

Om FEDECRAIL

Sven Fredén

Inledning

Museijärnvägar är i Sverige och flera andra länder järnväg i lagens mening. Om lagstiftningen för järnvägar är svår (eller omöjlig) att förena med museijärnvägens verksamhet, måste man söka undantag. Detta var länge ett nationellt problem men är numera delvis knutet till EU och det är i detta sammanhang som FEDECRAIL kommer in i bilden.

Bakgrund

Järnvägar har från början i nästan alla länder varit föremål för statliga föreskrifter, dels för att minska de risker som orsakades av den nya tekniken, dels för att stävja de olägenheter som järnvägens de facto monopol hade på transporter inom sitt upptagningsområde (i Storbritannien hade man dåliga erfarenheter av kanaler och kanalägare så man var på sin vakt!). Den lagstiftning som syftar till att minska sannolikheter för olyckor har under årens lopp blivit allt mer omfattande, medan de regler som skulle skydda transportköparen för negativa effekter av monopolet av naturliga skäl helt ändrat karaktär.

Gamla tiders regelverk var i allt väsentligt nationella. Det fanns tidigt (och finns) internationellt överenskomna regler som möjliggör överföring av fordon mellan stater. Dessa regler för mellanstatlig homologisering var dock begränsade. Sedan några tiotal år har dock bilden förändrats radikalt med att EU inträtt som aktör inom järnvägsvärlden.

EU har sedan slutet av 1900-talet haft ambitionen att öka järnvägens andel av den internationella trafiken inom Europa. Man började med en kartläggning av de europeiska järnvägarna (ERA (European Railway Agency); slutrapport 2000) och har sedan utfärdat en mängd direktiv som syftar till att ta bort administrativa och tekniska hinder för gränsöverskridande trafik och skapat ett systemskifte där av infrastrukturförvaltare oberoende aktörer ska kunna bedriva effektiv trafik på "öppna" spår.

Huvuddelen av de olika direktiven (som samlats i olika sk paket, fn fyra stycken) handlar om det fria tillträdet till spåren och de ekonomiska och administrativa förutsättningarna för en fri järnvägsmarknad. Eftersom flera stater har använt säkerhetsbestämmelser för att diskriminera främmande operatörer har EU även ansett sig tvingade att skapa regler för hantering av säkerheten. När alla dessa regler implementerats som nationell lag har det varit okontroversiellt att undanta museijärnvägar (och andra fristående spårtrafiksystem) från bestämmelser avseende tillträde till infrastruktur etc (marknadsstyrning) medan regler som på något vis relaterats till säkerhet inte varit lika självklart undantagna (även om reglernas bakomliggande motiv varit desamma).

EU-beslut som leder fram till ett direktiv som sedan ska implementeras som nationell lag föregås av en stor procedur. Initiativet kan komma från europeiska kommissionen, eventuellt efter förslag från ERA. Så småningom hamnar det i parlamentet vars godkännande är

nödvändigt för att det ska kunna bli ett Direktiv. Parlamentet har kommittéer (committees, på svenska översatt med utskott) för att diskutera de av kommissionen framlagda förslagen. Utskottet För transporter och turism (!!) heter *Transport and Tourism* (TRAN) och dess ordförande Bryan Simpson (MEP) har både intresse för och kunskap om museijärnvägarnas verksamhet och dessutom nära kontakt med medlemmar i Fedecrail:s styrelse. Det är för mig obekant om det finns några andra medlemmar i TRAN som är intresserade av museijärnvägar (Sverige har endast en suppleant i utskottet). Om utskottet inte anser sig kunna stödja kommissionens förslag sänds det tillbaka till kommissionen för ändring. Detta betyder att utskottet är en mycket viktig vakthund som med rätt personer och kontaktnät kan hindra att för museijärnvägarna olämpliga/olyckliga förslag når parlamentet för beslut. Det är emellertid inte bara regler avsedda att befrämja den transnationella järnvägstrafiken som kan bli stora problem för museijärnvägar. Även direktiv rörande miljöfrågor kan leda till lagar som är omöjliga att kombinera med museitågsverksamhet. Bevakningen av denna typ av frågor verkar tyvärr vara ganska oförutsebar. Hittills har det gått bra, men?

FEDECRAIL

Under slutet av 1900-talet var det många som insåg att Europas museijärnvägar måste ha en röst som förde deras talan i europeiska sammanhang, som EU, UNESCO och Europa Nostra. För att vara denna röst skapades, efter några års födslovåndor, 1994 FEDERAIL (nedan kallat FR). Syftet finns presenterat bl a på FR:s hemsida (min översättning, förkortad version):

- Att stödja bevarande av Europas historiska järnvägar (railway heritage)
- Att representera Europas museijärnvägar inför internationella myndigheter, speciellt EU
- Uppmuntra utbyte av erfarenheter mellan aktörer inom museijärnvägsbranschen
- Bidra med hjälp och stöd till dessa organisationer
- Studera och lösa problem som uppkommer i samband med museijärnvägsverksamhet

Programmet är ju både lovvärt och ambitiöst och, som sagt; det är svårt att förneka att en organisation av typ FR behövs; hade den inte funnits hade vi måst skapa den! Däremot kan man ifrågasätta om FD är optimal; får medlemsföreningar valuta för satsade resurser? Detta är ju delvis en fråga om prioriteringar: man vågar väl påstå att för majoriteten av anslutna föreningar är punkt två den absolut viktigaste, övriga är mer bonus om man får resurser över.

Under årens lopp har nyttan av denna FR många gånger ifrågasatts. Tyvärr har information rörande många av FR:s viktiga insatser inom EU aldrig nått ut till medlemmarna. Detta är delvis FR:s fel; denna typ av information har skuggats av de påkostade och omskrivna evenemangen i samband med årsmöten och spektakulära insatser för att stödja någon museibana som hamnat i svårigheter. Delvis är det naturligtvis föreningarnas fel; information om FR och dess aktiviteter har även lokalt försvunnit i bruset från andra mer spektakulära begivenheter.

Det har skett för museijärnvägsvärlden mycket viktiga ändringar i de förslag till direktiv som lagts fram inför parlamentet men det är svårt för en utomstående att bedöma i vilken omfattning detta skett på initiativ från organisationen FR eller från enskilda personer inom EU:s organisation. Detta lobbyarbete, organiserat av FR eller på enskilt initiativ, kräver säkert

en viss sekretess, men det skulle vara nyttigt för FR om man i den omfattning det är rimligt, öppet redovisade sina aktiviteter och deras effekt. EU kan även ha betydelse för museijärnvägarna utöver att påtvinga dem ett antal mer eller mindre irrelevanta regler, öka deras status som kultur och turistmål genom insatser från bl a UNESCO. Även i detta sammanhang är olika typer av lobbyverksamhet av avgörande betydelse.