

Licenser, certifikat och tillstånd (sida 1)

Sjöfart	Luftfart	Spårburen trafik	Vägtrafik
<p>Transportstyrelsen har bestämmelser om krav på bemanning av fartyg som går i yrkesfart, det vill säga krav på:</p> <ul style="list-style-type: none">• behörigt fartygsbefäl• behörig däck- eller maskinrumspersonal• sjödagar (sjötjänstgöring) <p><i>TSFS 2011:116</i></p> <p>Kommentar: Befäl och övrig bemanning på historiska fartyg som går i yrkesfart omfattas av samma krav på behörighet och tjänstgöringstid som personal på moderna fartyg.</p> <p>Det är svårt, ibland omöjligt, att få ihop tillräcklig tjänstgöringstid för personal som enbart tjänstgör på historiska fartyg under sommarsäsong. Samtidigt kan befäl som uppnått tillräcklig sjötjänstgöring på moderna fartygstyper inte utan vidare hantera historiska fartyg.</p>	<p>Miljövillkor knutna till enskilda flygplatser kan innehålla bestämmelser kring vilken bullerstandard som ska gälla för de flygplan som trafikerar flygplatsen.</p> <p>Kommentar: En bullercertifiering (noise certificate) baserad på den moderna normen EPNdB kan inte uppfyllas i de fall en flygplanstillverkare inte finns kvar eller har upphört med typuppföljning.</p> <p>Det finns exempel på att certifieringsregler kopplade till en ny ljudemission får negativa konsekvenser för historiska luftfartyg. Stockholm stads villkor för användningen av Bromma flygplats innebär att ljudemissionerna från de flygplan som trafikerar flygplatsen inte får överstiga 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna.</p> <p>Swedavia accepterar 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. Veteranfölygplanet Daisy är därför förbjudet att flyga från Bromma flygplats, som är planets rätta kulturmiljö. Föreningen Flygande Veteraner har tvingats att flytta DC-3:an till Västerås flygplats vilket medfört problem att hålla intresset hos föreningens medlemmar, som i huvudsak finns i Stockholm, vid liv.</p>	<p>Enligt förslag till ny EU-lagstiftning kan alla järnvägsfordon inom hela järnvägssektorn, det vill säga även historiska järnvägsfordon som förvaltas av ideella föreningar, i framtiden behöva ha en ECM (Entities in Charge of Maintenance). En ECM är en certifierad underhållsansvarig enhet (en organisation eller ett företag) som är anmäld i det nationella fordonsregistret (NVR).</p> <p>Gällande krav på ECM-certifierad enhet omfattar enbart godsvagnar.</p> <p><i>Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet</i></p> <p>Kommentar: Enheter som idag är ECM-certifierade har vanligen inte erforderlig kompetens att underhålla historiska järnvägsfordon och kostnadsnivåerna är höga.</p> <p>För en ideell förening kan kostnaderna, om kravet införs, komma att bli så betungande att man tvingas upphöra med verksamheten.</p>	<p>Transportstyrelsen har föreskrifter och allmänna råd om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg där fordonen trafikerar en förutbestämd färdväg. Från 1 oktober 2018 innehåller reglerna ett förändrat ansökningsförfarande hos länsstyrelsen. Ansökningen är förenad med en avgift på 2 700 kronor och ska ha inkommit till länsstyrelsen senast fyra månader innan uppvisningen ska äga rum.</p> <p><i>TSFS 2018:2</i></p> <p>Kommentar: Det finns betydande oklarheter i hur vittgående föreskriften är. Ansökningsförfarandet kan komma att omfatta alla uppvisningar och andra evenemang med historiska fordon. Därmed finns en risk att en ansökan avslås och att medlemmar i en motorhistorisk förening inte kan anordna och genomföra en sådan aktivitet. Dessutom kan den långa tidsfristen och höga avgiften utesluta olika spontana initiativ.</p>
<p>Transportstyrelsens har bestämmelser om certifikat som bevis för att gällande krav på till exempel skrov, rigg och maskiner samt navigations-, radio- och livräddningsutrustning är uppfyllda.</p> <p><i>3 § fartygssäkerhetslagen (2003:364)</i></p> <p>Kommentar: Historiska fartyg som går i yrkesfart omfattas av samma krav på certifikat som moderna fartyg.</p> <p>För att uppfylla kraven kan ett historiskt fartyg, som inte får en dispens, behöva byggas om på ett sådant sätt det blir förvanskat.</p> <p>Följden kan också bli att åtgärderna är så pass resurskrävande att ägaren till ett historiskt fartyg tvingas upphöra med yrkesverksamheten.</p>			<p>Historiska bussar, som oftast är föreningsägda, får framföras av den som har rätt körkortsbehörighet. I kombination med att passagerarna (oftast föreningsmedlemmar) betalar bränslebidrag till föreningen träder dock regelverket för yrkesmässig trafik i kraft med krav på:</p> <ul style="list-style-type: none">• särskild förarutbildning• fordonets utrustning• penningdeposition <p><i>Yrkestrafiklagen (2012:210) och yrkestrafikförordningen (2012:237)</i></p> <p>Kommentar: För en ideell förening, som måste finansiera sin verksamhet genom ekonomiska bidrag från passagerarna, kan möjligheten att hålla en historisk buss fortsatt rörlig försvåras eller bli omöjlig.</p>

Licenser, certifikat och tillstånd – dispenser, lättnader (sida 2)

Sjöfart

Luftfart

Spårburen trafik

Vägtrafik

Godsvagnar som används på egen infrastruktur eller i museal verksamhet är undantagna från nu gällande krav på att ha certifierad underhållsansvarig enhet (ECM).

Skatter och avgifter (sida 3)

Sjöfart	Luftfart	Spårburen trafik	Vägtrafik
<p>Transportstyrelsen tar ut en avgift för sjövärdighetsbesiktning av fartyg som går i yrkesfart. Besiktningen omfattar bland annat:</p> <ul style="list-style-type: none">• stabilitetsundersökning• bottenbesiktning/skrovbesiktning• skeppsmätning• fribordsplan <p>24 kap. TSFS 2016:105</p> <p>Kommentar: Historiska fartyg i yrkesfart omfattas av samma avgift och taxa som moderna fartyg.</p> <p>För ägaren till ett historiskt fartyg kan det samlade avgiftsuttaget bli så betungande att man tvingas upphöra med yrkesverksamheten.</p> <p>(Historiska fartyg som är både k-märkta och t-klassade är dock undantagna från avgifter gällande sjövärdighetsbesiktning.)</p>	<p>Transportstyrelsen tar ut en avgift för utfärdat tolv månaders flygtillstånd (istället för luftvärdighetsbevis).</p> <p>12 kap. TSFS 2016:105</p> <p>Kommentar: Avgiften är hög och står inte i proportion till vare sig flygtid eller de samhällskostnader som kan relateras till användandet av historiska luftfartyg.</p> <p>För ägaren till ett historiskt luftfartyg kan det samlade avgiftsuttaget försvåra eller förhindra möjligheterna att bevara och använda detta.</p>	<p>Transportstyrelsen tar ut en avgift för godkännande och tillsyn av anordnare och examinator för utbildning av lokförare.</p> <p>4 kap. 8 och 10 §§ TSFS 2016:105</p> <p>Kommentar: Avgiften uppgår till sammanlagt 80 000 kr/år. Det finns inget undantag för musei-organisationer och ideella föreningar trots att dessa endast anordnar typ-utbildningar för lokförare som framför historiska järnvägsfordon.</p>	<p>Transportstyrelsens regler om import av fordon från tredje land innebär att det vid en ansökan om ursprungskontroll, förutom registreringsbevis i original, krävs kopia på bevis om förtullning.</p> <p>4 kap. 11 § TSFS 2015:63</p> <p>Kommentar: Har importen skett mycket långt tillbaka i tiden, och fordonet stått oregistrerat sedan dess, finns större risk att en tullhandling aldrig existerar eller har förkommit. Tullverket debiterar då fordonets ägare en tullavgift enligt uppräknat inköpspris och dagens tullsats för import från tredje land.</p> <p>Kostnaden kan bli oskäligt betungande för ägaren till ett historiskt motorfordon.</p>
<p>Transportstyrelsen tar ut avgift för personliga tillstånd för fartygsbefäl och övrigt behörigt manskap på fartyg som går i yrkesfart. Avgifterna rör till exempel ansökan om:</p> <ul style="list-style-type: none">• behörighetsbevis• certifikat för viss tjänstgöring <p>25 kap. 1-6 §§ TSFS 2016:105</p> <p>Kommentar: Befäl och övrigt manskap på historiska fartyg som går i yrkesfart omfattas av samma avgifter och taxa som personal på moderna fartyg.</p> <p>För ägaren till ett historiskt fartyg kan det samlade avgiftsuttaget bli så betungande att man tvingas upphöra med yrkesverksamheten.</p>	<p>Transportstyrelsen tar ut avgifter för exempelvis:</p> <ul style="list-style-type: none">• inskrivning (till exempel inteckning i luftfartyg och intyg om att ett visst luftfartyg inte finns upptaget i inskrivningsregistret)• registerhållning och registrering (luftfartygsregistret, inskrivningsregistret samt för dödande av förkommen handling)• certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd (till exempel privatflygarcertifikat, certifikat för segelflygplan och ultralätta luftfartyg samt olika behörigheter)• löpande luftvärdighetsövervakning• auktorisationsbevis (AUB) för den verkstad som genomför underhåll av flygmateriel <p>16 kap 11-14 §§, TSFS 2016:105</p> <p>Kommentar: Avgifterna är avsevärt högre för luftfartyg än jämförbara avgifter för andra transportmedelsslag (till exempel motorfordon). Taxan är också densamma för ett litet sportflygplan med en årlig flygtid på mindre än 50 timmar som för till exempel en stor DC 747 som används i kommersiell trafik.</p> <p>För ägaren till ett historiskt luftfartyg kan det samlade avgiftsuttaget försvåra eller förhindra möjligheterna att bevara och använda detta.</p>	<p>Kostnader för prototyp-respektive serieinstallation av ETCS beräknas till flera miljoner kronor per järnvägsfordon.</p> <p>Kommentar: EU kommer sannolikt inte ge bidrag för utrustning och installation av ETCS i historiska järnvägsfordon som förvaltas av ideella föreningar. Om nationella medel inte avsätts finns små möjligheter för ägaren att bära kostnaden själv.</p>	
<p>Transportstyrelsen tar ut avgift för registerhållning med mera.</p> <p>24 kap. 26-31 §§ TSFS 2016:105</p> <p>Kommentar: Historiska fartyg i yrkesfart omfattas av samma avgifter och taxa som moderna fartyg.</p> <p>För ägaren till ett historiskt fartyg kan det samlade avgiftsuttaget bli så betungande att man tvingas upphöra med yrkesverksamheten.</p>	<p>Transportstyrelsen tar ut en avgift för att anordna teknisk typutbildning.</p> <p>15 kap. TSFS 2016:105</p> <p>Kommentar: Avgiften är hög samtidigt som utbildningen är en förutsättning för kunskapsöverföringen om historiska luftfartyg mellan generationer.</p> <p>För ägaren till ett historiskt luftfartyg kan det samlade avgiftsuttaget försvåra eller förhindra möjligheterna att bevara och använda detta.</p>	<p>Om krav på att ha certifierad ECM, i enlighet med förslag till kommande EU-regler, införs även för historiska järnvägsfordon kommer Transportstyrelsen att ta ut en årlig avgift för underhållsenhetens tillstånd.</p> <p>Kommentar: Avgiften har beräknats komma att uppgå till 50 000 EUR per år.</p>	

