverige varav ca 60 % på statens spåranläggning (2010).

Detta ska jämföras med de totalt ca 140 miljoner tågkm som utförs per år.

Museitågsverksamhetens del av det totala trafikarbetet motsvarar ca 1,25 promille.

Totalt omfattar Transportstyrelsens järnvägsverksamhet en kostnad på ca 52 miljoner kronor.

När Transportstyrelsen utredde sin avgiftssättning 2010 ledde detta (bl a efter agerande under sommaren) till ett förslag om reducerad timkostnad för ideella föreningar avseende de rörliga avgifterna:

”Antalet godkännandeärenden avseende fordon uppgår till 15 stycken per år. Det innebär att de ideella föreningar som ansöker om ett fordonsgodkännande eller ett godkännande av en infrastrukturanläggning under 2011 får en genomsnittlig kostnad för avgifter till Transportstyrelsen på 4420 kr + 14000 kr = 18420 kr. Detta utgör 2,4 procent av medlemsföretagens genomsnittliga omsättning. Detta kan, enligt Transportstyrelsens bedömning, innebära en inte obetydlig belastning för vissa ideella föreningar. Av det skälet, och mot bakgrund av det kulturhistoriska värdet för denna verksamhet, anser Transportstyrelsen att en differentierad avgift bör införas. *Avgiften baseras på timpriset 500 kronor i timmen och med ett tak om 5 000 kronor per godkännandeärende. (TSG 2010-592; vår kursivering)*”

Detta förslag genomfördes sedan i de senare beslutade föreskrifterna:

”4 kap. Avgifter för godkännande av delsystem för järnväg och för undantag från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet samt för godkännande av spåranläggning eller fordon för tunnelbana och spårväg

1 § För prövning av ansökan om godkännande och ansökan om undantag från tekniska specifikationer debiteras sökanden en avgift enligt 1 kap. 3 §.

För sökanden som enbart bedriver museitrafik är timtaxan 500 kronor, dock högst 5 000 kronor per godkännandeärende. (TSFS 2011:79 resp TSFS 2010:184; vår kursivering)”

I regleringsbrevet för 2012 fick Transportstyrelsen i uppdrag att identifiera organisationer där ” ... någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsens ordinarie avgiftssättning kan vara motiverad.” (avsnitt 3 Uppdrag, punkt 6). Såväl i delrapporten (TSG 2012-123, daterad 2012-02-23) som senare i det slutgiltiga avgiftsförslaget (TSJ 2011-1323) anser man sig ha genomfört uppdraget genom följande skrivning:

”I nuläget föreslås, med tanke på deras speciella situation, *en kostnadsreduktion om hälften av de avgifter som bedöms nödvändiga för att de ska kunna bedriva sin verksamhet. Med avgifter som bedöms nödvändiga för att kunna utföra sin verksamhet, och som de inte kan få från annan verksamhetsutövare, avses ansökningsavgift för nytt tillstånd, avgift för säkerhetstillsyn och avgift för godkännande av delsystem. (vår kursivering)*”

I klartext innebär det hälften av ordinarie timavgift om 1 400 kronor, d v s 700 kronor men utan något tak. Detta anser JHRF är en klar försämring jämfört med tidigare beslutad avgiftssättning! Dessutom har avgifterna satts utan att avvakta datumet för slutrapporten till regeringen (2013-03-01) – tillsammans innebär detta att JHRF anser att Transportstyrelsen inte genomfört det uppdrag man fått av regeringen!

När det gäller identifierandet av de ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden inom järnvägsområdet föreslår JHRF att förbundet, som har kunskap om de som bedriver museitrafik på statens spår, liksom systerorganisationen *Museibanornas Riksorganisation* (MRO), som har kunskap om de som bedriver museitrafik på egna spår, medverkar till detta identifierande.

I Transportstyrelsens delrapport (TSG 2012-123) talar man dessutom konsekvent om *museijärnvägar*, vilket är järnvägar för historiskt bevarande och levandegörande på egen och avskild infrastruktur. Det som ska subventioneras är *museitrafik*, d v s även historiskt bevarande och levandegörande på statens infrastruktur (som enligt ovan är ca 60 % av museitrafiken) måste omfattas av subventionen.

Dessutom anser JHRF att 50 % subvention av de olika fasta avgifterna inte räcker – se ovan och även vårt remissvar till det senaste avgiftsförslaget (TSJ 2011-1323), som bifogas.

För JHRF



Jonas Svartlok.

Ordförande

Bilaga 1: JHRF remissvar 2012-05-28 avseende Transportstyrelsens förslag till föreskrift om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet