Det rörliga kulturarvet

Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet

Återrapportering av regeringsuppdrag

KU2017/00942/KL

Rapport från Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet
Box 5405
114 84 Stockholm
Tel 08-5191 80 00
www.raa.se
registrator@raa.se

Riksantikvarieämbetet 2018
Det rörliga kulturarvet
Framsidesfoto: Från kulturmiljöbild via http://kmb.raa.se
Upphovsrätt, där inget annat anges,
enligt Creative Commons licens CC BY.
Villkor på http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/se

Innehåll

Sammanfattning **6**

1 Inledning **10**

1.1 Uppdragets bakgrund 10

1.2 Rapportens syfte 10

1.3 Genomförande 10

1.4 Rapportens disposition 11

2 Vad kännetecknar det rörliga kulturarvet? **13**

2.1 Historiska transportmedel är en heterogen kategori 13

2.2 Civilsamhällets organisationer har en särskild roll i bevarandet av det rörliga kulturarvet 14

2.2.1 Arbetslivsmuseerna 14

2.2.2 Transporthistoriskt Nätverk 14

2.2.3 Internationella organisationer 16

2.3 Offentliga insatser för att skydda och bevara det rörliga kulturarvet 17

2.3.1 Lagstiftning på kulturmiljöområdet 17

2.3.2 Museisamlingar 18

2.3.3 Utmärkelser och klassningar av enskilda fartyg 18

2.3.4 Ekonomiska bidrag 19

2.4 Det saknas särskild lagstiftning för det samlade rörliga kulturarvet 20

3 Det rörliga kulturarvets många dimensioner **21**

3.1 Det rörliga kulturarvet innebär särskilda möjligheter för att levandegöra, tillgängliggöra och bidra med upplevelser 21

3.2 Det rörliga kulturarvet berättar det moderna samhällets historia 24

3.2.1 Mobilitet och organisation av rummet 25
3.2.2 En förutsättning för industrialism, modernitet och välfärd . 25
3.2.3 Turism och fritidsnöje 26
3.2.4 Transporthistoria i Sverige 26

4 Ett fortsatt rörligt kulturarv 28

4.1 Bevara genom att använda och hålla fortsatt rörligt 28

4.1.1 Historiska transportmedel används återhållsamt 29

4.2 Använda genom bibehållen äldre teknik och utförande..... 29

4.2.1 Internationella policyer 30

5 Det finns problem och hinder som försvårar bevarande och användande av det rörliga kulturarvet..... 32

5.1 Något om kartläggningen av hinder och problem 32

5.2 Regleringen av det rörliga kulturarvet finns inom två områden och hanteras av flera myndigheter..... 33

5.2.1 Regler på transportområdet 33
5.2.2 Regler utanför transportområdet 34
5.2.3 Myndighetsansvar och arenor för myndighetsutövning..... 35

5.3 Kategorisering av de krav som reglerar det rörliga kulturarvet.. 35

5.3.1 Licenser, certifikat och tillstånd 35
5.3.2 Skatter och avgifter 37
5.3.3 Arbetsmiljö, säkerhet och utrustning 37
5.3.4 Dokumentation 38
5.3.5 Miljö 39
5.3.6 Tillgång till material och användning av resurser 40

5.4 Generella undantag för historiska transportmedel och dispenser som är begränsade eller knutna till enskilda fartyg ... 41

6 Lagskydd för det rörliga kulturarvet..... 44

6.1 Det finns ett behov av lagskydd för det rörliga kulturarvet..... 44

6.2 Syfte och mål för ett lagskydd 44

6.3 Hänsynsregeln för det rörliga kulturarvet bör införas i kulturmiljölagen 45

6.3.1 En särskild bestämmelse i första kapitlet 46

6.3.2 Det rörliga kulturarvet som begrepp i lagtext 46

6.4 Utmaningar och förutsättningar för ett lagskydd i kulturmiljölagen 47

6.4.1 Rättsliga förutsättningar 47

6.4.2 Begränsningar i förhållande till målbilden för det rörliga kulturarvet 48

6.4.3 Miljömässiga konsekvenser 48

6.4.4 Avgränsning av tillämpningsområdet för lagskyddet 49

Källförteckning 50

Bilaga 1 53

Kommenterad översikt av problem och hinder som försvårar bevarande och användande av historiska transportmedel samt gällande undantag och dispenser

Bilaga 2 54

De viktigaste av civilsamhällets organisationer med verksamhet knuten till det rörliga kulturarvet

Bilaga 3 55

Författningsförslag och författningskommentar

Bilaga 4 57

Konsekvensutredning

Sammanfattning

I regleringsbrevet för 2018 gav regeringen Riksantikvarieämbetet ett uppdrag som rör skydd för det rörliga kulturarvet, det vill säga historiska transportmedel.

Historiska transportmedel – ett rörligt kulturarv

Historiska transportmedel är ingen homogen kategori av objekt utan rymmer en stor mängd olika slags fordon och farkoster, alltifrån stora segelskutor och tunga ånglok till mindre fritidsbåtar och små mopeder.

Historiska transportmedel är ett mångfacetterat kulturarv som framför allt berättar det moderna samhällets historia. Det rörliga kulturarvets egenskaper och potential kan beskrivas med hjälp av begrepp som levandegörande, tillgänglighet, upplevelser, samhällsvärde, världsomfattande och immateriellt.

Civilsamhällets organisationer spelar, både i nationellt och internationellt perspektiv, en betydande roll för de insatser som idag görs för att bevara och använda det rörliga kulturarvet. Verksamheten kännetecknas av en stark medborgerlig förankring med ett mycket omfattande ideellt arbete som i huvudsak finansieras av olika föreningar och medlemmarna själva. De ideella krafter som idag bevarar äldre transportmedel gör det i hög grad med den uttalade ambitionen att fordonen och farkosterna ska hållas fortsatt rörliga, det vill säga rullande, sjögående och flygande.

Nuvarande bevarandeinsatser

Idag finns ingen särskild lagstiftning som skyddar bredden av det rörliga kulturarvet. Istället finns flera olika slags offentliga bevarandeinsatser. Det handlar framför allt om det bevarande som sker vid ett antal statliga myndigheter och museer, men även om lagstiftning på kulturmiljöområdet som rör utförsel av äldre transportmedel och byggnadsminnesförklaringar av transporthistoriska miljöer. Viktiga är också de utmärkelser och klassningar av enskilda fartyg som görs samt ekonomiska bidrag som fördelas till bland annat arbetslivsmuseer. Insatserna syftar på olika sätt till att främja underhåll, bevarande och användande av historiska transportmedel och de fysiska miljöer som hör samman med det rörliga kulturarvet. Gemensamt för de olika statliga åtgärderna och initiativen är dock att de omfattar och når en mycket begränsad del av det totala antalet historiska transportmedel.

Fortsatt rörlighet

Ett bevarande av det rörliga kulturarvet måste i hög grad ta hänsyn till förutsättningar som delvis skiljer sig från andra typer av kulturarv och det ställer också krav på insatser som till viss grad är av annat slag än gängse bevarandepraktiker. Ett ändamålsenligt skydd och bevarande av det rörliga kulturarvet kräver att två väsentliga omständigheter eftersträvas. Den ena handlar om att äldre fordon och farkoster även i framtiden behöver kunna användas så att de kan bevaras som ett levande kulturarv. Den andra utgår från att användandet ska vara möjligt utan att transportmedlens äldre och kulturhistoriskt intressanta tekniker och utföranden förvanskas eller går förlorade.

Problem och hinder

I sin ambition att hålla historiska transportmedel fortsatt rörliga behöver ägare och förvaltare till det rörliga kulturarvet förhålla sig till en stor mängd rättsregler. I många fall kan krav och villkor som följer av gällande rätt medföra omotiverade problem och rent av hinder för att äldre transportmedel ska kunna bevaras och användas.

Riksantikvarieämbetet har kartlagt och kategoriserat de krav och bestämmelser som kan inverka menligt på möjligheten att använda och bevara det rörliga kulturarvet. Avsikten med sammanställningen är att tydliggöra vilken typ av problem och hinder gällande rätt förorsakar samt vilka konsekvenser svårigheterna kan få. I kategoriseringen ingår även krav som inte primärt följer av lagstiftning utan som istället uppkommer till följd av framför allt rådande politiska inriktningsmål.

De problem och hinder som reglerna och kraven kan medföra för ägare och förvaltare av historiska transportmedel är olika omfattande med hänvisning till hur många fordon och farkoster som berörs eller kan bli berörda. Svårigheterna måste dessutom betraktas som i olika grad kritiska i förhållande till målsättningen att hålla det rörliga kulturarvet fortsatt rörligt.

De aktuella regelverken och bestämmelserna finns inom transportområdet men även utanför och då framför allt på miljöområdet, där miljöbalken är den centrala lagstiftningen. De regler och bestämmelser som finns inom transportområdet kan inordnas i kategorierna licenser, certifikat och tillstånd, skatter och avgifter, arbetsmiljö, säkerhet och utrustning samt dokumentation medan de som finns utanför transportområdet kan delas in i två signifikanta kategorier, det vill säga miljö samt tillgång till material och användning av resurser.

Det finns alltså lagstiftning och regelgivning som kan påverka historiska transportmedel negativt såväl på som utanför transportområdet. Detta innebär dels att fordonen och farkosterna påverkas av myndighetsutövning på ett flertal arenor och dels att olika myndigheter ansvarar för och hanterar frågor som på skilda sätt berör det rörliga kulturarvet.

Behov av lagskydd

I den översikt av gällande rätt som Riksantikvarieämbetet sammanställt framgår det att det bara i ett fåtal sammanhang tas hänsyn till historiska transportmedel genom till exempel undantag från regler eller subventioner av avgifter och skatter. Då det ändå sker omfattar lättnaderna endast delar av det rörliga kulturarvet. Flera av undantagen är också relativt svaga utifrån behovet att skydda bredden av historiska transportmedel och gäller dessutom i de flesta fall enbart för specifika regler i olika föreskrifter.

Statliga och kommunala myndigheter saknar idag författningsstöd för att ta generell hänsyn till historiska transportmedel vid regelgivning, beslutsfattande och annan tillämpning av lag. Ett lagstadgat hänsynstagande skulle kunna möjliggöra en avvägning mellan intresset att bevara och använda historiska transportmedel och de krav och förväntningar som följer av annan lagstiftning och andra målsättningar.

Det finns därför ett behov av att i lag införa ett skydd för historiska transportmedel. Syftet med ett skydd i lag för historiska transportmedel bör vara att ge statliga och kommunala myndigheter stöd att kunna ta hänsyn till att historiska transportmedel fortsatt kan hållas rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt möjligt bibehålls.

Hänsynsregel

Riksantikvarieämbetet anser att en hänsynsregel är det bästa alternativet för en lagstiftning som avser att skydda bredden av historiska transportmedel. En lämplig placering av ett sådant lagskydd är i 1 kap. kulturmiljölagen.

Riksantikvarieämbetet föreslår att hänsynsregeln avfattas på följande sätt:

Hänsyn till historiska transportmedel

1 kap. 5 § kulturmiljölagen

Statliga och kommunala myndigheter ska ta hänsyn till intresset av att bevara och använda historiska transportmedel.

Med historiska transportmedel avses äldre vägfordon, spårburna fordon, luftfarkoster och sjöfarkoster som inte är skyddade enligt 2 kap. 1 eller 2 kap. 1 a §§ i denna lag.

Avgränsning av tillämpningsområdet

Eftersom det rörliga kulturarvet utgör en mycket heterogen kategori av historiska transportmedel kan tillämpningsområdet för hänsynsregeln behöva preciseras och avgränsas i syfte att göra tillämpningsområdet klarare.

1 Inledning

I regleringsbrevet för 2018 gav regeringen Riksantikvarieämbetet ett uppdrag som rör skydd för det rörliga kulturarvet, det vill säga historiska transportmedel.

1.1 Uppdragets bakgrund

Uppdraget har sin bakgrund i ett tillkännagivande från riksdagen i samband med kulturarvspropositionen. Tillkännagivandet grundades i ett ställningstagande i kulturutskottet (2016/17:KrU9). I betänkandet från utskottet uppmanas regeringen att skyndsamt ta fram en lagstiftning som skyddar det transporthistoriska kulturarvet.

1.2 Rapportens syfte

Denna rapport syftar till att redovisa förutsättningarna för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet (se Ku2017/00942/KL). Detta innebär att ta fram ett så heltäckande och fullgott underlag som möjligt samt ett författningsförslag för regeringens bedömning av förutsättningarna för ett lagskydd för det rörliga kulturarvet.

1.3 Genomförande

Det underlag som Riksantikvarieämbetet använt i arbetet med regeringsuppdraget har i huvudsak tagits fram under arbetets gång och framför allt på följande sätt:

- Två dialogsamtal har genomförts med ordförandegruppen inom det så kallade Transporthistoriskt Nätverk.
- Dialogsamtalen har följts upp med ett flertal fördjupande samtal i mötesform som hållits med företrädare för de tio föreningar och förbund som ingår i nätverket och som för respektive transportmedelsslag har till syfte att bevara och använda historiska transportmedel.
- Möte och avstämningar har även skett med medarbetare vid Statens maritima museer.

Samtalen med Transporthistoriskt Nätverk har bland annat tagit sin utgångspunkt i några av de senaste årens skrivelser som nätverket tillsänt ett urval av riksdagsmän (2015-09-14) samt Regeringskansliet (2016-06-02) och Riksantikvarieämbetet (2018-02-16) och som på olika sätt berör frågan om behovet av en ”stärkt bevaranderätt”[1] för det rörliga kulturarvet.

Kontakterna med såväl civilsamhällets organisationer som Statens maritima museer har rört en rad frågor om viktiga förutsättningar för ett fortsatt bevarande och användande av det rörliga kulturarvet, till exempel hur historiska transportmedel skulle kunna definieras och avgränsas inom respektive transportmedelsslag. I dessa diskussioner har även förhållanden som rör de fysiska miljöer, såväl historiska som mer sentida, som hör samman med historiska transportmedel berörts. Det har i vissa fall varit nödvändigt att anlägga ett perspektiv på diskussionerna som inbegriper både historiska transportmedel som objekt och som ett väsentligt rörligt inslag i olika transporthistoriskt präglade kulturmiljöer. Detta återspeglas till viss del även i rapporten.

Centralt har även varit ett erfarenhetsutbyte kring vilka problem och hinder som försvårar möjligheterna att hålla historiska transportmedel fortsatt rörliga liksom orsakerna till och omfattningen av sådana svårigheter. Diskussioner har till viss del även varit framåtblickande eftersom det just nu händer mycket på infrastruktur-, miljö- och transportmedelsområdet som påverkar eller kommer att ha verkan på historiska fordon och farkoster.

En stor del av arbetet har också inneburit att identifiera och analysera relevanta rättskällor för att komma fram till hur de krav som leder till problem och hinder för det rörliga kulturarvet regleras i lagen. För att det enklare ska gå att få en överblick över gällande rätt på området har kraven ordnats i olika kategorier baserat på innehåll i och verkan av de olika reglerna och bestämmelserna.

De olika kraven i bilaga 1 har alltså kategoriserats, försetts med lagrumshänvisningar samt kommenterats utifrån hur det enskilda kravet leder till problem och hinder för bevarande och användande av historiska transportmedel. Detta för att försöka göra ett så fullständigt rapportunderlag som möjligt även ur ett rättsligt perspektiv.

1.4 Rapportens disposition

Rapporten är upplagd på följande sätt.

I *kapitel 1 Inledning* beskrivs uppdragets bakgrund och syfte samt arbetets genomförande.

I *kapitel 2 Vad kännetecknar det rörliga kulturarvet?* beskrivs vad som utmärker historiska transportmedel där bland annat civilsamhällets betydelse uppmärksammas. Dessutom görs

[1] Uttrycket ”stärkt bevaranderätt” har myntats av Transporthistoriskt Nätverk.

en redovisning av vilka offentliga insatser som idag kan användas för att skydda och bevara det rörliga kulturarvet.