Skatter och avgifter – dispensar, lättnader (sida 4)

Sjöfart	Luftfart	Spårburen trafik	Vägtrafik
<p>Det utgår ingen avgift för sjövärdighetsbesiktning av de fartyg som går i yrkestrafik och som är både k-märkta och t-klassade.</p> <p><i>24 kap. 12 § TSFS 2016:105</i></p>			<p>Motorcyklar, personbilar, lastbilar och bussar som är 30 år eller äldre och som inte används i yrkestrafik omfattas inte av kravet att erlägga fordonsskatt (däremot måste en administrativ avgift erläggas).</p> <p><i>2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227)</i></p>

Arbetsmiljö, säkerhet och utrustning (sida 5)

Sjöfart	Luftfart	Spårburen trafik	Vägtrafik
<p>Transportstyrelsen utövar tillsyn över föreskriven installation och placering av livräddningsutrustning och -anordningar på fartyg som går i yrkesfart.</p> <p><i>SJÖFS 2004:30</i></p> <p>Kommentar: Historiska fartyg som går i yrkesfart omfattas av samma krav på livräddningsutrustning och -anordningar som moderna fartyg.</p> <p>För att uppfylla kraven kan ett historiskt fartyg, som inte får en dispens, behöva byggas om på ett sådant sätt det blir exteriört förvanskat.</p>	<p>Senast 2020 ska en högeffektiv infrastruktur för flygkontroll vara uppbyggd inom EU. Sedan 2001 pågår ett arbete inom unionen kallat Single European Sky (SES) i syfte att effektivisera flygtrafiken och minska utsläppen genom att ta bort nationella gränsdragningar i luften. Programmet SESAR (Single European Sky ATM Research) ska bland annat bidra till att modernisera Europas flygledningssystem.</p> <p><i>Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR)</i></p> <p>Kommentar: Systemet kan komma att påverka historiska luftfartyg negativt om generella och kostsamma utrustningskrav införs för alla marschhöjder och terminalområden (TMA).</p>	<p>Krav på installation av det gemensamma europeiska tågskyddssystemet ETCS (European Train Control System) omfattar även historiska järnvägsfordon med förarhytt som framförs på statens infrastruktur.</p> <p><i>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), 2 kap. järnvägsförordningen (2004:526)</i></p> <p>Kommentar: Cirka 30-40 historiska järnvägsfordon (framför allt lok) bedöms kunna komma att omfattas av krav på ETCS. Kravet medför höga kostnader för utrustning och installation.</p> <p>Alternativt kan ett modernt järnvägsfordon med ETCS installerat hyras in för att flytta till exempel museitåg kortare sträckor. Hyran för ett sådant lok ligger uppskattningsvis på mellan 15 000 och 20 000 kr/dag. Hyran skulle bli betungande för en ideell förening.</p> <p>(En marknad för begagnade järnvägsfordon utrustade med ETCS bedöms ligga långt fram i tiden.)</p>	
<p>Transportstyrelsen har föreskrifter om krav på skyddsanordningar och skyddsåtgärder på fartyg som går i yrkesfart. Dessa rör exempelvis:</p> <ul style="list-style-type: none">• trappors lutning, stegdjup och stegbredd samt höjd på trappräcke• dimensionering och anslutning av lejdare <p><i>4-5 kap. SJÖFS 2005:25</i></p> <p>Kommentar: Historiska fartyg i yrkesfart omfattas av samma krav som moderna fartyg.</p> <p>För att uppfylla kraven kan ett historiskt fartyg, om inte en dispens ges, behöva byggas om på ett sådant sätt det blir exteriört förvanskat.</p>			

Arbetsmiljö, säkerhet och utrustning – dispenser, lättnader (sida 6)

