



Kulturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende *Slutbetänkande Ett investeringsprogram för kultur* (SOU 2026:31)

1 Synpunkter

Transporthistoriskt Nätverk (ThN) framför nedan en del kommentarer till och synpunkter på myndigheternas redovisning av uppdraget

1.1 3.2 Kulturlivets organisationsformer

Transporthistoriskt Nätverk (ThN) representerar det rörliga kulturarvet, d v s bevarandet av historiska transportmedel. Till stora delar tillhör detta civilsamhället, även om olika företag och offentliga institutioner också förekommer. Inom civilsamhället sönderfaller organiserandet i enskild respektive kollektiv verksamhet. Det senare kan vara såväl ideella föreningar, stiftelser, ekonomiska föreningar som aktiebolag. Bevarandet av äldre motorfordon, fritidsbåtar och luftfarkoster görs oftast av enskilda, men järnvägsfordon, större fartyg o dyl bevaras vanligen av juridiska personer. Något förenklat bevaras transportmedel för enskilda också av enskilda medan kollektivtrafikens transportmedel bevaras av juridiska personer.

1.2 7.2 Inför en skattereduktion för gåvor till kultur

ThN instämmer i förslagen framförda i detta avsnitt men önskar framhålla, då det kan vara många organisationer som kan komma i fråga som gåvomottagare, att det ska vara tydliga och enkla regler för att godkännas som gåvomottagare. Nätverket önskar också komplettera med ytterligare möjligheter i det följande.

1.2.1 Behov av lagskydd för rörligt kulturarv

Det rörliga kulturarvets del av det civila samhället har rätt stor möjlighet att genom att erbjuda upplevelser – utfärder med museitåg, ång- och segelbåtar, veteranbussar m m – självfinansiera sin verksamhet men nätverket arbetar sedan dryga tiotalet år med att införa stärkt lagskydd för rörligt kulturarv. Detta handlar till stor del om att undvika hindrade regler, tänkta för moderna transportmedel, som innebär hinder och ofta höga kostnader för äldre transportmedel. Även myndigheters avgifter, ofta utformade för stora företag, utgör hinder för det rörliga kulturarvet. Riksantikvarieämbetet genomförde en utredning vars rapport *Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet* (RAÄ rapport 2018:1142, Ku2018/02250/KL) kom i slutet av 2018.

1.2.2 Införa avdragsrätt för medlemsavgifter

Ett enkelt sätt att i liten skala stödja alla ideella föreningar är att företag får dra av kostnaderna för medlemsavgifter till ideella organisationer. Föreningar som är specifikt inriktade på att ha företag som medlemmar, t ex branschföreningar, har oftast löst detta genom att ha en låg medlemsavgift, som inte är avdragsgill, och en högre serviceavgift för t ex tidning m m, som är avdragsgill. Men en generell avdragsrätt skulle förenkla för företag att stödja föreningar genom att helt enkelt bli medlemmar.

1.2.3 Möjlighet att ta betalt för deltagande i utfärder

Inom flera av det rörliga kulturarvets områden, t ex museitåg och ångbåtar, är ett etablerat sätt att erbjuda deltagande i verksamheten att sälja biljetter till utfärder. Men för vissa av områdena, t ex museibussar och musealt flyg (se SFS 2010:500, 1 §) finns förbud eller restriktioner i form av krav på dyrare tillstånd om transportmedlet ska kunna medföra passagerare. Här finns också möjligheter till regelförenklingar och -förbättringar.

1.2.4 Krav på "begränsad" eller "ickekommersiell" verksamhet

I vissa myndighetsföreskrifter talas om att en *museiorganisation* ska ha *begränsad* verksamhet, se t ex TSFS 2024:78 3 kap. 1 §. Även krav på ickekommersiell verksamhet kan framföras, ibland definierad så att endast medlemsavgifter och bidrag är tillåtna. Dock är vanligen kostnaderna för att bevara och underhålla kulturarvet höga, så sådana restriktioner är fullständigt orealistiska – höga kostnader ger behov av höga intäkter och där är medlemsavgifter o dyl oftast alldeles otillräckliga utan utfärder, uthyrning av utrymmen och mat- och dryckesservering behövs som kompletterande intäkter.