I *kapitel 3 Det rörliga kulturarvets många dimensioner* lyfts vad det rörliga kulturarvet betytt för den moderna samhällsutvecklingen. Vidare beskrivs vilka särskilda kulturarvsvärden som historiska transportmedel har.

I *kapitel 4 Ett fortsatt rörligt kulturarv* presenteras viktiga förutsättningar för vilka utgångspunkter ett bevarande av det rörliga kulturarvet bör ha.

I *kapitel 5 Det finns problem och hinder som försvårar bevarande och användande av det rörliga kulturarvet* presenteras kartläggningen av de olika omotiverade krav som leder till problem och hinder för ett bevarande och användande av historiska transportmedel.

I *kapitel 6 Lagskydd för det rörliga kulturarvet* konstateras att det finns ett behov av lagskydd för det rörliga kulturarvet. I kapitlet presenteras även ett författningsförslag som bör utformas som en hänsynsregel och införas i kulturmiljölagen.

2 Vad kännetecknar det rörliga kulturarvet?

Det finns ett antal olika faktorer som särskiljer det rörliga kulturarvet från andra typer av kulturarv. Med begreppet ”det rörliga kulturarvet” avses idag vanligen olika typer av historiska transportmedel som används eller har använts på land, till sjöss eller i luften. Begreppet kan även ha en mer generell betydelse och används då synonymt med flyttbara (lösa) kulturföremål i bredare bemärkelse. Det som skiljer historiska transportmedel från andra flyttbara kulturföremål, som exempelvis antika möbler, kyrkliga inventarier eller antikvariska böcker är att transportmedel är avsedda för förflyttning i rummet och därför har någon form av framdrivningsmekanism.

2.1 Historiska transportmedel är en heterogen kategori

Historiska transportmedel är ingen homogen kategori av objekt utan rymmer en stor mängd olika slags fordon och farkoster, alltifrån stora segelskutor och tunga ånglok till mindre fritidsbåtar och små mopeder. Mångfalden är närmast oändlig, men mycket översiktligt kan heterogeniteten bland historiska transportmedel ändå beskrivas på följande sätt:

Historiska transportmedel kan vara …

- helt unika, det vill säga bara ha tillverkats i ett enda exemplar, likväl som serietillverkade,
- bevarade i begränsad omfattning, men också i stor mängd,
- tillverkade under industrialismens tidigaste fas eller först under 1900-talet senare hälft,
- framdrivna av en motor som kräver någon typ av bränsle, men också av segel eller ett dragdjur,
- ursprungligen avsedda för att användas som ett allmänt kommunikationsmedel men även i huvudsak för privat bruk samt
- bevarade i ett originalutförande, men även helt eller delvis ombyggda eller rekonstruerade efter sin bruksperiod.

2.2 Civilsamhällets organisationer har en särskild roll i bevarandet av det rörliga kulturarvet

Civilsamhällets organisationer spelar, både i nationellt och internationellt perspektiv, en betydande roll för de insatser som idag görs för att bevara och använda det rörliga kulturarvet. Verksamheten kännetecknas av en stark medborgerlig förankring med ett mycket omfattande ideellt arbete som i huvudsak finansieras av föreningarna och dess medlemmar själva.

2.2.1 Arbetslivsmuseerna

I Sverige finns närmare 1 500 arbetslivsmuseer som på olika sätt utför kulturarvsarbete. Med arbetslivsmuseer avses verksamheter som har till syfte att bevara och gestalta en arbetsplats kulturhistoriska värden, såväl fysiska som immateriella, inom privat eller offentlig sektor.

Arbetslivsmuseernas huvudsakliga inriktning är att ur sina olika perspektiv bevara, använda och berätta om industrisamhällets kulturarv. En betydande andel av museerna är helt eller delvis inriktade på att bevara och skildra det rörliga kulturarvets historia. Dessutom förvaltar och vårdar man idag omfattande samlingar av äldre fordon och farkoster.

2.2.2 Transporthistoriskt Nätverk

I Sverige finns sedan 2012 ett Transporthistoriskt Nätverk som samlar de olika svenska riksorganisationerna på området. Dessa företräder i sin tur ett mycket stor antal föreningar och klubbar runt om i landet, vars medlemmar på olika sätt ägnar sig åt det rörliga kulturarvet.

Nätverkets syfte är att vara ett forum för de frågor som är gemensamma för alla föreningar och transportmedelsslag. Målsättningen är att skapa förutsättningar för att på bästa sätt bevara, använda och utveckla det rörliga kulturarvet liksom verksamheter och kulturmiljöer som hör ihop med detta. Förbunden i nätverket har också utvecklat ett samarbete kring frågor som rör de regelverk och myndighetsbeslut som på olika sätt påverkar historiska transportmedel. De aktiva inom nätverket, riksförbunden och föreningarna brukar översiktligt sammanfatta sin vidsträckta verksamhet i termer av ”Kunskap, Kulturarv och Besöksnäring” och man använder sig ofta av devisen ”Bevara oss väl!”.

Transporthistoriskt Nätverk utgörs för närvarande av följande tio riksorganisationer:

Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam
Föreningen har som ändamål att utifrån ett underifrånperspektiv främja och utveckla bevarandet och gestaltandet av industrisamhällets framväxt och kulturarv (källa: https://www.arbetsam.com/arbetsam/stadgar/).

Båthistoriska Riksförbundet, BHRF
Förbundets syfte är att bevara tekniskt och historiskt intressanta båtar och andra företeelser som hör samman med sådana, oavsett om de drivs av segel, motor eller ånga, är av trä, metall eller plast (källa: https://www.bhrf.se/om-bhrf).

Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF
Förbundet vill främja intresset för äldre järn- och spårvägar genom att bevara och levandegöra fordon, föremål och miljöer av historiskt intresse men också genom forskning och informationsverksamhet (källa: http://www.jhrf.se/syfte.php).

Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF
Förbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. Målet med verksamheten är att det fordonshistoriska kulturarvet kan användas, bevaras och utvecklas (källa: https://www.mhrf.se).

Museibanornas Riksorganisation, MRO
Organisationen är en sammanslutning av ideella föreningar med syfte att bevara och driva en fullt fungerade äldre järn- eller spårväg på egen bana och trafik samt vid behov restaurera eller rekonstruera sådana banor (källa: http://www.museibanorna.se).

Svensk Flyghistorisk Förening, SFF
Föreningen stöder kulturell verksamhet i bred bemärkelse inom flyghistoria och flyghistorisk forskning och medverkar aktivt till insamling, iståndsättande och vård av historiskt värdefullt materiel, litteratur och handlingar rörande svenskt civilt och militärt flyg (källa: http://www.flyghistoria.org/om-sff/allmant-om-sff).

Sveriges Segelfartygsförbund, SSF
Förbundet verkar för att bevara det kulturarv som segelfartyg utgör och för att föra seglartraditionen vidare till nästa generation. Ambitionen är att bevarandet ska ske med största möjliga hänsyn till fartygens kulturhistoriska värden. Den viktigaste grundstenen i föreningens arbete är övertygelsen om att det bästa sättet att ha kvar traditionsfartygen är att segla dem (källa: http://www.ssfb.se).

Sveriges Ångbåtsförening, SÅF
Föreningen har som ändamål att främja intresset för historiska ångfartyg och öka ångbåtsägandet i Sverige. Detta gör man bland annat genom att upprätthålla en aktuell fartygsmatrikel, vara behjälplig med teknisk information och verka för att ångmaterielen hålls i drift (källa: http://www.steamboatassociation.se).

Vagnhistoriska Sällskapet, VHS
Sällskapet har som syfte att bevara, väcka intresse för och utveckla kunskapen om äldre tiders ekipagekultur (källa: http://www.vagnhistoriska.org/verksamhet).

Veteranflyggruppen EAA Sverige
Gruppen, bildad redan 1964, är den svenska underavdelningen till den amerikanska organisationen EAA (Experimental Aircraft Association). Idag har EAA Sverige ett stort förtroende hos myndigheterna som bland annat innebär att man har fått ett delegerat tillsynsansvar för verksamheten med amatörbyggda flygplan, något som i ett internationellt perspektiv är närmast unikt (källa: http://www.eaa.se/index.php/om-foereningen).

Tillsammans har de ovannämnda riksorganisationerna ungefär 200 000 medlemmar, organiserade i olika föreningar och klubbar runt om i landet. Det verkliga engagemanget hos medborgarna kan dock på goda grunder antas vara betydligt större än antalet enskilda individer som betalar medlemskap i en förening. Ofta delar dessa personer sitt intresse och sin hobby med någon eller flera ytterligare familjemedlemmar (för detaljerade uppgifter om respektive organisations medlemsantal etcetera se bilaga 2).

2.2.3 Internationella organisationer

På det internationella planet finns ett flertal organ som har till uppdrag att, i ett brett spektrum av frågor och sammanhang, representera ägare och förvaltare av historiska transportmedel och av den äldre infrastruktur som hör samman med dessa.

Några av de största och mest tongivande organisationerna är:

Fédération Internationale des Véhicules Anciens, FIVA
Organisationen grundades 1966 och är inriktad på bevarande och skydd av samt stöd till historiska fordon och dess ägare. Organisationen driver även, i ett vidare perspektiv, frågan om att äldre motorfordon ska ha status som en självklar del av kulturarvet.

För närvarande är FIVA:s arbete i stor utsträckning koncentrerat till europeiska länder och EU. Genom en särskild lagstiftningskommission har FIVA under lång tid verkat för att användningen av historiska fordon inte ska bli omöjligt eller försvåras till följd av ny lagstiftning på framför allt miljö- och trafiksäkerhetsområdet. FIVA:s devis är därför ”Keeping yesterday’s vehicles on tomorrow’s road”. Sedan 2016, då FIVA firade 50-årsjubileum, är UNESCO officiell partner till organisationen (källa: http://www.fiva.org).

European Federation of Museum & Tourist Railways, FEDECRAIL
Den europeiska organisationen FEDECRAIL har som främsta syfte att bidra till ett bevarande, restaurering och drift av det europeiska järnvägsarvet. Man arbetar särskilt för utökat samarbete och utbyte av erfarenheter och idéer mellan de nationella organisationer som är medlemmar i förbundet. Högt på FEDECRAIL:s agenda ligger också arbetet med att kontinuerligt påverka innehållet i EU:s förordningar och riktlinjer. Under årens lopp har FEDECRAIL i detta syfte lyckats få tillstånd ändringar i ett flertal EU-direktiv (källa: http://www.fedecrail.org).

World Association of Tourist Trams and Trains, WATTRAIN
WATTRAIN är en internationell sammanslutning, grundad 2010, för föreningar och företag som driver museijärnvägar och -spårvägar. Sammanslutningen ser som sitt uppdrag att representera historiska järn- och spårvägar samt spårburna fordon när det gäller globala frågor för att nå bästa möjliga resultat för sektorn. Målsättningen är bland annat att ge stöd till, företräda och agera som förespråkare för både kulturarvet och turistnäringen för att säkerställa en gynnsam utveckling (källa: http://www.wattrain.net).

European Maritime Heritage, EMH
Organisationen är en icke-statlig sammanslutning för privata ägare av traditionella fartyg, men även för maritima museer och andra intresserade institutioner. Organisationens syfte är att skydda det maritima kulturarvet såväl som att upprätthålla traditionell segling (källa: http://european-maritime-heritage.org).

The European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft, EFLEVA
Förbundet har till uppgift att ta tillvara intressena hos dem som bygger och restaurerar flygplan liksom hos deras operatörer. Förbundet grundades 2007 i syfte att stödja och företräda medlemmarnas intressen på den europeiska nivån bland annat med hänsyn till relevanta lagstiftningsfrågor (källa: https://efleva-eu.jimdo.com).

2.3 Offentliga insatser för att skydda och bevara det rörliga kulturarvet

Idag finns ett antal verktyg av olika slag som staten kan använda för att skydda och bevara det rörliga kulturarvet. De viktigaste formerna av insatser är:

- lagstiftning på kulturmiljöområdet
- museisamlingar
- utmärkelser och klassningar av enskilda fartyg
- ekonomiska bidrag

2.3.1 Lagstiftning på kulturmiljöområdet

Ett lagstadgat skydd för transportmedel med fokus på deras kulturhistoriska värden är utförselreglerna i 5 kap. kulturmiljölagen (1988:950). Transportmedel är en kategori av kulturföremål som, om de kan antas ha funnits i Sverige i minst 75 år, kan kräva särskilt tillstånd vid utförsel ur landet (5 kap. 1 §). I bilagan till kulturmiljöförordningen (1988:1188) preciseras att det är transportmedel som är minst 100 år gamla och värda mer än 100 000 kronor som omfattas av krav på utförseltillstånd.

Miljöer som hör samman med kommunikation och historiska transportmedel kan även skyddas som enskilda eller statliga byggnadsminnen enligt 3 kap. kulturmiljölagen och förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen. Totalt är det 236 anläggningar av denna sort som har ansetts ha så synnerligen höga kulturhistoriska värden att de har

förklarats som byggnadsminnen (http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/sok/search.raa). Sådana bebyggelsemiljöer innehåller till exempel stationshus, bensinstationer, flygfält, bryggor och broar.

2.3.2 Museisamlingar

Statens maritima museer (SMM) ansvarar för fyra statliga museer med maritim och transporthistorisk inriktning. Museerna är Marinmuseum i Karlskrona, Sjöhistoriska museet och Vasamuseet i Stockholm och Järnvägsmuseet i Gävle. Betydelsefullt i sammanhanget är att myndigheten också förvaltar ett antal transporthistoriska samlingar:

- På Järnvägsmuseet i Gävle finns den järnvägshistoriska samlingen som håller internationell toppklass och består av över 300 fordon från mitten 1800-talet fram till idag.
- Vid Sjöhistoriska museet i Stockholm och Marinmuseum i Karlskrona finns en samling av originalbåtar som omfattar dels fritidsbåtar och dels mindre båtar som tillhört svenska flottan.
- I Kjula finns de väghistoriska samlingarna bestående av bland annat ett hundratal maskiner och fordon från hela 1900-talet.
- I Arlanda finns flygsamlingarna som utgörs av civila flygplan och delar av sådana från tidigt 1900-tal och framåt.
- Myndigheten ansvarar även för en handfull museifartyg, varav vissa körs regelbundet medan andra är stillaliggande.

Vid flygvapenmuseet i Linköping förvaltar Statens försvarshistoriska museer (SFHM) cirka 300 militära flygplan och helikoptrar. Ett femtiotal visas i museets egna utställningar medan resten är magasinerade eller utlånade till andra museer runt om i världen.

2.3.3 Utmärkelser och klassningar av enskilda fartyg

Statens maritima museer ”k-märker”, genom Sjöhistoriska museet, fartyg sedan 2001 och fritidsbåtar sedan 2009. Syftet med k-märkningen är att ge uppmärksamhet och uppskattning åt de många privata fartygs- och båtägare som underhåller en viktig del av det maritima kulturarvet. Avsikten är också att stärka intresset för, kunskapen om och höja statusen på det äldre tonnaget.

K-märkningen av både fartyg och fritidsbåtar är inte styrd av lagstiftning utan bygger på frivillighet. K-märkningen är en ren kulturhistorisk bedömning som meddelas efter att

fartygsägaren ansökt om den hos Statens maritima museer. År 2018 är 142 fritidsbåtar[2] och 135 före detta yrkesfartyg k-märkta.

Vid sidan av k-märkning kan historiska fartyg även ha en traditionsfartygsklassning (så kallad t-klassning). En t-klassning ger möjlighet för kulturhistoriskt värdefulla fartyg att få undantag från vissa gällande bestämmelser samt att få ett certifikat som ger möjlighet att även segla internationellt. Det är Statens maritima museer som tar emot en ansökan om t-klassning och myndigheten gör därefter ett utlåtande om fartygets kulturhistoriska värde. Formellt beslut i frågan tas sedan av Transportstyrelsen. År 2018 är 66 fartyg t-klassade.