Sjöfart	Luftfart	Spårburen trafik	Vägtrafik
		<p>Museiorganisationer erlägger en rabatterad avgift för godkännande av tekniska system och delsystem för sina historiska järnvägsfordon.</p> <p><i>3 kap. 2 § TSFS 2016:105</i></p>	<p>Fordon som är 50 år eller äldre är befriade från krav på kontrollbesiktning (under förutsättning att godkänd kontrollbesiktning finns från de två senast föregående kalenderåren, det vill säga när fordonet var 48 respektive 49 år gammalt).</p> <p><i>8 kap. 2 § TSFS 2017:54</i></p>
		<p>Museiorganisationer erlägger ingen avgift för tillsyn i egenskap av infrastrukturförvaltare respektive järnvägsföretag.</p> <p><i>3 kap. 2 § TSFS 2016:105</i></p>	

Dokumentation (sida 7)

Sjöfart

Luftfart

Spårburen trafik

Vägtrafik

Den 1 februari 2018 infördes en ändring i sjölagen som innebär att fartyg som har skrov längre än 24 meter betecknas som skepp. Tidigare gällde 12 meter.

1 kap. 2 § sjölagen (1994:1009)

Kommentar:

Förändringen medför att registerpantsättningen numera inte omfattar fartyg vars längd underskrider 24 meter. Rätten att in-teckna och upplåta pan-trätt för fartyg med mellan 12 och 24 meter långa skrov upphörde därmed. Båtar omfattas endast av bestämmelser om handpan-trätt eller pantsättning enligt lösöresköpslagen. Ändringen drabbar i första hand ett mindre antal fartyg, varav några är segelfartyg.

Transportstyrelsens regler om import och införsel av fordon innebär att ägaren vid ansökan om ursprungskontroll måste skicka in registreringsbeviset i original, oavsett hur gammalt fordonet är. I vissa fall krävs även uppvisande av tullhandlingar för fordon som funnits väldigt lång tid i Sverige.

4 kap. 9 § TSFS 2015:63

Kommentar:

Registreringsbevis i original kan ha förkommit i samband med ägarbyten eller på grund av att fordonet stått avställt under mycket lång tid. I vissa fall har ett registreringsbevis aldrig funnits då fordonet tidigare inte varit registreringspliktigt. Konsekvensen blir att ägarna till vissa historiska motorfordon inte kan registrera och använda dem i Sverige.

Riksarkivets myndighetsspecifika föreskrifter om gallring av handlingar i vägtrafikregistret innebär att äldre registreringshandlingar i original får destrueras 10 år efter att de lämnats in. Ägaren till ett historiskt motorfordon kan dock ansöka hos Transportstyrelsen om att få handlingarna återlämnade.

RA-MS 2013:12

Kommentar:

Om ingen sådan ansökan inkommer sker gallring av historiskt värdefulla, och i andra sammanhang efterfrågade, dokument som därmed går förlorade.

Äldre dokument som registrerats i Transportstyrelsens vägtrafikregister, liksom i olika utländska vägtrafikregister, kan innehålla mer eller mindre omfattande felaktigheter.

Kommentar:

För att få till stånd en korrigering i registret måste ägaren till det aktuella historiska motorfordonet själv ta initiativet till en rättelse samt leda i bevis att fel finns.

Ägaren måste dessutom stå för kostnaden för ändringen även om felet är en följd av misstag hos myndigheter.

Trafikverkets bestämmelser om registreringsskyltar föreskriver hur sådana skyltar ska vara utformade.

6 kap. 2 § TSFS 2015:63

Kommentar:

Ägare till historiska motorfordon som har originalskylt med länsbokstav får inte skyltarna godkända för användning eftersom utformningen inte överensstämmer med anvisningarna i föreskrifterna.

Transportstyrelsen har i samband med föreskrifter avseende teknisk identifiering presenterat ett arbetsmaterial där man avser att frånga nuvarande skrivning som sedan 1960-talet inneburit att historiska fordon definieras som fordon som är av en årsmodell som är 30 år eller äldre.

