

Arriva i Stockholm, och några ord om det olagliga på vilket sätt länsbolagen agera och landstingens skandalbolag Transito!

Publicerad: mars 2013

Det som sker just nu är intressant för alla Sveriges bussresearrangörer och privata bussbolag, vi har egentligen 3 problem,

a) det är SL och alla andra länsbolag i landet som med ett monopol utfärdat av landstinget upphandlar alla trafik i en region

b) alla är medvetna om på vilket sätt storföretagen mer eller mindre dumpat sönder och samman den svenska kollektivtrafiken med resultat av betydande underskott som täcks upp med (otillåtna) aktieägare tillskott från statliga moderbolagen ute i Europa eller som i Nobina genom ett internt ackord med långivarna efter att redan fått miljard lån avskrivna några år tidigare.

c) Den av regeringen skapade trafiknämnderna som skall se till att konkurrensen ökar inom kollektivtrafiken gör det enkelt för sig som i västra Götaland där nya trafiknämnden ger länsbolaget i uppdrag att upphandlar all trafik, se bilaga 20120618.....

I Stockholm är det Arriva som dumpar för att få uppdraget av SL.

Vi från Sveriges bussresearrangörer har som förening anmält Arriva till EU konkurrensverk som ett pilotfall då det är uppenbart hur man fått årliga aktieägarettillskott där vd skriver i årsredovisningen att man bara kan existera i Sverige om moderbolaget (DB i Tyskland) ger fortsatta aktieägarettillskott.

Dumpar priser vid upphandlingar är inget nytt det har kunnat pågå länge utan att någon har agerat eller ifrågasatt det rättmätiga.

I vårt arbete som förening där vi listat de grövsta hindren för mindre företagen, stötte vi tidigt på konsekvensen vad dumpningen leder till. De senaste 15 åren har det varit en utslagning av familjeägda företag som torde vara helt unik i EU, i inget annat land kan vi se att den direkta negativa påverkan på fri konkurrens varit så stor som i Sverige. (*det har skapats istället en planhushållning som fungera som värst i likhet med forna öststater*)

Att göra dåliga affärer är i sig inte förbjudet, det är inte heller förbjudet att underprisar för att slå ut konkurrenter, det pågå dagligen i all affärsverksamhet, aktuellt är kampen om kunderna i El-elektronik företagen.

Hur påverka detta Sveriges Bussresearrangörer?

Eftersom Sverige har sin egen struktur, klimat, avses i Europa finns det egentligen bara ett fåtal företag som kan leva på att arrangera bussresor året om. De som gör det har i regel inga egna turistbussar utan måste hyra in dessa från ”marknaden”.

Företagen med turistbussar har olika slags uppdrag då nästan ingen endast kan leva på att hyra ut turistbussar till bussresearrangörer.

Det krävs mer uppdrag och här kommer länsbolagen in, som fått uppdraget av politikerna att upphandla trafik, från att början lokal och regional trafiken för att snart kräva av

huvudmannen landstinget att även all skoltrafik skall ingå och så flyttar man fram med alltid samma argument – för att vara rationell och effektiv!

Med minst 50% skattesubventionerad trafik ger man sig också in i beställningstrafiken, nu med argumentet att det är marginalutnyttjande av befintlig vagnpark. Låter fint och rationellt om det inte vore så att man använder skattepengar som leder till utslagning av lokala privata trafikföretag som inte får några bidrag.

Att administrationerna hos länsbolagen sväller ohejdat, (*PwC har gjort en utredning åt Uppsala som är förödande hur länsbolagen utan insikt agera*) det är den som styr över det mesta och det saknas kontrollfunktioner som konkurrens och okunniga politiker lyssna på oftast på sagostunder från tjänstemännen, för att skapa mer tryck använder man skattepengar till nya verksamheter som förening svensk kollektivtrafik och nu även verksamheten för fördubbling av kollektivtrafiken, båda finansierade med skattebetalarnas pengar utan insikt och vem har mandat att skapa denna kostnad utan parlamentarisk uppdrag som inte faller in under uppdraget att upphandla lokal och regional trafik.

När länsbolagen blir varse om vad planeringen kräver i tidsåtgång så gör man det enkelt för sig och börja upphandla ”stora” enheter som snart blir så omfattande att ett fåtal större företag kan vara med och lämna offerter. Nu börja utslagningen av småföretagen och stor bolagen roffar allt vad det går – med hjälp av underpriser – som kräver bidrag från moderbolagen. Flera politiker i regionerna vi talat med anser det vara bra att andra länders skattebetalare subventionera svensk kollektivtrafik, ingen insikt i det olagliga och inget ansvar för att lokala företag tvingas upphöra med sin verksamhet, att varje konkurs är förenad med mycket mänsklig lidande, det blunda man för, shit hapens!

Bristen på kunskaper och erfarenhet hos både länsbolagen, nya trafiknämnden och även hos storföretagen är så gigantisk att man skulle kunna skriva en hel bok om tillkortakommandet. Det här borde ju också vara en läxa för SL som upphandlare att de stora blocken av upphandlad trafik måste göras hanterbara så att även mindre anbudsgivare har en chans. Räknar då någon fel så blir det inte den totalkatastrof som nu är vid handen. Det borde också vara en läxa för övriga länsbolag i Sverige.

Arriva, så kan man se hur det går när man dumpar anbud med 30% mot efterföljande anbudsgivare. Deras kalkyl gick tydligen bl.a. ut på att ”skrota” stora delar av tjänstemannaskiktet. Behaglig tanke men typiskt exempel på att ledningen inte har en susning om hur ett trafikföretag fungerar. Ett resultat är att SL enligt avtal håller inne med 25% av ersättningen eftersom de inte får den fortlöpande dokumentation som SL kräver. Det finns ingen som kan leverera det. Det är utopisk att tro att ett tjänsteföretag skulle kunna leverera så mycket dokument utan att det påverka trafiken negativ, verklighetsförankringen är lika med noll från SL och Arriva.