Fartyg och fritidsbåtar som är k-märkta är förtecknade hos Statens maritima museer (se https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fritidsbatar/lista-pa-k-markta-fritidsbatar, https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/lista-pa-k-markta-fartyg) medan fartyg som har t-klassats är förtecknade hos Transportstyrelsen (se https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/fartyg/fartygstyper/lista_traditionsfartyg.pdf).

2.3.4 Ekonomiska bidrag

Statens maritima museer fördelar sedan år 1991 ett ekonomiskt bidrag till kulturhistoriskt värdefulla fartyg. Totalt delas en miljon kronor ut varje år, fördelat på en rad olika fartyg. Stödet ska stimulera till insatser som gör att fartygen bevaras med en kulturhistorisk inriktning. Bidragsdelen utgör normalt bara en mindre del av bevarandeåtgärdens totala kostnad. Bidrag kan sökas av ägare till fartyg som blivit k-märkta av Sjöhistoriska museet eller fartyg som står inför möjligheten att kunna k-märkas.

Riksantikvarieämbetet fördelar varje år bidrag till kulturarvsarbete. Åtta miljoner är öronmärkta för arbetslivsmuseerna och ska stödja projekt som stärker deras möjligheter att bevara och bruka industrisamhällets kulturarv. Avseende historiska transportmedel kan det till exempel röra sig om upprustning av järnvägsfordon, renovering av segelskutor och uppförande av förvaringslokaler, men även digitalisering av källmaterial och framtagande av publika utställningar.

[2] Båthistoriska Riksförbundet (BHRF) uppskattar att andelen k-märkta fritidsbåtar utgör cirka 0,2 % av det totala antalet ruffade båtar byggda före år 1970. (Palmstierna Rutger, Båthistoriska Riksförbundet (BHRF). Korrespondens via e-post, 2018-10-24).

2.4 Det saknas särskild lagstiftning för det samlade rörliga kulturarvet

Begreppet ”det rörliga kulturarvet” sammanfattar alla olika typer och varianter av historiska transportmedel. Idag finns ingen särskild lagstiftning som skyddar bredden av detta kulturarv. Istället finns flera olika slags offentliga bevarandeinsatser. Som beskrivits ovan handlar det framför allt om det bevarande som sker vid ett antal statliga museer, men även om en rad andra typer av insatser som syftar till att främja underhåll, bevarande och användande av historiska transportmedel och de fysiska miljöer som hör samman med det rörliga kulturarvet.

Gemensamt för de olika statliga åtgärderna och initiativen är att de omfattar och når en mycket begränsad del av det totala antalet historiska transportmedel.

En annan gemensam faktor är att de transportmedel som staten idag vårdar eller på annat sätt uppmärksammar ofta har dokumenterat höga kulturhistoriska kvaliteter samt kända och ur ett nationellt eller regionalt perspektiv betydelsefulla provenienser. Den bredare och i vissa avseenden mer anonyma gruppen av äldre fordon och farkoster som fortfarande är i rörelse ute i det moderna samhället kommer däremot enbart i begränsad utsträckning i åtnjutande av statliga skydds- och bevarandeinsatser samtidigt som fortbeståndet för dessa fordon och farkoster utgör en förutsättning för till exempel det mer kvalitativt inriktade bevarandet på etablerade statliga museer.

3 Det rörliga kulturarvets många dimensioner

Under åtminstone de senaste tvåhundra åren har människor över hela världen, enskilt eller i föreningar, bevarat och vårdat veteranfordon och -farkoster av alla de slag och av olika modeller, prisklasser och från mängder av olika tillverkare. Resultatet har blivit att segelfartyg, skolflygplan, ånglok, personbilar, motorcyklar och hästdroskor med mera, efter sin allmänna bruksperiod, har kunnat få en avsevärt förlängd livstid. Ibland som eftertraktat samlarobjekt eller väl vårdat entusiastfordon etcetera.

Riksantikvarieämbetet anser att historiska transportmedel och den med dessa sammanhängande immateriella kunskapen om hur fordon och farkoster bäst används, vårdas och renoveras idag bör ha självklar status som ett bevarandevärt kulturarv. ”*They should no longer be seen just as a hobby /…/ but rather a part of the cultural history of our civilization*”, som det uttrycks i förordet till handboken för *Charter of Turin* som riktar sig till ägare av historiska motorfordon (2017, s. 23).

3.1 Det rörliga kulturarvet innebär särskilda möjligheter för att levandegöra, tillgängliggöra och bidra med upplevelser

Historiska transportmedel är ett mångfacetterat kulturarv vars egenskaper och potential bäst kan beskrivas med hjälp av följande begrepp och karaktäristik:

- Levandegörande
- Tillgänglighet
- Upplevelser
- Samhällsvärde
- Världsomfattande
- Immateriellt

Levandegörande

De ideella krafter som idag bevarar äldre transportmedel gör det i hög grad med den uttalade ambitionen att fordonen och farkosterna ska hållas fortsatt rörliga, det vill säga rullande, sjögående eller flygande. Genom att historiska transportmedel fortsatt finns ute i det nutida samhället, på samma vägar och spår som moderna motorfordon, tåg och spårvagnar eller i

andra miljöer där många människor vistas i vardagen ges möjligheter att levandegöra detta slags kulturarv på ett helt annat sätt än om bevarandet enbart skulle vara en fråga och en verksamhet för etablerade museiinstitutioner.

Tillgänglighet

En stor andel av de historiska transportmedlen är i hög grad tillgängliga i den meningen att de ännu är möjliga att betrakta runt omkring oss i den fysiska miljön i alla delar av landet, såväl i tätorter som på landsbygden.

Många evenemang, där historiska transportmedel visas upp, är öppna för allmänheten och kostnadsfria att delta i. Skutseglatser, veteranbåtsregattor, landningstävlingar för veteranflyg, korteger med klassiska bilar, mopedträffar och veterantågdagar är några av de kulturyttringar som man både som aktiv deltagare och åskådare kan uppleva.

Det rörliga kulturarvet är också tillgängligt i den meningen att framför allt många motorhistoriska klubbar regelbundet och utan ekonomisk ersättning samarbetar med äldreboenden och boenden för funktionshindrade så att individer där, med intresse för veteranbilar eller bara lust att komma ut och se sig omkring, kan följa med på cruising.

Upplevelser

Att ta del av historiska transportmedel och de, många gånger genom omfattande insatser av ideella föreningar, bevarade miljöer de ursprungligen var en del av ger människor möjlighet att göra en tidsresa. Museibanornas Riksorganisation (MRO) beräknar exempelvis att man tar emot ungefär en kvarts miljon besökare (inräknat de passagerare som löser biljett) varje år till sina järn- och spårvägar med tillhörande historiska bebyggelsemiljöer och tidstypiskt uniformerad personal.

Många vill medvetet göra en sådan tidsresa också för att i mer nostalgisk mening knyta an till det förflutna. Åsynen av en rälsbuss, en lastbil med äldre tiders mjölkkannor, en segelbåt i mahogny eller en DC 3:a i rörelse kan få individen att minnas tillbaka och få en positiv och förhöjd känsla av kontakt med det förflutna.

Historiska transportmedel i rörelse innebär också att synupplevelsen förstärks genom flera andra sinnesintryck. Man kan höra ångbåten vissla och tvåtaktsmotorn puttra, känna lukten av stenkolsröken från ett ånglok eller bekvämt sjunka ner i veteranbilens breda säten.

Samhällsvärde

Oavsett om man träffas i en förening för att tillsammans hålla en segelskuta, ett gammalt skolflygplan eller ett tågsätt på smalspår i skick eller om man ägnar tid åt ett historiskt transportmedel i det egna garaget eller vid den egna uppallningsplatsen vid båtklubben erbjuder sysselsättningen en mycket stor mängd utövare livskvalité och en meningsfull fritid. Som exempel kan nämnas att enligt en europeisk undersökning, som FIVA gjorde 2014, är den genomsnittlige ägaren av ett historiskt motorfordon en man över 50 år. En fjärdedel av innehavarna är i pensionsåldern och flertalet är bosatta på landsbygden eller i mindre tätorter och städer (*The World of historic vehicles in figures*, 2014, s. 6). Den sociala gemenskapen är ofta utmärkande och avgörande för att man fortsätter engagera sig i bevarandet av det rörliga kulturarvet hela livet.

Det rörliga kulturarvet har också stor ekonomisk betydelse för besöks- och nöjesnäringen. Olika evenemang som involverar historiska transportmedel, till exempel veteranflygdagar, bilträffar, museijärnvägar och kanalturer med fartyg från förra sekelskiftet, lyfts fram som attraktiva turistaktiviteter som kan tilltala många. Enligt en studie som Europaparlamentet tagit fram beräknas aktiviteter och organisationer med koppling till det rörliga och industriella kulturarvet i Sverige har mer än 11 miljoner besökare årligen (Soave, 2013, s. 38). Ett historiskt fordon eller farkost i rörelse används också frekvent som en illustration i marknadsföringen av en stad eller en kommun som besöksmål.

Äldre transportmedel som hålls rörliga behöver kontinuerligt repareras och servas. Det särskilda yrkeskunnande som behövs i många sådana moment skapar arbete och främjar företagande. Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) uppskattar till exempel att det finns cirka 200 000 personbilar och motorcyklar som är äldre än 30 år i trafik i landet och därmed i behov av löpande underhåll. Till detta kommer ungefär lika många avställda fordon som kräver mer eller mindre omfattande renoveringsinsatser för att kunna börja användas igen. Idag är det en global trend att fordonsägare väljer att anlita olika specialister med tekniska kunskaper om fordon tillverkade mellan 1930 och 1980, då man inte alltid själv har vare sig möjlighet, tid eller kunskap att göra arbetet (https://mhrf.se/fordonsutbildning_presskonf_motala).

Världsomfattande

Det ideella arbetet med att bevara och hålla äldre transportmedel i rörelse är en global företeelse. Den internationella prägeln på utövandet är mycket stark. Det är inte ovanligt att en reservdel i original, som eftersöks i Sverige, hittas på andra sidan jordklotet. Samlarbilsmässor, flyguppvisningar, segelfartygsregattor och uppvisningar av historiska

järnvägsfordon är ofta tilldragelser som vänder sig till och lockar en stor internationell publik och har ett brett internationellt deltagande bland de aktiva.

Det ständigt pågående internationella utbytet av kunskap, kompetens, upplevelser och inte minst äldre fordonskomponenter stärker på flera sätt mellanmänskliga kontakter och utgör ett slags globalt kulturutbyte.

Immateriellt

En mycket viktig faktor i de olika verksamheter som syftar till att bevara och använda det rörliga kulturarvet är den immateriella dimensionen, det vill säga kompetens och förmåga kopplad till gammaldags teknik och traditionellt hantverk. Förtrogenhet med äldre typer av material och processtekniker, hur konstruktioner är uppbyggda och fungerar liksom hur underhåll och reparationer bör utföras utgör ett kunskapskapital som är en nödvändig förutsättning för ett fortsatt användande och bevarande av historiska transportmedel. Även kännedomen om hur man framför vissa transportmedel av äldre datum kräver sitt speciella kunnande.

3.2 Det rörliga kulturarvet berättar det moderna samhällets historia

De enskilda äldre fordonen och farkosterna utgör som sådana ett historiskt källmaterial och i vissa fall är de väl dokumenterade. I Sverige finns stora mängder fotografier, filmer, ljudupptagningar och skriftligt material bevarat och delvis digitaliserat i samlingar hos till exempel de statligt förvaltade arkiven vid Sjöhistoriska museet och Järnvägsmuseet men även hos privata organisationer som Svenskt motorhistoriskt arkiv (förvarat vid Centrum för Näringslivshistoria) och Svensk Flyghistorisk Förenings Arkiv. Arbetet med att dokumentera äldre transportmedel blir förstås aldrig ett avslutat kapitel utan materialet utökas dagligen. Likaså är olika föreningsaktiviteter och arrangemang, liksom hängivna ägares bevarandeinsatser, dokumenterade i föreningsblad, specialpress och litteratur och på så sätt allmänt tillgängliga.

Utvecklingen av transportmedel och kommunikationer anses vara en av de stora drivkrafterna som påverkat och påskyndat samhällsutvecklingen genom historien. Transportmedel har genom tiderna alltid utgjort viktiga aspekter av människors liv och livsvillkor och format och omformat individers världsbild. Sett i ett sådant perspektiv bidrar varje bevarat enskilt fordon och farkost också med pusselbitar till en stor mängd berättelser om denna utveckling liksom om samspelet mellan människa och samhälle.

3.2.1 Mobilitet och organisation av rummet

Människor har under årtusenden utnyttjat olika typer av fordon och farkoster för att ta sig fram. De transportmedel som stått till buds har därför genom historien alltid på skilda sätt och olika genomgripande strukturerat och organiserat rummet. Tidigt var det sjöfarten som skapade de viktigaste kommunikations- och transportlederna. Det var dock den nya landburna transportinnovationen, det vill säga järnvägen, som under 1800-talet expanderade räckvidden för en allt smidigare förflyttning av människor och som förmådde att skapa och befästa marknader för varor av olika slag utanför lokalsamhället (https://www.100innovationer.com).

Under 1900-talet fortsatte expansionen av de då befintliga transportnätverkens kapacitet samtidigt som ytterligare nya och tekniskt mer avancerade transportmedel möjliggjorde mobilitet på en alltmer global nivå. Flyg- och vägtrafiken länkade samman fler och större regioner men också platser i lokalsamhället med varandra samtidigt som människors levnadsmönster och tillvaro påtagligt påverkades. Förflyttning med hjälp av förbättrade och utbyggda allmänna kommunikationer eller med ett eget motorfordon hade en avgörande betydelse för den regionförstoring som inleddes i stora delar av världen i mitten av 1900-talet. Allt fler människor, inte minst kvinnor, kunde då börja pendla betydligt längre sträckor till arbete och studier eller för att delta i föreningsliv och kulturupplevelser utanför det lokala samhället. Parallellt skedde en successivt vidare spridning av idéer och förutsättningarna för mellanmänskliga kontakter blev fler och mer komplexa.

3.2.2 En förutsättning för industrialism, modernitet och välfärd

Den mest genomgripande utvecklingen inom transportmedelsområdet hänger nära samman med industrialismen som historisk epok. Industrisamhällets framväxt krävde en större mångfald av och effektivare kommunikationer. Råvaror måste fraktas till fabriker och färdiga varor måste föras ut och säljas. Ett förbättrat transportväsende var en förutsättning för storskalig varuproduktion och efterhand allt vidare varudistribution. Därtill underlättades livsmedelstransporterna in till städerna av tillkomsten av en tidtabellsbunden båttrafik. Städerna fick ett större omland som kunde leverera färsk mat regelbundet (https://maritima.se/transporthistoriska-samlingarna).

Järnvägen var det tidiga 1800-talets nyskapande uppfinning och sinnebilden för det moderna samhället, en symbol för framtidsandan i industrialismens och modernitetens tidevarv. Järnvägen kom att bli nästan liktydig med själva industrialiseringen även om ångfartygen också hade en stor betydelse (https://www.100innovationer.com).

I ett nationellt perspektiv lade utvecklingen och produktionen av fordon och farkoster också grunden till en industri av stor betydelse för Sverige och en arbetsmarknad där en stor mängd nya yrken skapades.

Om den allt snabbare tekniska och mekaniska utvecklingen på transportmedelsområdet var ett grunddrag som kännetecknade industrialismen med dess nya ingenjörskonst så var den allt mer medvetet funktionella och estetiska formgivningen av fordon och farkoster en annan utmärkande beståndsdel. De ständigt nya designidealen avspeglade bland annat de lika kontinuerligt förändrade socioekonomiska förutsättningarna i samhället.