3 kap. 5 § VVFS 2007:490

Kommentar:

En ändring från 30 till 50 år innebär att reglerna om avfall i miljöbalken respektive EU-förordning 1013/2006 kan komma att tillämpas på betydligt fler historiska fordon än idag.

Dokumentation – dispenser, lättnader (sida 8)

Sjöfart

Luftfart

Spårburen trafik

Vägtrafik

Museiorganisationer betalar ingen avgift för registerhållning av sina järnvägsfordon.

3 kap. 2 § TSFS 2016:105

Miljö (sida 9)

Sjöfart	Luftfart	Spårburen trafik	Vägtrafik
<p>Transportstyrelsens har bestämmelser om förbud mot att tömma toalettavfall från fritidsbåtar direkt i hav, sjöar och inre vattendrag inom hela Sveriges sjöterritorium.</p> <p><i>1 kap. 1 § TSFS 2010:96</i></p> <p>Kommentar: Alla äldre fritidsbåtar omfattas av förbudet (förutom den mycket begränsade andel som är k-märkta).</p> <p>Intresset för att äga, använda och bevara historiska fritidsbåtar, som inte är ombyggda för att kunna förvara sitt avfall ombord eller som har små septiktankar, kan minska eftersom operationsradien blir begränsad.</p>		<p>Med stöd av regeringens initiativ <i>Fossilfritt Sverige</i> antar många kommuner mål om att vara fossilfria senast 2030.</p> <p>Kommentar: För att uppfylla målsättningen kan kommunala miljönämnder ta beslut som försvårar möjligheten att framföra museitåg som dras av dieseldrivna eller koleldade lok till stationer belägna i tätbebyggda områden. Historiska järnvägsfordon på såväl egna som annan förvaltares spår kan beröras.</p>	<p>Kommuner kommer att kunna fatta beslut om införande av miljözoner från 1 januari 2020.</p> <p><i>Ändringar väntas i trafikförordningen (1998:1276)</i></p> <p>Kommentar: Det finns frågetecken kring om personbilar äldre än 30 år kommer att kunna framföras inom miljözon klass 2 och 3.</p> <p>Äldre dieseldrivna bussar får inte framföras i miljözoner i kombination med att avgift tas ut av passagerare. Det är dock vanligt att museibussföreningar är tvungna att finansiera verksamheten genom biljettintäkter. Det finns en risk att föreningarna därför måste upphöra med publik verksamhet.</p>
<p>Miljöbalkens hänsynsregler, de nationella miljömålen och andra miljöpolitiska riktlinjer ger kommunala miljönämnder underlag och incitament att ta beslut om förbud eller restriktioner kring användning av traditionella underhållsmaterial vid till exempel:</p> <ul style="list-style-type: none">• slipning av träbåtar• målning av båtsidor på träbåtar• bottenbemålning <p>Kommentar: Förbud och restriktioner kring traditionella material kan försvåra eller omöjliggöra underhållet av historiska fritidsbåtar byggda i trä och metall. Om istället moderna metoder och material (om än miljövänliga) används kan det äldre materialet skadas eller helt förstöras.</p> <p>Intresset för att äga en äldre fritidsbåt kan minska när möjligheten att underhålla och bevara den på traditionellt sätt försvåras eller omöjliggörs av olika förbud och begränsningar.</p>		<p>Statens maritima museer är certifierad enligt miljöledningsstandarden ISO 14001.</p> <p>Kommentar: Myndighetens möjlighet att hålla fordon och farkoster, som ingår de transporthistoriska samlingarna, i rörelse kan stå i strid med certifieringen då merparten framdrivs med fossila bränslen.</p>	<p>Europaparlamentets och rådets direktiv om uttjänta motorfordon stadgar att veteranfordon/historiska fordon inte faller inom direktivets tillämpningsområde.</p> <p><i>Direktiv 2000/53/EG (ELV-direktivet)</i></p> <p>Kommentar: I Naturvårdsverkets skrivelse till regeringen <i>Omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall (NV-06341-14)</i> omnämns inget undantag för historiska fordon. Naturvårdsverket har således, avsiktligt eller oavsiktligt, valt att inte följa EU-direktivet i detta avseende.</p>
			<p>Miljöbalkens regler om avfall kan, trots möjlighet till undantag enligt det så kallade ELV-direktivet, tillämpas så att ett historiskt motorfordon som säljs till en köpare utomlands blir klassat som avfall. Ägaren kan därmed åläggas krav på återvinning, destruering eller bortskaftande av fordonet.</p> <p><i>15 kap. miljöbalken samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall</i></p> <p>Kommentar: En sådan situation kan uppstå om det finns misstanke hos länsstyrelsen att det rör sig om illegal export av uttjänta fordon. Omvänd bevisföring gäller då för fordonets ägare.</p>
			<p>Myndigheter har rätt att flytta fordon när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl. På liknande sätt kan myndigheterna via miljötillsyn enligt miljöbalken vidta åtgärder för att forsla bort historiska motorfordon i de fall de inte förvaras i enlighet med reglerna.</p> <p><i>Lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall eller till exempel 2, 15, 26 kap. MB i kombination</i></p> <p>Kommentar: Historiska motorfordon kan avhysas och skrotas om till exempel sättet som ägaren ställer upp dem på sin fastighet bedöms vara miljöfarligt. Fordonsvrak, det vill säga ett fordon som anses ”övergivet” med ringa eller inget värde, som flyttats efter myndighetsbeslut tillfaller omedelbart kommunen eller staten.</p>