1.3 7.3 Skapa nya incitament genom matchning

ThN önskar framhålla att systemet måste vara enkelt att tillämpa och därför föreslår ThN att det ska vara ett system istället för de föreslagna tre parallella systemen. Det är också avgörande att staten tillsätter tillräckliga medel för matchningen.

1.4 8.2.1 Värdet av kulturinvesteringar

För delar av det rörliga kulturarvet har den indirekta ekonomiska påverkan på det omgivande samhället utretts på europeisk nivå, se rapporten *Industrial Heritage and Agri/Rural Tourism in Europe* (Rapport IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot5/C1/ SC2, 2013, PE 495.840 EN). I denna rapport beräknas det årliga bidraget till den europeiska ekonomin från denna kulturarvssektor uppgå till ca 9 000 MEUR, d v s (då) över 80 000 MSEK. För Sverige uppskattas enligt denna rapport motsvarande siffra vara ca 125 MEUR, d v s (då) över 1 000 MSEK! Den särklassigt största delen kommer från museitågstrafik. I Sverige har rörligt och industriellt kulturarv – museijärnvägar, flygdagar, veteranrallyn, ångbåsturer, ungdomsseglingar och besök på arbetslivsmuseer – över 10 miljoner besökare per år.

2 Presentation

Transporthistoriskt Nätverk, sektion inom Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam) och med signatur ThN, samlar (inklusive ArbetSam själv) 11 riksorganisationer inom det *rörliga kulturarvet*. Nätverket bildades 2013 och fick sitt namn 2014, men initierades genom en mötesserie som startade 2012. Organisationerna företräder ett antal områden inom det rörliga kulturarvet:

- Vägens kulturarv – 3 organisationer (motorfordon, åkerier respektive häst-vagnar)
- Järnvägens och spårvägens kulturarv – 2 organisationer (museitåg på egen respektive annans, oftast statens, infrastruktur)
- Vattenvägarnas kulturarv – 3 organisationer (ång- och segelfartyg samt fritidsbåtar)
- Luftfartens kulturarv – 2 organisationer (luftfartyg, flygplan och helikoptrar)
- samt ”värdorganisationen” ArbetSam som samlar industrisamhällets kulturarv i stort.

Många av organisationerna är inriktade på kollektivt bevarande (i föreningsform) av kollektiva färdmedel, men andra har i stället inriktningen individuellt bevarande (enskilda personer) av individuella färdmedel. Dessa organisationer och deras individuella medlemmar (direktmedlemskap eller medlemskap via en förening tillhörande en riksorganisation) har det gemensamma att de ideellt verkar för att det rörliga kulturarvet inklusive dess tekniska dimension ska kunna såväl bevaras som användas och därmed visas upp som ett fungerande kulturarv i sin rätta kulturarvsmiljö – på väg, på räls, till sjöss och i luften.

Transporthistoriskt Nätverk i siffror:

	Föreningar/museer	Medlemmar
Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam	600 museer	167 000
Båthistoriska Riksförbundet, BHRF	34 föreningar	12 000
Veteranflyggruppen EAA Sverige	350 flygplan	980
Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	31 föreningar	14 500
Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF	180 klubbar	100 000
Museibanornas Riksorganisation, MRO	30 föreningar	16 000
Svensk Flyghistorisk Förening, SFF	12 föreningar	4 500
Sveriges Segelfartygsförening, SSF	72 medlemsfartyg	14 500
Sveriges Ångbåtsförening, SÅF	300 ångbåtar	15 000
Vagnhistoriska Sällskapet, VHS	1 förening	500
Åkerihistoriska Sällskapet, ÅHS	1 förening	400
Total		345 380

På uppdrag av Transporthistoriskt Nätverk

Helena Törnqvist
Arbetslivsintendent Arbetets museum