3.2.3 Turism och fritidsnöje

1700- och 1800-talets industriella revolution med användning av ångmaskiner i fartyg och lokomotiv innebar även att världen öppnades för allt fler människors nöjes- och bildningsresande. Hur snabbt man kunde ta sig fram och hur bekväm resan upplevdes var beroende både av fordonet eller farkosten som sådan och på transportsystemets kvalitet och kapacitet. För detta slags rörelse i rummet blev klimatet, sevärdheterna och sökandet efter orörda landskap avgörande för hur människor ordnade sina resvägar, i motsats till handelsvägar och leder för varutransporter (Blom & Nilsson, 2005).

Turismen växte fram parallellt med industrialiseringen för att under andra hälften av 1900-talet byta skepnad. Från att ha varit ett exklusivt nöje för välbeställda blev fritidsresandet en massrörelse då privatbilismen och charterflyget slog igenom. De förbättrade kommunikationerna, det ökade välståndet, de minskade kostnaderna och efterhand utökade sommarledigheten för löntagare befäste efterfrågan på transportmedel för att nå turistmål. Det privata resandet demokratiserades (https://maritima.se/transporthistoriska-samlingarna).

3.2.4 Transporthistoria i Sverige

Att presentera huvuddragen i den historiska utvecklingen på transport-, kommunikations- och resandeområdena i Sverige på ett rättvisande sätt låter sig inte göras i det format som denna rapport utgör. Riksantikvarieämbetet har därför i stället valt att ta fram bilden nedan, där ett mycket begränsat urval av viktiga händelser och förhållanden och tidpunkterna för dessa lyfts fram ur historien.

Bild 1. Några viktiga händelser i svensk transporthistoria.

4 Ett fortsatt rörligt kulturarv

Ett bevarande av det rörliga kulturarvet måste i hög grad ta hänsyn till förutsättningar som delvis skiljer sig från andra typer av kulturarv och det ställer också krav på insatser som till viss grad är av annat slag än gängse bevarandepraktiker.

Riksantikvarieämbetet anser att ett ändamålsenligt skydd och bevarande av det rörliga kulturarvet kräver att två väsentliga omständigheter eftersträvas. Den ena handlar om att äldre fordon och farkoster även i framtiden behöver kunna användas av dem som äger och förvaltar dem för att historiska transportmedel ska bevaras som ett levande kulturarv. Den andra utgår från att användandet ska vara möjligt utan att transportmedlens äldre och kulturhistoriskt intressanta tekniker och utföranden förvanskas eller går förlorade. Nedan utvecklas dessa två utgångspunkter.

4.1 Bevara genom att använda och hålla fortsatt rörligt

Om bevarandet av historiska transportmedel i vidare mening ska vara meningsfullt krävs att dessa i ett långsiktigt perspektiv kan hållas fortsatt rörliga. Äldre transportmedel behöver helt enkelt användas för att må bra. Detta förutsätter som regel att man som ägare, oavsett om man är en privatperson eller en ideell förening, har tillgång till det moderna samhällets infrastruktur i form av allmänna vägar, flygfält eller järnvägsspår.

Det är dock viktigt att framhålla att även historiska transportmedel som inte längre är rörliga, eller enbart undantagsvis är i rörelse, också är en betydelsefull del av detta kulturarv. Att bevara genom att införliva historiska transportmedel i etablerade museisamlingar är givetvis, och har länge varit, en angelägen verksamhet. Vidare bör uppmärksammas att det runt om i landet finns ett flertal permanent förtöjda fartyg som utgör omistliga inslag i den fysiska miljön, till exempel Barken Viking vid Lilla Bommen i Göteborg liksom Mälardrottningen och af Chapman vid Riddarholmen respektive Skeppsholmen i Stockholm. Det finns även en och annan gammal tågvagn som rullat färdigt, men som ändå är tillgänglig som vandrarhem eller restaurang. Sådana initiativ är utmärkta exempel på att fordon och farkoster, när de inte längre används ändå kan förbli ett kulturarv som utvecklas.

Ett regelbundet användande är dock, som ovan framhållits, ofta en förutsättning för bevarandet. Användande är också nära kopplat till upprätthållande av intresset för enskilda historiska transportmedel. Ett segelfartyg som till exempel enbart ligger vid kaj löper större

risk att förfalla eftersom engagemanget för att vårda ett sådant objekt är mindre än för ett som också verkligen kan seglas av dess ägare eller förvaltare.

Det finns även ett betydande mervärde i att de byggnadsverk av vitt skilda slag som hör ihop med historiska transportmedel blir levandegjorda genom att fordon och fartyg i rörelse fortsatt finns med som en självklar del. Äldre bensinmackar, racingbanor, stationshus, lokstallar, banvaktsstugor, flyghangarer, båtvarv etcetera blir begripliga på ett annat sätt när den rörliga dimensionen är närvarande samtidigt som behovet av en god förvaltning av miljöerna tydliggörs. Här gör ofta många arbetslivsmuseer och ideella föreningar ett omfattande och kostnadskrävande arbete, ibland helt utan statliga eller kommunala bidrag.

4.1.1 Historiska transportmedel används återhållsamt

Kännetecknande för historiska transportmedel är att de som regel används mycket måttfullt och framför allt under sommarsäsong. Ett exempel på att framförandet av historiska transportmedel generellt är mycket begränsat framkommer i FIVA:s socioekonomiska studie från 2013. I denna konstateras att historiska personbilar i Europa i genomsnitt körs 2 500 km under 30 dagar per år medan motsvarande siffra för historiska motorcyklar är 1 100 km per år (*The World of historic vehicles in figures*, 2014, s. 6). I Sverige uppskattar Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) att den årliga körsträckan för mer än 30 år gamla motorfordon i genomsnitt är 620 km och enligt förbundet är dessa fordon dessutom i stort sett aldrig inblandade i trafikolyckor (Edqvist Peter, Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF). Intervju, 2018-05-09). Veteranflygplan beräknas i genomsnitt vara i luften 15 timmar om året, vilket kan jämföras med modernare klubbflygplan (sportflygplan) som är i luften cirka 300 timmar om året (Franzén Kjell, Veteranflyggruppen EAA Sverige. Intervju, 2018-10-05).

Historiska fordon och farkoster utgör också ett relativt fåtal. Efter 30 år är till exempel andelen utskrotade personbilar minst 98 procent.

4.2 Använda genom bibehållen äldre teknik och utförande

Historiska fordon och farkoster kan ofta bära på mängder av materiell information om äldre tekniska lösningar och komponenter liksom om tidigare sätt att konstruera och formge transportmedel i hela dess vidd. De tekniska och utförandemässiga skillnaderna mellan ett historiskt och ett modernt transportmedel är ofta markanta. Även spännvidden inom olika grupper av historiska transportmedel är mycket stor, då det under årens lopp har förekommit

mängder av olika tillverkningsprocesser, tekniska lösningar och material. Tekniksprången har därför varit många inom alla transportmedelsslag genom historien.

Riksantikvarieämbetet anser att en viktig målsättning för skyddet av det rörliga kulturarvet därför bör vara att den fortsatta rörligheten i största möjliga utsträckning ska vara förenlig med bevarandet av fordonens och farkosternas äldre teknik och utförande.

För att uppnå detta krävs fortsatta satsningar på kunskapsöverföring och utbildning inom området. Detta förutsätter i sin tur tillgång till specialistkompetens rörande äldre material och metoder.

Det rörliga fartygsarvet är till exempel helt beroende av kunskap om hur man nitar eller eldar en ångpanna, hur man manövrerar en ångbåt på ett säkert sätt eller hur man bygger och underhåller kravellbyggda och klinkbyggda fartyg. Rörande det sistnämnda upprätthålls förmågan att klinkerbygga idag huvudsakligen av de ideella föreningar som förvaltar allmogebåtar i trä och som också har medlemmar som behärskar kunskapen att underhålla och segla dem. Kompetensen riskerar dock att försvinna i takt med att antalet allmogebåtar av denna typ minskar (https://www.sprakochfolkminnen.se/om-oss/levande-traditioner---immateriella-kulturarv-/forteckningen/forslag-2017/2017-01-18-klinkteknik---batbyggnad.html).

Att upprätthålla en kontinuerlig kunskapsöverföring mellan generationer är en förutsättning för att oundgänglig kunskap inte ska gå förlorad och utgör därmed en mycket viktig grund för bevarande och användande av historiska transportmedel. Detta är en övertygelse som delas av kulturarvsmyndigheter som Statens maritima museer och civilsamhällets organisationer (Blomqvist Fredrik, intendent, Statens maritima museer. Intervju, 2018-08-31). Det fordrar också en allmän förståelse och acceptans i samhället kring att traditionella produkter och tekniker inte alltid på ett fullgott sätt går att ersätta med något annat, mer modernt eller skonsamt för miljön.

4.2.1 Internationella policyer

Det finns flera internationella policydokument som manifesterar den globala enigheten och väl förankrade viljan hos civilsamhällets organisationer att upprätthålla och sprida normer för bibehållande av äldre teknik och äldre utföranden. Tre av de viktigaste samlingarna av rekommendationer av detta slag är:

- *Turinstadgan* (Charter of Turin) som gäller sedan januari 2016. Stadgan, framtagen av FIVA, är ett policydokument som innehåller principer och riktlinjer för hur historiska motorfordon bör underhållas, repareras och restaureras till stöd för dess ägare. Dokumentet innehåller även principförklaringar om den kulturella och historiska betydelsen av äldre motorfordon och att dessa måste köras och användas för att kunskapen om och förståelsen för dem ska upprätthållas och kunna överföras till kommande generationer.
- *Rigastadgan* (The Riga Charter), som antogs i april 2005, riktar sig till medlemsföreningarna i FEDECRAIL och tydliggör vilka principer som bör styra bevarande, restaurering, underhåll, reparation och användning av historiska järnvägsfordon samt de byggnader och den infrastruktur som tillsammans med dessa transportmedel utgör en historisk järnvägsmiljö.
- *Barcelonastadgan* (The Barcelona Charter) för det maritima kulturarvet antogs redan 2002. EMH tog fram dokumentet som ett komplement till Venedigfördraget från 1964 i avsikt att skapa ett regelverk för bästa praxis och miniminormer för bevarande och restaurering av fartyg som utgör så kallade traditionella fartyg i drift.

5 Det finns problem och hinder som försvårar bevarande och användande av det rörliga kulturarvet

I sin ambition att hålla historiska transportmedel fortsatt rörliga behöver ägare och förvaltare till det rörliga kulturarvet förhålla sig till en stor mängd rättsregler. Bestämmelser som har till syfte att kontrollera att bilen, flygplanet, loket eller skutan är duglig att framföra och manövrera liksom att det ställs krav på körkort, flygcertifikat och så vidare är självklara och ofta okomplicerade delar i att äga ett historiskt såväl som ett modernt transportmedel. I många fall kan dock krav och villkor som följer av gällande rätt medföra omotiverade problem och rent av hinder för att äldre transportmedel ska kunna bevaras och användas.

Detta kapitel bygger på en kartläggning av det regelsystem som berör och påverkar bevarandeförutsättningarna för det rörliga kulturarvet. Kartläggningen har skett i nära samarbete med företrädare för Transporthistoriskt Nätverk. De faktiska kraven har systematiserats genom att delas in i sex olika kategorier utifrån det huvudsakliga innehållet i respektive bestämmelse.

I kapitlet ges flera exempel på tillämpningen av en eller flera regler, inom var och en av kategorierna, i syfte att konkretisera de problem och hinder som kraven och villkoren kan medföra.

5.1 Något om kartläggningen av hinder och problem

Riksantikvarieämbetet har, som ovan nämnts, kartlagt och kategoriserat de krav och bestämmelser som kan inverka menligt på möjligheten att använda och bevara det rörliga kulturarvet (se bilaga 1). Avsikten med sammanställningen är att tydliggöra vilken typ av problem och hinder gällande rätt förorsakar för möjligheterna att bevara och använda det rörliga kulturarvet och vilka konsekvenser svårigheterna kan få.

I kategoriseringen ingår även krav som inte primärt följer av lagstiftning utan som istället uppkommer till följd av rådande politiska inriktningsmål, vilka kan manifesteras i till exempel myndighetsbeslut på olika nivåer inom statlig och kommunal verksamhet. Dessutom ges, både i bilaga 1 och här nedan, exempel på gällande generella undantag eller

dispenser vilka, tvärtemot, innebär lättnader eller undantag som ger positiva effekter för bevarandet och användandet av historiska transportmedel.

Inledningsvis måste dock understrykas att det även finns ett antal krav som, trots att de ibland kan försvåra möjligheterna att bevara och använda historiska transportmedel, får anses vara tvingande. Här avses alltså krav som är nödvändiga för att skydda människors liv och hälsa. Ett par åskådliga exempel är att det på historiska fartyg som tar passagerare självfallet måste finnas fungerande livräddningsutrustning samt att alla historiska järnvägsfordon som inte körs på egna spår måste ha ett effektivt system för säkerhetsstyrning installerat. Den typen av regelkrav ska naturligtvis inte förstås som det slags problem och hinder för det framtida bevarandet och användandet av historiska transportmedel som står i fokus i denna rapport och därför redovisas de inte heller i sammanställningen (bilaga 1).

De problem och hinder som reglerna och kraven kan medföra för ägare och förvaltare av historiska transportmedel är olika omfattande med hänvisning till hur många fordon och farkoster som berörs eller kan bli berörda. I redovisningen framgår inte explicit storleksordningen för de svårigheter som respektive krav kan medföra eftersom det är en beräkning som är svårt att exakt uppskatta. Det bör dock poängteras att översikten innehåller beskrivningar av problem och hinder som medför svårigheter för såväl en stor mängd historiska transportmedel men också för enstaka eller ett fåtal sådana. Svårigheterna måste dessutom betraktas som i olika grad kritiska i förhållande till målsättningen att hålla det rörliga kulturarvet fortsatt rörligt.

5.2 Regleringen av det rörliga kulturarvet finns inom två områden och hanteras av flera myndigheter

Av sammanställningen i bilaga 1 framgår att regelverk och bestämmelser som kan medföra svårigheter för ägare och förvaltare av historiska fordon och farkoster, föga överraskande, finns inom transportområdet. Men sådana regler finns även utanför transportområdet och då framför allt på miljöområdet, där miljöbalken är den centrala lagstiftningen.

5.2.1 Regler på transportområdet

De regler och bestämmelser som finns inom det egentliga transportområdet kan inordnas i följande kategorier:

- Licenser, certifikat och tillstånd
- Skatter och avgifter

- Arbetsmiljö, säkerhet och utrustning
- Dokumentation

Generellt görs i reglerna inom dessa kategorier ingen skillnad mellan historiska och moderna fordon även om det finns enstaka regler som, direkt av ordalydelsen eller vid tillämpningen i praktiken, i huvudsak omfattar historiska transportmedel. Det är också inom transportområdets regelverk som de generella undantagen och dispenserna för en del av det rörliga kulturarvet förekommer.

På transportområdet finns övergripande regler i exempelvis trafikförordningen (1998:1276), fordonslagen (2002:574), sjölagen (1994:1009) och vägtrafikskattelagen (2006:227). De är överordnade de myndighetsföreskrifter som fungerar som detaljreglering. Merparten av regelmassan finns alltså i den mer specialiserade föreskriften. Till exempel innehåller fordonslagen, fordonsförordningen (2009:211) men också Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (TSFS 2017:54) regler om periodisk kontrollbesiktning. De regelkrav som leder till problem och hinder för historiska transportmedel är så specialiserade att de för det mesta återfinns i förordningar eller föreskrifter som är införda genom bemyndiganden i författning.