Miljö – dispenser, lättnader (sida 10)

Sjöfart	Luftfart	Spårburen trafik	Vägtrafik
<p>Fritidsbåtar 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 om utsläppet sker minst en halv nautisk mil från närmaste land.</p> <p><i>11 kap. TSFS 2010:96</i></p>			
<p>T-klassade fartyg har ett generellt undantag från Sjöfartsverkets kungörelse om bostäder och ekonomilokaler m.m. på fartyg i fråga om krav på moderna hyttutrymmen och VA-standard.</p> <p><i>SJÖFS 1970:A4</i></p>			

Tillgång till och användning av material och resurser (sida 11)

Sjöfart	Luftfart	Spårburen trafik	Vägrafik
<p>Grön (det vill säga lågskattad) diesel får bara användas av fartyg som går i kommersiell yrkesfart.</p> <p>Kommentar: K-märkta och/eller t-klassade fartyg får inte använda grön diesel även om de går med behörig besättning och betalande passagerare eftersom verksamheten inte har ett kommersiellt syfte.</p> <p>För ägaren, det vill säga en ideell förening eller en privatperson, kan kostnaden för drivmedel bli så betungande att man upphör med yrkesverksamheten.</p>	<p>Det saknas ett särskilt tillstånd för utbildning av piloter som ska hantera historiska luftfartyg. Samarbete sker istället med ordinarie flygskolor.</p> <p>Kommentar: Framför allt föreningen Flygande veteraner måste, i avsaknad av eget utbildningstillstånd, anlita ordinarie flygskolor för utbildning av piloter som ska hantera DC-3:an Daisy. Detta medför höga kostnader eftersom man har få elever. På flygskolorna saknas dessutom ofta kompetens att utbilda den som ska operera historiska luftfartyg.</p>	<p>Produktion av styckekol är oftast ekonomiskt olönsam och har en negativ påverkan på både klimat och landskap.</p> <p>Kommentar: Tillgången på styckekol som drivmedel för ånglok kan på sikt försvinna.</p> <p>För en ideell förening som till exempel kör museitåg kan detta innebära att man måste upphöra med verksamheten.</p>	<p>Flera bensinbolag tillhandahåller inte blyad bensin i hela landet. Skälen till detta handlar om att minska den negativa miljöpåverkan men också om att försäljningen idag inte är ekonomiskt lönsam.</p> <p>Kommentar: Användande av historiska motorfordon som kräver högoktanig bensin blir möjligt bara i delar av Sverige.</p>
<p>Vissa kust- och insjökommuner har svårt att erbjuda mindre historiska fartyg tillgång till tilläggsplatser, kajer, bryggor samt permanenta förtöjningsplatser eller hemmahamnar inklusive tillgång till sjömagasin, varv och verkstadsutrymmen.</p> <p>Kommentar: Historiska fartyg behöver kunna anlöpa kajer för att hämta upp och lämna passagerare. Ägaren eller förvaltaren behöver dessutom ofta kunna förvara utrustning för underhåll.</p> <p>Om dessa resurser inte är tillgängliga kan följden bli att verksamheten upphör.</p>	<p>Historiska luftfartyg behöver vanligtvis en säker förvaring i flyghangarer.