Trafiken i Norrort är så miserabel att flera kommuner hyr in egna bussar för att upprätthålla en minimal trafik....!! Enligt uppgifter skickar dessa sina fakturor till SL som drar av det från Arriva... som arbeta fram ett underlag för att få det hela synat i domstol enl mina sagsmän.

- Om det nu lider mot ” en sista tid” för Arriva i Stockholm, om jag förstår tongångarna. Senast i torsdags natt förde jag ett längre samtal med personer i Arriva och deras uppfattning är att bolaget snart kommer att ”kasta in handduken”, spekulation men det ligger nog nära sanningen.
SL är totalt på dem (kolla www.kundo.se klicka på SL) tusentals klagomål.
Ingenting tycks fungera och den apatiska personalen funderar på massjukskrivning.
Keolis styrelseordförande Lars Nordsstrand har meddelat att de är beredda att med kort varsel ta över bussverksamheten och det lilla privata spårvägsbolaget SS lär ha beredskap för spårtrafiken.
Arriva cheferna har det inte lätt idag, förutom att SL håller inne 25% av ersättningarna så har de ju åkt på massor av ekonomiska smällar under sin korta tid i Stockholm för att inte glömma bort vad som har hänt i Östergötland och på andra ställen i Sverige.
Bara kraschen i Saltsjöbaden lär ju sluta på uppåt 100 mil. Spännande fortsättning...!!

Nu är det inte bara Arriva och SL som är ett och roblem, ett mindre länsbolag X trafiken uppför sig lika olämplig.

Upphandlingen sköttes av X-trafik på uppdrag av Ljusdals kommun.

I anbudsunderlaget ställdes ett antal ”**skall**” krav bl.a. skall anbudsgivaren uppvisa ”god ekonomisk stabilitet”.

Vinnande företag till 90% av trafiken värde ca 5-6 milj/år (ca 2-3 små + ca 8 stora bussar) var ett lokalt mindre företag. Vid tidpunkten för upphandlingen fick en revisor i uppdrag att titta på företagets ekonomiska stabilitet; det visade sig att i deras senaste godkända bokslut så hade dom en soliditet på minus 65,8 %. Dessutom hade dom en revisors anmärkning på en osäker fordran på ca: 400 000 denna fordran var ställd till ett annat bolag som också ägdes till 100 % av samme ägare, detta bolag var också enligt revisorn egentligen på obestånd, som dock X trafik aldrig brydde sig om att pröva!

Tjänstemän på X-trafik samt ansvariga på kommunen anser i rent självförsvar och med vetskap att man har tolkningsföreträdare samt att ingen ändå kommer vidtaga legala åtgärder, fick det till som god ekonomisk stabilitet!

Revisorn som hade uppdraget, från ett av landets större och mest ansedda revisorer hade aldrig varit med om något som ens var i närheten av detta och sa att det var det värsta dom sett i upphandlings väg!

X trafik slapp en domstols granskning då det saknades tillräcklig med kapital för att driva en process!

Krav på bankgaranti som en del länsbolag kräver av mindre företag är olaglig!

Kravet står i strid med kraven på ”likhet” i upphandlingsfrågor. Grundtanken i EU fördraget är att ingen får utestängas genom att det ställs ekonomiska krav som kräver att man har en bank som uppbackare.

Sanningen är den att det känns rätt meningslös att driva frågor i Sverige där etablissemangen håller varandra om ryggen, där politikerna äger frågorna och domstolar följer politiska beslut utan att kontrollera EU lagen som man har skyldighet att göra och är man oklar skall frågan ställas till EU domstolen i Strasbourg, det glömmar man även från HD som fått flera gånger känna av EU domstolens missnöje med hur man agerar i Sverige.

Svenska kontroll myndigheter tar inte upp frågan i brist på resurser fast man har det som sitt uppdrag, det är enklare så slipper man obehaget att stöta sig med det politiska etablissemang, (vi har fått sådana svar av konkurrensverket, *tar inte ställning men i brist på resurser lägger man ned...*) det hela är ovärdigt ett rättssamhälle varför vi tvingas att föra upp frågorna i Bryssel annars kan det bara fortsätta och utrymmet att vara företagare krymper, fler företag går i konkurs.

Transito finansbolag som ägs och garanteras av landstingen och skattebetalarna och möjlig obestånd?

http://www.lul.se/Global/Landsting_politik/Politik/LS/LS%20100301/%C3%84rende%2043.pdf

Från vår förening och med alla supportrar vi har i Sverige och i andra länder gör vi ett tappert försök att få till ändringar som skall främjar den fria konkurrensen som leder till fler resor med turistbuss. Det återstår ett digert arbete som måste göras men utan att få tillstånd grundläggande ändringar är det en mörk framtid för turistbussföretagen går till mötes, sedan har vi resegarantier, VAT beskattningen i andra länder och svenska moms regler som är helt bisarra!

Bussbranschens Riksförbund är gärna välkommen att delta i de frågor man får lov med hänsyn till sina medlemmar och deras intressen som kan skilja sig från våra medlemmar. Då gör man som man alltid gör, man utvärdera vilka frågor man kan samverka och i vilka frågor som måste exkluderas. Svårare är det inte! Välkommen alla som vill vara med i en konstruktiv utveckling bort från alla tvångslagar.

Mvh

Ordförande: Toni Schönfelder, telefon 031 301 70 30

Mail ts@swedishbus.se