5.2.2 Regler utanför transportområdet

Även regler och bestämmelser utanför transportområdet kan utgöra omständigheter som direkt eller indirekt påverkar förutsättningarna för att bevara och använda det rörliga kulturarvet. Krav som återfinns här kan delas in i två signifikanta kategorier:

- Miljö
- Tillgång till material och användning av resurser

Lagstiftning och bestämmelser på andra områden än transportområdet kan i olika stor utsträckning vara faktorer som direkt eller indirekt negativt påverkar förutsättningarna för att bevara och använda det rörliga kulturarvet. Regler inom dessa kategorier är inte lika koncentrerade till förordningar och föreskrifter och därför är kraven och bestämmelserna även mindre specialiserade. Det beror på att framför allt miljöbalken omfattar alla verksamheter och åtgärder med miljöpåverkan, däribland framförande av olika transportmedel.

5.2.3 Myndighetsansvar och arenor för myndighetsutövning

Det finns lagstiftning och regelgivning som kan påverka historiska transportmedel negativt såväl på som utanför transportområdet. Detta innebär dels att fordonen och farkosterna påverkas av myndighetsutövning på ett flertal arenor och dels att olika myndigheter ansvarar för och hanterar frågor som på skilda sätt berör det rörliga kulturarvet.[3]

Myndigheterna är både statliga och kommunala och sammanhangen som rör historiska transportmedel kan innebära dels regelgivning och dels ärendehandläggning och annan tillämpning av gällande lag. Några exempel på särskilt berörda myndigheter är Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Trafikverket samt länsstyrelser och miljönämnder runt om i landet.

5.3 Kategorisering av de krav som reglerar det rörliga kulturarvet

Riksantikvarieämbetet har, som framgått ovan, delat in de krav som kan försvåra för ägare och förvaltare av historiska transportmedel att använda och bevara dessa i sex olika kategorier. Kategorierna är i viss mån överlappande och vissa krav kan inordnas i åtminstone en ytterligare kategori.

5.3.1 Licenser, certifikat och tillstånd

I denna kategori av regler ingår olika bestämmelser knutna till licenser, certifiering och andra typer av tillstånd för att underhålla, använda eller framföra ett transportmedel. Regler om licenser, certifikat och tillstånd kan sammantaget sägas utgöra krav på olika former av behörighet.

Behörigheten kan vara knuten till personal. Ett bra exempel är Transportstyrelsens bestämmelser om krav på bemanning av fartyg som går i yrkesfart (2011:1533). Enligt föreskriften ställs krav på behörigt fartygsbefäl, däcks- och maskinrumspersonal, men också att personalen ska ha genomfört ett fastställt antal sjödagar (sjötjänstgöring) för att kunna få nödvändigt intyg. Sjömän på historiska fartyg omfattas av samma krav även om fartygen enbart går i yrkesfart under sommarsäsong. Detta gör det svårt, ibland omöjligt, att få ihop

[3] Det finns naturligtvis också goda exempel på att framtagande av nya regler omfattar till exempel en konsekvensutredning för historiska transportmedel. I 2018 års regleringsbrev för Trafikverket gavs myndigheten ett uppdrag rörande historiska fordon. Med beaktande av implementeringen av EU-direktiven i det så kallade fjärde järnvägspaketet i Sverige skulle Trafikverket utreda hur det spårburna kulturarvet påverkades och vilka förutsättningarna var för att fortsatt framföra historiska järnvägsfordon på det allmänna statliga järnvägsnätet. I uppdraget ingick även att lämna förslag till åtgärder för att minimera kraven utan att äventyra trafiksäkerheten (N2017/07844/SUBT). Trafikverkets rapport lämnades till regeringen 2018-06-19, ärendenummer TRV 2018/13815.

tillräcklig tjänstgöringstid för personal som enbart arbetar på sådana fartyg. Samtidigt kan befäl som uppnått tillräckligt antal sjödagar, genom tjänstgöring på moderna fartygstyper, inte utan vidare manövrera ett historiskt fartyg på till exempel Göta kanal.

Det förekommer att en tillståndsplikt är knuten till framförandet av transportmedlet. Detta kan illustreras av Transportstyrelsens nyligen ändrade föreskrifter och allmänna råd om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg (TSFS 2018:2) som trädde i kraft den 1 oktober 2018. Uppvisningar och andra evenemang där motordrivna fordon kör en förutbestämd färdväg behöver tillstånd av länsstyrelsen. Ansökan ska ha inkommit till länsstyrelsen fyra månader innan uppvisningen ska äga rum. Enligt det allmänna rådet till 3 kap. 84 § trafikförordningen (1998:1276) är exempel på uppvisning "… ett arrangemang där motordrivna fordon trafikerar en förutbestämd färdväg som inte innehåller andra tävlingsmoment än eventuell okulär bedömning av fordon med eller utan förare och passagerare".[4] Enligt ordalydelsen i föreskriften, läst tillsammans med det allmänna rådet, så framstår det åtminstone som tänkbart att ansökningsförfarandet kan komma att omfatta samtliga uppvisningar och andra liknande evenemang där historiska motorfordon ingår. Med andra ord är detta en för historiska transportmedel betungande föreskrift då den i praktiken kan förutses komma att tillämpas på uppvisningar av framför allt äldre motorfordon.

De problem och hinder som är förknippade med denna kategori är även vissa betungande administrativa bördor, likt det till synes omfattande ansökningsförfarandet som finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg (TSFS 2018:2) som beskrevs ovan.

Ett ytterligare problem, som skulle kunna kategoriseras till både denna och till kategorin rörande dokumentation nedan, är att det saknas möjlighet för ägare till den grupp av historiska vägtrafikfordon som ursprungligen haft svenska registreringsskyltar med länsbokstäver att få dispens för kontinuerlig användning av dessa. Detta är däremot möjligt till exempel enligt dansk rätt (14 kap. 76 § Bekendtgørelse om registrering av køretøjer).

[4] Föreskriften och det allmänna rådet, som ska underlätta för länsstyrelsernas tillämpning av föreskriften, är otydligt i flera avseenden. För det första är det oklart om tillståndsplikten är så vittgående som ordalydelsen ger uttryck för. För det andra är den svårläst i sin helhet men främst på grund av att den är negativt bestämd. För det tredje är det oklart hur fordon utan förare kan trafikera en förutbestämd färdväg eller om även fordon som är uppställda i anslutning till varandra i samband med till exempel en veteranbilsträff kan omfattas.

5.3.2 Skatter och avgifter

Den andra kategorin avser problem och hinder som följer av bestämmelser om skatter och avgifter. Transportstyrelsen har i en utredning från 2013 bedömt att ett uttag av avgifter enligt självkostnad för kulturhistoriskt intressant verksamhet kan få påtagligt negativa konsekvenser med nedläggning som följd. Myndigheten konstaterar också att avgiftslättnader är nödvändiga för att sådana allvarliga konsekvenser inte ska uppstå (*Insatser för att underlätta för små och medelstora företag samt kulturhistorisk verksamhet*. Dnr TSG 2012:123, s. 134)

Ett viktigt regelverk inom kategorin är därför Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter (TSFS 2016:105) som i konsoliderad version innehåller de avgifter som gäller för myndighetens verksamhet inom järnvägs-, luftfarts-, sjöfarts- och vägtrafikområdet, det vill säga generellt för samtliga transportmedelsslag. Regelverket innehåller såväl bestämmelser om olika avgifter kopplade till själva transportmedlen som för dess framförande i infrastrukturen etcetera.

I de flesta fall är de författningsreglerade uttagen av avgifter som gäller för moderna transportmedel också tillämpliga på historiska. En av de viktiga förutsättningarna för att historiska transportmedel ska kunna bevaras och fortsätta användas är att man tar hänsyn till att verksamheterna oftast bedrivs ideellt. De författningar om olika avgifter och skatter som Riksantikvarieämbetet gått igenom innehåller få generella avgiftsbefrielser eller subventioner för historiska transportmedel. Värst är läget för veteranflyget där avgifterna dessutom är avsevärt högre än för de andra trafikslagen. Exempelvis kan Transportstyrelsens årsavgift för flygtillstånd (12 kap. TSFS 2016:105) inte anses stå i proportion till vare sig den flygtid eller de samhällskostnader som kan relateras till användandet av äldre luftfartyg.

5.3.3 Arbetsmiljö, säkerhet och utrustning

I denna kategori ingår de krav som rör den fysiska utformningen av historiska transportmedel men även på vilket sätt dessa ska framföras i infrastrukturen. Det är framför allt fråga om arbetsmiljökrav samt regler avseende olika typer av skyddsanordningar som inte kan anses utgöra tvingande krav för människors hälsa och säkerhet.

Kategorin är en av de mest problematiska och tillämpningen av reglerna illustrerar vilka typer av intressemotsättningar det finns mellan å ena sidan moderna krav på till exempel utformningen av arbetsmiljön och å andra sidan ambitionen att fortsättningsvis kunna bevara historiska transportmedel. Ett exempel på denna kategori av krav är 4-5 kap. Sjöfartsverkets

föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:25) om skyddsanordningar och skyddsåtgärder för fartyg som går i yrkesfart. Historiska fartyg som vanligtvis bara går i yrkesfart under ett par månader på sommarhalvåret omfattas här av samma krav som moderna fartyg i åretrunttrafik på exempelvis trappors lutning, stegdjup, stegbredd, höjd på trappräcken, dimensionering och anslutning av ledare med mera. Om inte beslut om dispens meddelas för ett enskilt historiskt fartyg leder detta slags krav till att ägaren, om denne vill fortsätta använda fartyget, måste göra ombyggnader och anpassningar. Därmed finns en överhängande risk att fartyget förvanskas på ett sådant sätt ett originalutförande eller annan äldre utformning går förlorad.

Ett annat mycket aktuellt exempel som berör denna kategori av villkor och som kan komma att försvåra användandet av historiska järnvägsfordon är kravet på installation av ETCS[5] (European Train Control System) i alla lok som framförs på det allmänna statliga järnvägsnätet. ETCS är ett säkerhetssystem med bland annat en omborddator anpassad till den senaste standarden för det EU-gemensamma trafikstyrningssystemet.

Cirka 30-40 historiska järnvägsfordon bedöms kunna komma att omfattas av krav på ETCS utan möjlighet till undantag. Kravet kan förutses komma att medföra höga kostnader för utrustning och installation. Kostnaden för prototyp respektive serieinstallation av ETCS har beräknats till flera miljoner kronor per lok. Detta kommer alltså att medföra mycket höga kostnader för ideella föreningar om finansieringsfrågan inte löses på ett sätt som fungerar för sådana organisationer. Museitåg som körs på annan förvaltares infrastruktur riskerar att bli stående orörliga kvar på bangårdarna eftersom de helt enkelt inte kan komma ut på järnvägsnätet.

5.3.4 Dokumentation

Den fjärde kategorin är olika regler som rör dokumentation och då vanligtvis registrering. Registrering behöver i sig inte utgöra ett hinder för bevarande och användande av historiska transportmedel, men det finns situationer där formerna för registerhållningen inte är tillräckligt anpassade ur ett kulturhistoriskt perspektiv.

Exempelvis innebär Riksarkivets myndighetsspecifika föreskrifter om gallring av handlingar i vägtrafikregistret (RA-MS 2013:12) att registreringshandlingar i original får destrueras tio

[5] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, 2 kap. järnvägslagen (2004:519) samt 2 kap. järnvägsförordningen (2004:526)).

år efter att de har inkommit till Transportstyrelsen. Om ingen ansökan inkommer från fordonsägaren om att få äldre handlingar återlämnande sker gallringen och historiskt värdefulla dokument går förlorade. Den framtida spårbarheten av historisk dokumentation kring äldre transportmedel försvåras därmed avsevärt.

Ytterligare exempel på att krav på dokumentation i vissa fall leder till omotiverade problem i en kulturhistorisk kontext är Transportstyrelsens bestämmelser om ursprungskontroll vid import. Vid en ansökan om ursprungskontroll måste registreringsbeviset i original skickas in oavsett hur gammalt fordonet är. Registreringsbevis i original kan ha förkommit i samband med tidigare ägarbyten eller på grund av att fordonet till exempel stått avställt under mycket lång tid. I vissa fall har registreringsbevis aldrig funnits eftersom fordonet tidigare inte varit registreringspliktigt. Konsekvensen blir att fordonet inte kan registreras och användas i Sverige.

5.3.5 Miljö

På miljöområdet, det vill säga inom den femte kategorin, kan miljöbalken och dess underliggande regler om avfall, kemikalier och buller vid tillämpning i enskilda ärenden stå i intressekonflikt med ett bevarande och användande av historiska transportmedel. Även andra lagar utanför miljöbalken som lagen (1982:129) om förflyttning av fordon används i vissa fall på miljömässiga grunder som en del av tillsynsarbetet i en kommun.

Ett exempel på en regel inom miljöområdet är produktvalsprincipen som är en del av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Den handlar om att man, inom alla verksamheter och vid alla typer av åtgärder, ska välja den produkt som är minst miljöskadlig.

Moderna material (om än miljövänliga) kan, om de används på historiska transportmedel, skada eller helt förstöra originalutförandet på till exempel en 70 år gammal träbåt och leda till att nedbrytningen påskyndas. Att välja en modern underhållsmetod framför en äldre, exempelvis borsttvättning istället för biocidbaserad bottenmålning, kan också påverka en sådan båt negativt med följden att dess kulturhistoriska värde minskar. Parallellt kan kunskapen om traditionella hantverk, tekniker och metoder gå förlorade om de inte längre praktiseras och en del av det immateriella kulturarvet kopplat till äldre transportmedel glöms då bort.

Ett annat potentiellt hinder mot framför allt användandet av det rörliga kulturarvet inom samma kategori av regelverk är införandet av miljözoner som kommuner kan komma att fatta beslut om från 1 januari 2020. Det finns frågetecken kring om personbilar äldre än 30 år

kommer att kunna köras inom miljözon klass 2 och 3. Beslut om miljözoner kan alltså i vissa fall komma att medföra att veteranbilar inte kan framföras och framför allt inte visas upp i stadskärnor där de fram tills idag har kunnat upplevas bland annat i samband med bilkorteger och liknande arrangemang.

Ett illustrativt exempel på att tillämpningen av regler utanför transportområdet inte tar tillräcklig hänsyn till de särskilda förutsättningarna hos historiska transportmedel är ett nyligen avdömt mål i Växjö tingsrätt (mål M 458-18). Knäckfrågan för mark- och miljödomstolen bestod i om det äldre fordon (en så kallad folkabuss) klaganden ville transportera från Sverige till Tyskland skulle ses som sådant avfall som kräver förhandsanmälan till och godkännande av länsstyrelsen innan det förs ut från landet. Med andra ord ställdes domstolen inför frågan om folkabussen, som av klaganden ansågs vara ett historiskt veteranfordon och för vilket han betalt 7 000 kronor, var avfall. Vågskålen vägde i detta fall över åt avfallshållet. Mark- och miljödomstolen förklarar i sina domskäl: ”Eftersom det inte framgår i målet att fordonet förvaras förnuftigt och miljöanpassat i körklart skick /…/” och ”Vidare talar bilens ålder, skick, meddelat körförbud, utebliven kontrollbesiktning m.m. för att det är inte är fråga om en veteranbil utan avfall” (Mål M 458-18, s. 14).

Ett annat exempel som illustrerar att regler under vissa omständigheter, då det inte finns särskilda undantag eller alternativt att sådana inte respekteras, får stora verkningar för historiska transportmedel handlar om veteranflygplanet Daisy. Daisy är en DC-3:a som bland annat deltog i luftlandsättningen på Dagen D den 6 juni 1944 och även utgjorde en del i uppbyggnaden av SAS. Flygplanet har haft Bromma flygplats som bas sedan 1937. Stockholm stads villkor för användningen av Bromma flygplats innebär emellertid att ljudemissionerna från de flygplan som trafikerar flygplatsen inte får överstiga 89 EPNdB. Swedavia accepterar därför sedan 2015 inte längre undantag från krav på certifiering, enligt den nya normen, för flygplanstypen DC-3 efter ett beslut av miljöförvaltningen i Bromma stadsdelsnämnd (http://flygandeveteraner.se/aktuellt-och-senaste-nytt/2015-06-04-varfor-far-daisy-inte-flyga-pa-bromma.html). Daisy är numera förbjuden att flyga från Bromma flygplats, som måste anses vara planets rätta kulturmiljö, och opererar därför istället från Västerås flygplats.