</p> <p>Kommentar: Ekonomiskt stöd saknas för att anskaffa och upprätthålla anpassade hangarer där historiska luftfartyg kan förvaras (det vill säga hangarer som inte också är museibygnader).</p> <p>För ägaren, det vill säga en ideell förening eller en privatperson, kan kostnaderna bli så betungande att man upphör med verksamheten.</p>	<p>Användning av trä som impregnerats med kreosot omfattas av begränsningsregler och är under utfasning.</p> <p><i>Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (REACH)</i></p> <p>Kommentar: Tillgången till och möjligheten att använda traditionella järnvägsslipers på museijärnvägar efter år 2021 är mycket osäker.</p>	
	<p>Flera flygplatser tillhandahåller inte möjlighet att tanka blyad bensin. Skälen till detta handlar om att minska miljöpåverkan men också om att försäljningen inte är ekonomiskt lönsam.</p> <p>Kommentar: På sikt finns risk att tillgången till blyad bensin försvinner helt eller alternativt att högoktanig bensin blir dubbelbeskattad. En anpassning av historiska luftfartyg till moderna drivmedel kan kräva ett motorbyte som leder till en förvanskning. Om motorbyte inte är möjligt eller för kostsamt kan historiska luftfartyg bli stående permanent på marken, underhållet riskerar att upphöra och på sikt kan de bli skrotade.</p>	<p>Depåer, verkstäder, bangårdar, lagerbyggnader och stationer för museitåg ligger idag ofta centralt i städer och tätorter eftersom dessa bebyggelsemiljöer funnits och använts under så lång tid.</p> <p>Kommentar: Många kommuner efterfrågar centralt belägna markområden för alternativa användningar, vilket kan tvinga ideella föreningar att flytta eller upphöra med sin verksamhet.</p> <p>Värdet på marken höjs kraftigt och därmed de hyror som tas ut av till exempel ideella föreningar, vilket kan bli ekonomiskt betungande.</p> <p>Förtätning av bostadsbebyggelsen i sådana områden gör även miljön känsligare för buller och utsläpp från fossila drivmedel.</p>	
	<p>Gällande regler om beskattning av flygbränsle innebär att bränsle som förbrukas av luftfartyg som används för privat ändamål (nöjesflyg) inte är skattebefriat.</p> <p><i>6a kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi</i></p> <p>Kommentar: Historiska luftfartyg används i stort sett enbart för privata ändamål. Höga drivmedelskostnader påverkar möjligheterna att bevara och använda historiska luftfartyg negativt.</p>	<p>Minskad användning av diesel som drivmedel för lok i reguljär trafik gör produktionen och försäljningen ekonomiskt olönsamt.</p> <p>Kommentar: Tillgången på diesel kan på sikt försvinna alternativt kan priset på sådan diesel stiga kraftigt. Detta kan tvinga fram kostsamma ombyggnader av äldre diesellok eller att de måste tas ur drift permanent.</p> <p>För en ideell förening kan de sammantagna kostnaderna bli så betungande att man upphör med verksamheten.</p>	

Tillgång till och användning av material och resurser – dispenser, lättnader (sida 12)

Sjöfart

Luftfart

Spårburen trafik

Vägtrafik