5.3.6 Tillgång till material och användning av resurser

Riksantikvarieämbetet har även identifierat att det finns en sjätte kategori av hinder och problem för bevarande och användande av historiska transportmedel som inte kan hänföras till bestämmelser i lagstiftning. Dessa sammanhänger med och följer i stället av övergripande politiska visioner och målsättningar och de förändringar i omvärlden de för med sig.

Denna kategori handlar konkret framför allt om tillgång till och användning av material och resurser som är nödvändiga för att kunna såväl bevara som hålla historiska transportmedel fortsatt rörliga. Tillgång till och användning av material och resurser är generellt inte direkt knutna till bestämmelser i lag. Här handlar det i stället om att exempelvis många gånger nödvändiga traditionella underhållsmaterial, som tjära, beck och blymönja håller på att fasas ut eller bli mycket kostsamma att införskaffa som en effekt av politiska ställningstaganden i enlighet med såväl nationella miljöpolicyer som internationella avtal.

På samma sätt kommer flera av de drivmedel som fortfarande finns att tillgå, exempelvis den för motorerna i många äldre flygplan nödvändiga blyade bensinen samt styckekol för lokomotiv succesivt att försvinna både på grund av den inneboende miljöskadligheten men även för att produkten inte längre är lönsam på marknaden. Det idag politiskt diskuterade miljömålet om helt fossilfria bränslen till år 2030 kan alltså innebära att rörligheten kommer att upphöra för flertalet äldre ång- eller dieseldrivna tåg och fartyg samt många andra historiska transportmedel. Kravet på fossilfritt bränsle är kanske det enskilt största framtida hotet mot att kunna hålla detta kulturarv fortsatt rörligt. Det står också i motsättning till ambitionen att bevara äldre teknik och utförande hos äldre transportmedel, det vill säga företeelser som har betydelse både som immateriellt kulturarv och som historiska dokument om tidigare förhållanden.

I den här kategorin av problem och hinder ingår även att det saknas ekonomiskt stöd till de ideella föreningar som behöver anskaffa tillräckliga och väl anpassade förvaringsutrymmen för sina fordon och farkoster (både sådana som är under upprustning och sådana som behöver skydd från väder och vind för att inte förstöras) och att antalet platser att förtöja båtar liksom kajer som är möjliga att angöra för till exempel ångfartyg som vill plocka upp passagerare minskar i många kommuner.

5.4 Generella undantag för historiska transportmedel och dispenser som är begränsade eller knutna till enskilda fartyg

Det förekommer även att det i en specifik regel eller i ett regelverk formulerats generella undantag för historiska transportmedel. På samma sätt ges i vissa fall också begränsade dispenser som är knutna till enskilda äldre transportmedel och som ofta verkställs genom ett särskilt myndighetsbeslut. Detta förhållande tydliggör att det redan idag i vissa fall finns en medvetenhet och vilja hos myndigheter att erkänna att äldre transportmedel har särskilda förutsättningar.

Historiska transportmedel har exempelvis följande generella undantag:

- Motorcyklar, personbilar, lastbilar och bussar som är 30 år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik omfattas inte av krav på att erlägga fordonsskatt (däremot måste en administrativ avgift erläggas) (2 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (TSFS 2017:54)).
- Personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar som är äldre än 50 år är befriade från krav på periodisk kontrollbesiktning (8 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (TSFS 2017:54)).
- Fartyg byggda före år 1965 och som är k-märkta (i enlighet med Statens maritima museers kriterier för k-märkning av fritidsbåtar) får släppa ut toalettavfall i vattnet om utsläppet sker minst en halv nautisk mil från närmaste land (11 a kap. 6 § TSFS 2010:96).
- Det utgår ingen avgift för sjövärdighetsbesiktning av fartyg som går i yrkestrafik och som är både t-klassade och k-märkta (24 kap. 12 § TSFS 2016:105).

De två förstnämnda undantagsreglerna ovan är inte primärt tillkomna i avsikt att underlätta bevarande av fordon med kulturhistoriska värden. Att till exempel alla minst 30 år gamla bilar är skattebefriade beror i stället på att de inte förmodas användas i samma utsträckning som vanliga bruksbilar. Veteranfordon antas alltså inte slita på vägbanorna så pass mycket att en särskild skatt kan motiveras (http://veteranbilsforsakring.se/bilskatt).

De övriga två undantagen är däremot framför allt motiverade med hänsyn till transportmedlens kulturhistoriska värden och kvaliteter. På sjöfartsområdet gäller emellertid befintliga dispenser och andra undantag, som framgår ovan, endast för de fartyg och fritidsbåtar som är k-märkta eller som har en t-klassning.

Det är viktigt att notera att Transportstyrelsen, när det gäller till exempel undantaget från krav på septiktank, har kunnat motivera detta med hänvisning till en vedertagen, allmänt känd och respekterad klassning av historiska fartyg. Problemet i det här fallet är dock att fritidsbåtar som är k-märkta utgör en försvinnande liten del av det totala antalet historiska fritidsbåtar.

Det finns även exempel på att generella undantag i vissa fall kan förvirra mer än de klargör. I föreskrifter om spårburen trafik förekommer ofta begreppet ”museijärnväg”. Dessutom används termerna ”järnvägsföretag” och ”anställda” även när ideella föreningars verksamhet

regleras. Benämningen museijärnväg implicerar att fordonen framförs på egen infrastruktur. Istället borde ”museitåg” användas, för att inkludera också de aktörer som kör historiska tåg på annan innehavares spår. ”Trafikutövare” och ”medarbetare” är associationsrättsligt neutrala termer som används inom spårvägs- och tunnelbaneområdet och som bättre än ”järnvägsföretag” och ”anställda” stämmer överens med förhållandena i den ideella sektor inom vilken det rörliga kulturarvet i huvudsak bevaras och används (Svensson Anders, Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF). Korrespondens via brev, 2018-05-02).

Beslut om dispenser knutna till enskilda historiska transportmedel finns idag framför allt för historiska fartyg. Några exempel är:

- S/Y Ellen (en tvåmastad skonare byggd 1898) behöver inte ha det kollissionsskott som fribordskravet kräver enligt beslut från Sjöfartsverket, dnr 070201-04-15268 (SJÖFS 1993:3 om fartygs stabilitet och fribord).
- Stora nedgångstrappans vinkel på T/S Constantia (en tvåmastad skonert i trä byggd 1908) tillåts vara brantare än de föreskrivna dimensionerna. Beslut om detta fattades 2007-10-26 av Sjöfartsverket, dnr 0604-07-16492 (5 kap. 1, 3-6, 13-21 §§ SJÖFS 2005:25 om skyddsanordningar och skyddsåtgärder på fartyg).
- SDCE Sunbeam (ett segelfartyg i trä byggt 1905) behöver endast genomföra en förenklad stabilitetsundersökning enligt Transportstyrelsens beslut 2008-06-09, dnr 070201-08-31084 (SJÖFS 1993:3 om fartygs stabilitet och fribord).

Det finns i huvudsak två skäl till att ett fartyg får dispenser av det här slaget eller alternativt ett godkännande av likvärdiga, men varsammare, tekniska lösningar på krav som föreskrivs i författning. En dispens kan ibland vara motiverad av estetiska skäl med hänsyn taget till att i möjligaste mån bevara ett fartygs historiska exteriör. En modern förvaring av livflottar i väl synliga vita boxar som kraftigt skulle bryta med fartygets enhetlighet kan, efter inspektion, tillåtas bytas ut mot en för synupplevelsen av fartyget skonsammare lösning. En dispens kan även vara motiverad av praktiska skäl. Vissa krav går helt enkelt inte att uppfylla utan kraftiga, komplicerade och kostsamma ombyggnader. I samband med en inspektion av fartyget kan då rederiet ta initiativ till en diskussion med Transportstyrelsens inspektör om möjligheter för en dispens från ett föreskrivet krav. Om undantaget bedöms vara motiverat skickas en formell ansökan in till Transportstyrelsen som sedan lämnar slutgiltigt beslut (Malmborg Hakon, Sveriges Segelfartygsförbund (SSF). Korrespondens via epost, 2018-10-19).

6 Lagskydd för det rörliga kulturarvet

Att säkerställa att det finns förutsättningar för att bevara och använda historiska transportmedel handlar om att ta hänsyn till och erkänna de särskilda egenskaper det rörliga kulturarvet har i förhållande till moderna bruksfordon och -farkoster. Historiska transportmedel har i många fall andra behov och behöver styras med andra tyglar, än de som styr den stora massan av nyare fordon och farkoster.

6.1 Det finns ett behov av lagskydd för det rörliga kulturarvet

I den översikt av gällande rätt som Riksantikvarieämbetet sammanställt (bilaga 1) framgår det att det bara i ett fåtal sammanhang tas hänsyn till historiska transportmedel genom till exempel undantag från regler eller subventioner av avgifter och skatter. Då det ändå sker omfattar lättnaderna endast delar av det rörliga kulturarvet. Flera av undantagen är också relativt svaga utifrån behovet att skydda bredden av historiska transportmedel och gäller dessutom i de flesta fall enbart för specifika regler i olika föreskrifter.

Statliga och kommunala myndigheter saknar idag författningsstöd för att ta generell hänsyn till historiska transportmedel vid regelgivning, beslutsfattande och annan tillämpning av lag. Ett lagstadgat hänsynstagande skulle kunna möjliggöra en avvägning mellan intresset att bevara och använda historiska transportmedel och de krav och förväntningar som följer av annan lagstiftning och andra drivkrafter.

Riksantikvarieämbetets slutsats är därför att det finns ett behov av att i lag införa ett skydd för det rörliga kulturarvet, det vill säga för historiska transportmedel.

6.2 Syfte och mål för ett lagskydd

Syftet med ett skydd i lag för historiska transportmedel bör vara att ge statliga och kommunala myndigheter stöd att kunna ta hänsyn till historiska transportmedel så att de kan hållas fortsatt rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt möjligt bibehålls.

En hänsynsregel kan påverka statliga eller kommunala myndigheter att till exempel ändra sina föreskrifter så att historiska transportmedel får lättnader i tillämpningen. Hänsynsregeln kan också bli aktuell att åberopa i samband med lagändringar. Myndigheter och remissinstanser kan hänvisa till hänsynsregeln för att peka på och motivera behovet av förändringar i gällande rätt.

Riksantikvarieämbetet bedömer att hänsyn till historiska transportmedel i synnerhet bör innebära att berörda myndigheter i alla sammanhang som är relevanta för saken och då det finns ett identifierat behov ska utarbeta, genomföra och eftersträva till exempel:

- regelförenklingar
- subventioner av avgifter
- konsekvensutredningar
- undantag från omotiverade krav på framför allt säkerhets- och arbetsmiljöområdet (det vill säga krav som inte är tvingande för att skydda människors liv och hälsa)
- tekniskt likvärdiga lösningar
- dispenser

Riksantikvarieämbetet menar vidare att ett skydd i lag bör konstrueras på ett sådant sätt att följande mål kan uppnås:

- En höjd medvetenhet hos beslutsfattande myndigheter om att historiska transportmedel är ett betydelsefullt kulturarv som behöver ha en plats i det levande nutida och framtida samhället.
- En fortsatt god tillgänglighet till och ökad mångfald av historiska transportmedel genom att de bevaras, används och hålls fortsatt rörliga.
- Minimering av sådana förändringar och anpassningar av äldre teknik och utförande hos historiska transportmedel som innebär en förvanskning av dess kulturhistoriska värden.
- Förbättrade förutsättningar för bibehållet användande av traditionella material och metoder vid underhåll och renovering av historiska transportmedel och transporthistoriska miljöer.

6.3 Hänsynsregeln för det rörliga kulturarvet bör införas i kulturmiljölagen

Riksantikvarieämbetet anser att en hänsynsregel är det bästa alternativet för en lagstiftning som avser att skydda bredden av historiska transportmedel. En lämplig placering av ett sådant lagskydd är i kulturmiljölagen, då den utgör den centrala kulturarvslagstiftningen. Dessutom finns i 5 kap. i denna lag även ett skydd mot utförsel av äldre kulturföremål, vilket i viss utsträckning är ett skydd även för historiska transportmedel.

6.3.1 En särskild bestämmelse i första kapitlet

Lagskyddet bör föras in som en särskild bestämmelse i 1 kap. kulturmiljölagen. Det skulle skapa en samstämmighet med regeln i 4 § om ortnamn, som dels är en hänsynsregel och dels skyddar en avgränsad del av kulturarvet. Riksantikvarieämbetet föreslår att hänsynsregeln avfattas på följande sätt (se även bilaga 3):

Hänsyn till historiska transportmedel

1 kap. 5 § kulturmiljölagen

Statliga och kommunala myndigheter ska ta hänsyn till intresset av att bevara och använda historiska transportmedel.

Med historiska transportmedel avses äldre vägfordon, spårburna fordon, luftfarkoster och sjöfarkoster som inte är skyddade enligt 2 kap. 1 eller 2 kap. 1 a §§ i denna lag.

Hänsynsparagrafen bör förses med rubriken *Historiska transportmedel*.

Till följd av författningsförslaget krävs även att en ändring görs i 1 kap. 2 § 1 st. kulturmiljölagen, det vill säga i den paragraf som beskriver lagens innehåll. Riksantikvarieämbetet föreslår att historiska transportmedel skrivs in i uppräkningen av de olika typer av kulturarv som lagen innehåller bestämmelser om enligt följande (se även bilaga 3):

1 kap. 2 § första stycket kulturmiljölagen

I denna lag finns bestämmelser om ortnamn, *historiska transportmedel*, fornminnen, byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen, om utförsel och återlämnande av kulturföremål samt om militär användning av kulturegendom.

6.3.2 Det rörliga kulturarvet som begrepp i lagtext

Riksantikvarieämbetet menar att *det rörliga kulturarvet* i ett lagstiftningssammanhang måste betraktas som allt för oprecis då det inte ger någon ledning om tillämpningsområdet för lagskyddet. Även om det rörliga kulturarvet i många sammanhang idag är synonymt med historiska transportmedel är det inte heller tillräckligt vägledande för tolkningen av innehållet i en sådan rättsregel. Det kan bland annat inte anses utesluta andra typer av flyttbara eller lösa kulturföremål.

Som framgår i denna rapport föredrar Riksantikvarieämbetet därför att den mer informativa och rättvisande termen *historiska transportmedel* används.

6.4 Utmaningar och förutsättningar för ett lagskydd i kulturmiljölagen

En utformning och placering av en hänsynsregel i kulturmiljölagen har vissa förutsättningar och utmaningar. Riksantikvarieämbetet vill lyfta fram några viktiga sådana här nedan.

6.4.1 Rättsliga förutsättningar

Det är inte givet vilken räckvidd regeln kommer att ha idag och i framtiden. Vid en jämförelse med till exempel kulturmiljölagens bestämmelser om ortnamn så berörs transportmedel av betydligt fler rättsområden. Frågor om transportmedel hanteras dessutom av ett flertal myndigheter, såväl statliga som kommunala, och påverkas av myndighetsutövning på ett stort antal arenor. Detta gör att flera aktörer, som idag inte har erfarenhet av att göra intresseavvägningar utifrån kulturarvslagstiftningen, skulle träffas av regelns tillämpningsområde.

Det är även svårt att avgöra om syftet med ett lagskydd för det rörliga kulturarvet nås bäst genom en allmänt hållen hänsynsregel. Många av de problem och hinder som lyfts i denna rapport kan åtgärdas endast genom ändringar i specifika regelverk. Ofta uppstår svårigheterna till följd av bestämmelser i en föreskrift, men för att kunna ta hänsyn till historiska transportmedel kan det även krävas en ändring i överordnad lag och förordning. Föreskriftsmandatet omfattar inte alltid möjligheten att till exempel göra undantag.

En hänsynsregel för historiska transportmedel behöver framför allt vara verksam på andra områden än kulturmiljöområdet och det är oklart hur genomslagskraften och synligheten kommer att bli i jämförelse med att exempelvis skriva in olika typer av regler om framför allt undantag och subventioner för historiska transportmedel i varje tillämplig författning. Det kan inte uteslutas att det ur ett effektivitetsperspektiv är mer ändamålsenligt att ha både hänsynsregel och kravregel i samma lagstiftningssammanhang eftersom en hänsynsregel får sin avsedda funktion genom att tillämpas tillsammans med andra regler eller då andra regler införs.

En annan utmaning är att avgöra hur en hänsynsregel i kulturmiljölagen förhåller sig till andra lagar på olika nivåer i hierarkin. Det har redan konstaterats att det är ett mycket diversifierat regelverk som på olika sätt leder till problem och hinder för bevarande och användande av historiska transportmedel. Generellt kan man säga att det kommer att krävas

ändringar i åtminstone myndighetsföreskrifter. I beskrivningen av problem och hinder (kapitel 5) framkommer dock att det, vilket är viktigt att framhålla, i de flesta fall rör sig om svårigheter som återfinns i bestämmelser i föreskriftsform.

I vissa fall kommer regleringen inte vara möjlig att tillämpa med beaktande av principen om EU-rättens företräde. I andra fall kan det bli så kallad lagkonkurrens med andra regler och då även med andra hänsynsregler, som till exempel produktvalsprincipen i miljöbalken.

Därutöver är det en utmaning att närmare avgöra på vilka sätt hänsyn ska tas och när. Hänsynsregelns tillämpningsområde och genomslag avgörs inte enbart genom vilka myndigheter och andra beslutsfattare det är som ska ta hänsyn till historiska transportmedel, utan även när det är lämpligt och möjligt att göra det. Om det till exempel i alla relevanta sammanhang ska genomföras konsekvensutredningar eller utarbetas likvärdiga tekniska lösningar för historiska transportmedel motsvarar det ett åliggande vars konsekvenser är svåra att beräkna och överblicka, särskilt i fråga om så kallade mängdärenden.

6.4.2 Begränsningar i förhållande till målbilden för det rörliga kulturarvet

Det kan vidare på goda grunder antas att alla väsentliga aspekter av bevarande och användning av det rörliga kulturarvet inte kommer att kunna understödjas av en hänsynsregel. Framför allt kommer behovet av att säkra den immateriella dimensionen, till exempel den mycket viktiga kunskapsöverföringen om traditionella hantverk liksom äldre teknik och material, fortsatt att kräva andra åtgärder och metoder för att tillgodoses. På samma sätt måste eventuellt ökade statliga bidrag riktade till åtgärder och aktiviteter som rör historiska transportmedel och de fysiska miljöer som hör ihop med dessa diskuteras och behandlas i annan ordning.

6.4.3 Miljömässiga konsekvenser

En stor andel av de historiska fordonen och farkosterna drivs med fossila bränslen och släpper därmed ut koldioxid. I likhet med många av sina modernare motsvarigheter kan de även generera andra emissioner som är skadliga för miljön.

Helt avgörande i sammanhanget är dock omständigheten att historiska transportmedel står för en försvinnande liten del av den sammantagna negativa miljöpåverkan från framför allt sjöfart, vägtrafik och luftfart. Merparten av fordonen och farkosterna används ytterst sparsamt under en begränsad del av året (sommarhalvåret).

Ett möjligt scenario att väga in vid införandet av ett lagskydd som kan komma att förbättra förutsättningarna för användning av traditionella, men för miljön skadliga, material och metoder är dock att även andra intresseorganisationer, yrkesgrupper eller samhällssektorer kan komma att vilja ha motsvarande möjligheter.

6.4.4 Avgränsning av tillämpningsområdet för lagskyddet

Riksantikvarieämbetet avser inte att i samband med detta regeringsuppdrag slå fast hur historiska transportmedel närmare ska definieras. Det har framför allt två orsaker.

För det första utgör det rörliga kulturarvet en mycket heterogen kategori av historiska transportmedel. Vid vilken ålder, eller från och med vilket byggår, ett fordon eller farkost anses övergå till att vara ett historiskt transportmedel (i vardagligt språkbruk ofta kallat veteranfordon) varierar stort. I första hand beror detta på att en genomsnittlig bruksperiod för olika transportmedelsslag är olika lång. Att ett järnvägslok används i reguljär trafik efter mer än 50 år är inte ovanligt, medan personbilar i trafiken år 2015 i medeltal var 10 år (Statistik över fordonsflottans utveckling – delredovisning av regeringsuppdrag. 2016, s. 26). Personbilar kan alltså förutses bli ”historiska” långt tidigare än järnvägsfordon.

I Sverige finns en samsyn mellan berörda myndigheter och de av civilsamhällets organisationer som ägnar sig åt motorfordon kring att objekten ska vara minst 30 år gamla för att vara veteran- eller så kallade hobbyfordon. Transportstyrelsen tar exempelvis inte ut någon vägtrafikskatt för fordon som är 30 år eller äldre enligt 2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen. I likhet med detta anses ett motorfordon av en årsmodell som är 30 år eller äldre vara ett historiskt fordon vid teknisk identifiering inför registrering (VVFS 2007:490). För de övriga transportmedelsslagen finns inte motsvarande allmänt vedertagna eller i myndighetsutövning tillämpade åldersgränser.

För det andra kräver inte en hänsynsregel som lagstiftningsteknik att historiska transportmedel definieras skarpt i paragrafens lydelse. Precisering och avgränsning bör i stället göras av de statliga och kommunala myndigheter som kommer att tillämpa hänsynsregeln. Lämpligen bör man då utgå från vad som i förekommande fall är allmänt vedertaget på de olika transportmedelsområdena.

Källförteckning

Tryckt material

Blom, Thomas & Nilsson, Mats. 2005. *Turismens historia & utveckling*. Malmö, Liber ekonomi.

Charter of Turin. Handbook. 2017.

Ekström, Simon, Müller, Leos & Nilson, Tomas (red.). 2016. *Sjövägen till Sverige: från 1500-talet till våra dagar*. Malmö, Universus Academic Press.

Insatser för att underlätta för små och medelstora företag samt kulturhistorisk verksamhet – uppdrag 6 i TS RB 2012. Rapport TSG 2012:123. 2013.

Sjöö, Robert (red.). 2004. *Bevarandeplan för järnvägsfordon*. Gävle, Sveriges järnvägsmuseum.

Soave, Piero (red.). 2013. *Industrial heritage and agri/rural tourism in Europe. Study*. Bryssel.

Statistik över fordonsflottans utveckling – delredovisning av regeringsuppdrag. Trafikanalys. Rapport 2016:13.

The world of historic vehicles in figures, 2014.

Författning

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet

Fordonsförordningen (2009:211)

Fordonslagen (2002:574)

Förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal

Förordning (2011:1121) om bidrag till värdefulla kulturmiljöer

Järnvägsförordningen (2004:526)

Järnvägslagen (2004:519)

Kulturmiljölagen (1988:950)

Sjölagen (1994:1009)

Trafikförordningen (1998:1276)

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (TSFS 2017:54)

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg (TSFS 2018:2)

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg (TSFS 2010:96)
Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter (TSFS 2016:105)
Vägtrafikskattelagen (2006:227)
(dv.) Vägverkets föreskrifter om teknisk identifiering av fordon (VVFS 2007:490)

Icke publicerat material

Kulturutskottets betänkande 2016/17:KrU9
Regleringsbrev för budgetåret 2018 avseende Riksantikvarieämbetet. Ku2017/00942/KL
Trafikverkets svar på utdelad uppgift i Trafikverkets regleringsbrev om förutsättningarna att framföra historiska järnvägsfordon på det allmänna statliga järnvägsnätet. TRV 2018/13815
Växjö tingsrätt. Mål M 458-18

Skrivelser

Transporthistoriskt Nätverk. *Bakgrund till förslag till motion om stärkt bevaranderätt för rörligt kulturarv*. Till riksdagsmän enligt sändlista. 2015-09-14.
Transporthistoriskt Nätverk. *Framställan om dialog rörande kulturarvspropositionen*. Till Regeringskansliet, kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke. 2016-06-02.
Transporthistoriskt Nätverk. *Om en lagstiftning som skyddar det rörliga kulturarvet.* Till Riksantikvarieämbetet. 2018-02-16.

E-post, intervju och brev

Blomqvist Fredrik, intendent, Statens maritima museer. Intervju, 2018-08-31.
Edqvist Peter, Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF). Intervju, 2018-05-09.
Franzén Kjell, Veteranflyggruppen EAA Sverige. Intervju, 2018-10-05.
Malmborg Hakon, Sveriges Segelfartygsförbund (SSF). Korrespondens via epost, 2018-10-19.
Palmstierna Rutger, Båthistoriska Riksförbundet (BHRF). Korrespondens via e-post, 2018-10-24.
Svensson Anders, Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF). Korrespondens via brev, 2018-05-02.

Digitala medier

ArbetSam. 2017. Stadgar**.** https://www.arbetsam.com/arbetsam/stadgar (2018-10-11)
Båthistoriska Riksförbundet. 2017. https://www.bhrf.se/om-bhrf (2018-10-11)
EAA Sverige. 2018. http://www.eaa.se/index.php/om-foereningen (2018-10-11)

European Federation of Museum & Tourist Railways. 2018. http://www.fedecrail.org (2018-09-17)
European Maritime Heritage. 2018. http://european-maritime-heritage.org (2018-09-17)
Federation Internationale Vehicules Anciens. 2018. http://www.fiva.org (2018-09-17)
Flygande Veteraner. 2017. http://flygandeveteraner.se/aktuellt-och-senaste-nytt/2015-06-04-varfor-far-daisy-inte-flyga-pa-bromma.html (2018-10-19)
Institutet för språk och folkminnen. 2017. https://www.sprakochfolkminnen.se/om-oss/levande-traditioner---immateriella-kulturarv-/forteckningen/forslag-2017/2017-01-18-klinkteknik---batbyggnad.html (2018-10-19)
Järnvägshistoriska Riksförbundet. 2018. http://www.jhrf.se/syfte.php (2018-10-11)
Motorhistoriska Riksförbundet.2018. https://www.mhrf.se (2018-10-11)
Motorhistoriska Riksförbundet. 2016. https://mhrf.se/fordonsutbildning_presskonf_motala (2018-10-11)
Museibanornas Riksorganisation. 2018. http://www.museibanorna.se (2018-10-11)
Riksantikvarieämbetet. 2018. http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/sok/search.raa (2018-12-11)
Sjöhistoriska. 2018. https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/lista-pa-k-markta-fartyg (2018-10-19)
Sjöhistoriska. 2018. https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fritidsbatar/lista-pa-k-markta-fritidsbatar (2018-10-19)
Statens maritima museer. 2018. https://maritima.se/transporthistoriska-samlingarna (2018-10-19)
Svensk Flyghistorisk Förening. 2018. http://www.flyghistoria.org/om-sff/allmant-om-sff (2018-10-11)
Sveriges Segelfartygsförbund. 2018. http://www.ssfb.se (2018-10-11)
Sveriges Ångbåtsförening. 2018. http://www.steamboatassociation.se (2018-10-11)
Tekniska museet. 2018. https://www.100innovationer.com (2018-10-19)
The European Federation of Light, Experimental and Vintage Aircraft. 2018. https://efleva-eu.jimdo.com (2018-09-17)
The World Alliance of Tourist Trams and Trains. 2018. http://www.wattrain.net (2018-09-17)
Transportstyrelsen. 2018. https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/fartyg/fartygstyper/lista_traditionsfartyg.pdf (2018-10-19)
Vagnhistoriska Sällskapet. 2018. http://www.vagnhistoriska.org/verksamhet (2018-10-11)
Veteranbilsförsäkring. 2018. http://veteranbilsforsakring.se/bilskatt (2018-10-19)

Bilaga 1

Kommenterad översikt av problem och hinder som försvårar bevarande och användande av historiska transportmedel samt gällande undantag och dispenser

Se separat dokument.

Bilaga 2

De viktigaste av civilsamhällets organisationer med verksamhet knuten till det rörliga kulturarvet

Arbetslivsmuseer

- *ArbetSam, cirka 580 museer och cirka 15 000 medlemmar*

Luftfart

- *SFF, Svensk Flyghistorisk Förening, 15 föreningar med cirka 5 900 medlemmar*
- *EAA Sverige med cirka 1 700 medlemmar*
- 350 flygplan i EAA Sverige
- cirka 1 200 historiska, i huvudsak lätta, luftfartyg i Sverige, varav ungefär 700 är luftvärdiga och 100 är amatörrenoverade

Vägtrafik

- *MHRF, 180 klubbar med cirka 101 000 medlemmar*
- *American Car Club Sweden, 65 klubbar och cirka 17 000 medlemmar*
- cirka 400 000 minst 30 år gamla fordon, varav hälften rullar i trafik
- *VHS, Vagnhistoriska Sällskapet med cirka 700 medlemmar*
- 1000-tals vagnar och slädar med mera

Spårburen trafik

- *JHRF, 35 föreningar med 15 000 medlemmar*
- *MRO, 25 föreningar med 15 000 medlemmar*
- cirka 1 400 registrerade historiska spårburna fordon (lok och vagnar) på fristående eller annan innehavares spår samt därutöver uppställda fordon på museer
- drygt 300 km museibana på 18 spår
- cirka 180 000 museitågs-km körs årligen på museibanor och cirka 120 000 på annan innehavares spår

Sjöfart

- *BHRF, 19 föreningar med cirka 20 000 medlemmar*
- *SSF, cirka 7 500 medlemmar*
- *SÅF, cirka 15 000 medlemmar*
- cirka 69 000 fritidsbåtar är byggda före 1970, varav ungefär 15 000 är ruffade och 139 är k-märkta
- 67 segelfartyg i SSF
- cirka 300 ångfartyg inklusive mindre ångslupar i SÅF
- totalt mellan 400-500 historiska fartyg, varav 135 är k-märkta segel- och ångfartyg och 66 är t-klassade

Bilaga 3

Författningsförslag och författningskommentar

Författningsförslag

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
1 kap. 2 § första stycket kulturmiljölagen I denna lag finns bestämmelser om ortnamn, fornminnen, byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen, om utförsel och återlämnande av kulturföremål samt om militär användning av kulturegendom	**1 kap. 2 § första stycket kulturmiljölagen** I denna lag finns bestämmelser om ortnamn, *historiska transportmedel*, fornminnen, byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen, om utförsel och återlämnande av kulturföremål samt om militär användning av kulturegendom.
Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse ***Hänsyn till historiska transportmedel*** ***1 kap. 5 § kulturmiljölagen*** *Statliga och kommunala myndigheter ska ta hänsyn till intresset av att bevara och använda historiska transportmedel.* *Med historiska transportmedel avses äldre vägfordon, spårburna fordon, luftfarkoster och sjöfarkoster som inte är skyddade enligt 2 kap. 1 eller 2 kap. 1 a §§ i denna lag.*

Författningskommentar

Kulturmiljölag (1988:950)

1 kap. Inledande bestämmelser

2 §

Ändringen innebär att historiska transportmedel läggs till i uppräkningen av de olika kategorier av kulturarv som lagen innehåller bestämmelser om.

5 §

Paragrafen är ny. Syftet är att ge statliga och kommunala myndigheter stöd att, i sin regelgivning och regeltillämpning, kunna ta hänsyn till historiska transportmedel så att de kan hållas fortsatt rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande bibehålls. Att det ska tas hänsyn till intresset av att bevara och använda äldre transportmedel innebär att intresset ska beaktas, men inte att det måste tillgodoses.

En precisering av begreppet historiska transportmedel finns i andra stycket. Med äldre avses vad som är vedertaget när det gäller olika typer av transportmedel. Att närmare definiera begreppet skulle kräva en detaljreglering som riskerar att inte bli heltäckande.

En ny rubrik för paragrafen läggs till.

Bilaga 4

Konsekvensutredning

Vad är problemet och anledningen till förslaget till lagskydd?

Historiska transportmedel påverkas av olika regler och bestämmelser som kan leda till omotiverade problem och hinder att hålla fordonen och farkosterna fortsatt rörliga. Lagkrav som kan få negativa följdverkningar för bevarandet och användandet av det rörliga kulturarvet finns såväl på som utanför transportområdet. Därtill finns en rad problematiska förhållanden som hör samman med tillgången till material och resurser. Sammantaget leder detta till svårigheter att fortsätta hålla historiska transportmedel rullande, flygande och sjögående samtidigt som äldre teknik och utförande bibehålls i största möjliga utsträckning.

I översikten av gällande rätt (bilaga 1) framgår att det bara i ett fåtal sammanhang tas hänsyn till historiska transportmedel genom till exempel undantag från regler eller subventioner av avgifter och skatter. Då det ändå sker omfattar lättnaderna endast delar av det rörliga kulturarvet. Flera av undantagen är också relativt svaga utifrån behovet att skydda bredden av historiska transportmedel och gäller dessutom i de flesta fall enbart för specifika regler i olika föreskrifter.

Riksantikvarieämbetet har i rapporten kunnat konstatera att statliga och kommunala myndigheter idag saknar författningsstöd för att ta generell hänsyn till historiska transportmedel vid regelgivning, beslutsfattande och annan tillämpning av lag.

Vad förslaget till lagskydd ska uppnå

Ett lagstadgat hänsynstagande kan möjliggöra en avvägning mellan kulturmiljövårdens och civilsamhällets intresse av att bevara och använda historiska transportmedel och de krav och förväntningar som följer av annan lagstiftning och andra målsättningar.

Riksantikvarieämbetet anser att ett ändamålsenligt skydd och bevarande av det rörliga kulturarvet kräver att två väsentliga omständigheter eftersträvas. Den ena handlar om att historiska transportmedel även i framtiden behöver kunna användas för att de ska bevaras som ett levande kulturarv. Den andra utgår från att användandet ska vara möjligt utan att transportmedlens äldre och kulturhistoriskt intressanta tekniker och utföranden, då det inte är ofrånkomligt, förvanskas eller går förlorade. (Dessa två utgångspunkter är närmare utvecklade i kapitel 4).

Syftet med ett lagskydd för historiska transportmedel bör vara att ge statliga och kommunala myndigheter stöd att kunna ta hänsyn till historiska transportmedel så att de kan hållas fortsatt rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt möjligt bibehålls.

Alternativa placeringar för en hänsynsregel

Även om en placering av en hänsynsregel för historiska transportmedel i 1 kap. kulturmiljölagen är den mest lämpliga finns åtminstone två andra alternativ.

Särskilt kapitel som innehåller bestämmelser om historiska transportmedel

Att införa ett nytt särskilt kapitel i kulturmiljölagen, där en hänsynsregel för det rörliga kulturarvet ingår, skulle kunna ha den fördelen att bestämmelsen får en mer framträdande plats i kulturarvslagstiftningen. I det avseendet skulle då det rörliga kulturarvet i viss mening jämställas med de övriga kapitelreglerade kulturarven, till exempel fornminnen (2 kap.), byggnadsminnen (3 kap.) och kyrkliga kulturminnen (4 kap.). I fråga om skyddets karaktär skulle det däremot inte finnas några närmare likheter mellan ett sådant kapitel och de övriga.

Det är dessutom svårt att motivera ett särskilt kapitel för en hänsynsregel bestående av enbart en eller två paragrafer även om det skulle kunna innehålla andra typer av bestämmelser som rör historiska transportmedel. Det ligger dock inte inom ramen för detta regeringsuppdrag att redovisa förutsättningarna för eventuellt tillkommande regler.

Skydd i kulturmiljölagens portalparagraf

Det rörliga kulturarvet skulle även kunna läggas till i portalparagrafens skrivning om att det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Idag har paragrafen karaktären av en övergripande målformulering då den stipulerar att skydd och vård av kulturmiljön är en angelägenhet för alla. Formuleringen är så pass generell till sin karaktär att det krävs preciseringar kring ansvarsfördelningen i annan lag eller förordning.

Riksantikvarieämbetet anser att en omskrivning av portalparagrafen är problematisk av flera skäl. Till att börja med skulle det finnas särskilt stora utmaningar med regelns räckvidd samt på vilket sätt och när hänsyn ska tas. Vidare är det oklart huruvida en omskrivning av portalparagrafen skulle komma att medföra att funktionen som lagens målformulering går förlorad. Dessutom är det inte konsekvent att föra in det rörliga kulturarvet i portalparagrafen, då de övriga kategorierna av skyddade objekt inte är nämnda i denna på motsvarande sätt.

Alternativa författningslösningar

Riksantikvarieämbetet bedömer att en hänsynsregel för det rörliga kulturarvet är det bästa alternativet för att värna bredden av historiska transportmedel. Ett extensivt skydd för det rörliga kulturarvet ger underlag för ett bevarande också av fordon och farkoster med särskilt höga kulturhistoriska värden, till exempel vid offentliga museiinstitutioner.

En alternativ lösning som i viss utsträckning skulle kunna förbättra förutsättningarna för att bevara och använda det rörliga kulturarvet är att införa en särskild reglering motsvarande byggnadsminnesförklaringen i 3 kap. kulturmiljölagen. Ett sådant uttryckligt skydd skulle kunna benämnas *transportminnesförklaring*. I en sådan reglering kommer vård och underhåll av de kulturhistoriska värdena hos historiska transportmedel behöva skrivas in som en förutsättning för att få en viss klassning. Ett historiskt transportmedel med en transportminnesförklaring skulle även behöva underkastas exempelvis tillståndsplikt för vissa ändringar.

Riksantikvarieämbetet bedömer att en lagreglerad transportminnesförklaring inte är en tillräckligt bred och funktionell åtgärd för att uppnå målen för bevarande och användande av det rörliga kulturarvet. Åtgärden skulle enbart vara effektiv för att skydda ett fåtal objekt med synnerligen höga kulturhistoriska värden.

Alternativa lösningar som inte innebär författningsförslag

En alternativ metod för att uppnå delvis samma mål som ett lagskydd skulle vidare kunna vara att kraftigt öka bidragsmedlen inom KMV-anslaget 7:2 eller alternativt bidrag till arbetslivsmuseer inom 7:4.

För att möjliggöra en sådan lösning inom anslag 7:2 behöver tillämpningsområdet enligt förordning (2011:1121) om bidrag till värdefulla kulturmiljöer utökas så att bidrag även får lämnas till bevarande av det rörliga kulturarvet. Ett avgörande problem med att göra en sådan förändring är att hela bidragets syfte då skulle behöva ändras. Bidraget ska ges till förvaltning av värdefulla kulturmiljöer, det vill säga en enskild anläggning eller lämning, ett mindre eller större landskapsavsnitt, en bygd eller en region etcetera. Bidrag kan däremot för närvarande inte ges till skydd eller vård av lösa föremål.

Möjligen kan en förstärkning av bidragen inom anslag 7:4 till arbetslivsmuseer och kulturarvsarbete vara bättre lämpade utifrån målsättningen att bevara det rörliga kulturarvet. Samtidigt är det, mot bakgrund av de behov som är förknippade med det rörliga kulturarvet,

problematiskt att bidragen har formen av projektbidrag där tydligt start- och slutdatum alltid ska kunna anges. Dessutom är detta bidrag för närvarande betydligt mindre än KMV-anslaget.

En tänkbar åtgärd är avslutningsvis att utvidga den k-märkning av fartyg och fritidsbåtar som Statens maritima museer idag gör till att även omfatta enskilda objekt inom övriga transportmedelsslag. I analogi med detta bör då det fartygsstöd som myndigheten fördelar utvidgas så att det kan riktas till alla typer av historiska fordon och farkoster. Sådana åtgärder skulle dock, för att vara ändamålsenliga i förhållande till målsättningen att bevara bredden av historiska transportmedel, kräva avsevärda förstärkningar i fråga om både utökad kompetens vid myndigheten och ett tillskott av ekonomiska[6] och personella resurser som inte står i proportion till det utfall som en sådan hantering skulle kunna få.

Sammanfattningsvis bedömer Riksantikvarieämbetet att ett ökat ekonomiskt stöd, oavsett form, liksom en utökad klassning av enskilda kulturhistoriskt värdefulla fordon och farkoster aldrig ensamma kan vara tillräckliga åtgärder för att bevara och använda det rörliga kulturarvet. Sådana åtgärder är sannolikt också i varierande grad gynnsamma för fordon och farkoster inom de olika kategorierna av historiska transportmedel.

Viktigt att framhålla är däremot att ett ökat offentligt stöd till föreningar och organisationer som bevarar, vårdar och levandegör historiska transportmedel och transporthistoriska miljöer skulle vara ett betydelsefullt komplement till ett lagskydd.

Aktörer som berörs av författningsförslaget

Riksantikvarieämbetet har i en översikt (bilaga 1) systematiserat regler och bestämmelser, inom och utanför transportområdet, i följande sex kategorier:

- Licenser, certifikat och tillstånd
- Skatter och avgifter
- Arbetsmiljö, säkerhet och utrustning
- Dokumentation
- Miljö
- Tillgång till material och användning av resurser

[6] Idag fördelas en miljon kronor som fartygsstöd. I till exempel Norge är motsvarande statsbidrag 120 miljoner kronor.

Att det finns lagstiftning och regelgivning som kan påverka historiska transportmedel negativt såväl på som utanför transportområdet får dels till följd att fordonen och farkosterna påverkas av myndighetsutövning på ett flertal arenor och dels att olika myndigheter ansvarar för och hanterar frågor som på skilda sätt berör det rörliga kulturarvet. Myndigheterna är både statliga och kommunala. I sammanhang som rör historiska transportmedel kan det innebära dels regelgivning och dels ärendehandläggning eller annan tillämpning av gällande lag. Några exempel på särskilt berörda myndigheter är Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Trafikverket samt länsstyrelser och miljönämnder runt om i landet.

Kostnadsmässiga konsekvenser

Riksantikvarieämbetets författningsförslag innebär en hänsynsregel som syftar till att ge statliga och kommunala myndigheter stöd i lag för att kunna ta hänsyn till det rörliga kulturarvets speciella förutsättningar så att historiska transportmedel kan bevaras och fortsatt användas.

Det finns inneboende svårigheter att beräkna kostnadsmässiga konsekvenser för ett författningsförslag som utgår från den lagstiftningsteknik som en allmän hänsynsregel innebär. Det finns framför allt en betydande svårighet att förutse hur en sådan regel för det rörliga kulturarvet kommer att tillämpas och vilka kravnivåer berörda myndigheter kommer att ställa. Att klarlägga kravnivåerna kommer att bli en dynamisk process som sannolikt fordrar framtagande av exempelvis vägledningar. Kravnivåerna kommer möjligen också att behöva se olika ut i olika sammanhang. Om det till exempel i alla relevanta sammanhang ska genomföras konsekvensutredningar eller utarbetas likvärdiga tekniska lösningar för historiska transportmedel motsvarar det ett åliggande vars ekonomiska konsekvenser är svåra att beräkna och överblicka, särskilt vid mängdärenden.

Det är inte bara kravnivåerna och mängden ärenden hos myndigheterna som är relevanta för en uppskattning i kostnadshänseende. En faktor som kan ge en fingervisning om kostnadsvolymerna i skiftande sammanhang är det antal transportmedel av olika slag som helt eller delvis kan behöva att omfattas av olika hänsynstaganden. Enligt de uppgifter som även presenteras i bilaga 2 beräknas det i Sverige idag finnas cirka:

- 1 200 historiska luftfartyg, varav ungefär 700 är luftvärdiga
- 400 000 historiska motorfordon, varav ungefär 200 000 rullar i trafiken
- 1 400 historiska spårburna fordon (lok och vagnar) på fristående eller annan innehavares spår samt därutöver ett ytterligare antal uppställda fordon

- 69 000 historiska fritidsbåtar byggda före 1970 och 400-500 historiska segel- och ångfartyg

I en tidigare statlig utredning har det gjorts vissa beräkningar på hur ideella föreningar vars kulturhistoriska verksamhet utgår från historiska transportmedel påverkas av skatter och avgifter. I Transportstyrelsens rapport *Insatser för att underlätta för små och medelstora företag samt kulturhistorisk verksamhet* (dnr TSG 2012:123) från 2013 ingår även en redogörelse för de ekonomiska konsekvenserna av eventuella avgiftslättnader i syfte att stödja en kulturhistoriskt intressant verksamhet. Utredaren har uppskattat att de nödvändiga avgiftslättnaderna för kulturhistorisk verksamhet, enligt de utgångspunkter Transportstyrelsen har i rapporten, uppgår till totalt 2,7 miljoner kr (s. 134).

En särskild kostnad som behöver få en lösning oavsett om det införs en hänsynsregel för det rörliga kulturarvet eller inte är installationen av ETCS i alla historiska järnvägsfordon med förarhytt som framförs på det allmänna statliga järnvägsnätet. Cirka 30-40 sådana järnvägsfordon bedöms kunna komma att omfattas av krav på ETCS utan möjlighet till undantag. Kravet kan förutses medföra höga kostnader för utrustning och installation. Kostnaden för prototyp respektive serieinstallation av ETCS har beräknats till flera miljoner kronor per lok.

Förslagets överensstämmelse med de skyldigheter som följer av EU-rätten

Författningsförslaget består av en hänsynsregel där statliga och kommunala myndigheter ska ta hänsyn till intresset av att bevara och använda historiska transportmedel. Sådan hänsyn kan inte tas om detta innebär att det skulle strida mot de skyldigheter som följer av EU-rätten enligt principen om EU-rättens företräde. I det avseendet väntas den föreslagna hänsynsregeln därför inte stå i strid mot Sveriges skyldigheter.

Förslagets överensstämmelse med konkurrensrätten

Författningsförslaget kan indirekt få vissa konsekvenser för konkurrensen på ett fåtal nischade transportmarknader.

Hänsynsregeln kommer i sig inte strida mot konkurrensbestämmelserna. Däremot måste en myndighet som till exempel ändrar i sina föreskrifter med stöd av den föreslagna hänsynsparagrafen i det läget göra en bedömning av om ändringen är förenlig med konkurrensrätten.

Vissa historiska transportmedel, framför allt ångfartyg och järnvägsfordon, förvaltas av föreningar eller företag som driver yrkesmässig verksamhet. I de allra flesta fallen är organisationernas syfte ideellt, men i några fall är syftet i huvudsak kommersiellt. De utövare som har sådana kommersiella syften kan ibland, som förvaltare av ett kulturarv, ha visst inslag av ideell verksamhet. På motsvarande sätt kan de med ideellt syfte naturligtvis också ha inslag av näringsverksamhet. Oberoende av driftsform är det viktigt att inse att det enskilda historiska transportmedlet alltid kan vara i behov av visad hänsyn för att kunna hållas fortsatt rörligt.

Hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Riksantikvarieämbetet föreslår att hänsynsregeln träder i kraft den 1 januari 2020.

Riksantikvarieämbetets bedömning är att det inte finns behov av speciella informationsinsatser. Myndigheten kommer att informera om ikraftträdandet via Riksantikvarieämbetets webbplats, i nyhetsbrev, genom pressmeddelande och på andra brukliga sätt.

Bemyndiganden

Författningsförslagen kräver ändring i kulturmiljölagen, vilket riksdagen beslutar om.