

Citat från Nyhetsbrevet "Vi resenärer" 2010-10-01  
Nr 38 2010

### **1 oktober 2010 firar vi avregleringen av järnvägen**

Det sista steget i avregleringen av persontrafiken på våra järnvägar tas den 1 oktober 2010. Nu är det öppet för andra bolag än SJ AB att köra persontåg på längre sträckor.

### **Intresset att bedriva tågtrafik i vårt land är dock inte stort.**

Det är bara Veolia Transport som från start tar upp kampen med SJ. De kompletterar sin helgtrafik mellan Stockholm och Malmö med daglig trafik från och med måndag. De har fått tider i rusningstrafik. Det är ännu ett bevis på att det finns plats på spåren för flera tåg.

Fler bolag på spåren betyder ett bredare utbud av service för resenärerna än i dag. Veolia har fasta priser, klassiska restaurangvagnar och speciella vagnar för tyngre bagage som exempel.

Avregleringen ger möjlighet att skapa lokalt inflytande över trafiken och lokal sysselsättning. I dag styrs allt från Stockholm. Ta flyget som exempel med de lokalt baserade bolagen inom gruppen Sverigeflyg.

Det finns all anledning för oss som tycker om att åka tåg att fira i dag.

Jan Åke

### **Toni kommentar.**

**Då skall man ha följande i bakhuvudet hur fd Näringsdepartementet med Maud Olofsson urhålkade hela avregleringen:**

Nedanstående har jag sänt till Maud Olofsson, eftersom ingen reagera så vill jag inte stå i leden för de som bara tiger och ser på hur man kör med oss skattebetalare.

*Jag läser just nu ca 2000 sidor om DB och spelet med skulderna. Tidigare Bundeskanzlern Helmut Schmidt påpekade för Bundestag att Tyskland bara har råd med endera DB eller Försvaret, men inte 2 så stora bidragstagare tillsammans, det var innan man beslutade i Bundestag att föra över 60 miljarder euro i skuld som DB arbetat upp till en annan statlig verksamhet. DB som äger Schenker och mängder av andra bolag och Sverige aktuella Arriva och vidare bland annat ett företag i Schweiz som säljer begagnade lok och vagnar, som inte finns med i Koncernredovisningen. Det pågår en intern undersökning hur DB kan sluka så många miljarder årligen. Titta in på denna länk och du är nog inte den ende som frågar sig varför tyska skattebetalare skall bidra med pengar för att DB folket skall köra subventionerat gods i Zimbabwe*  
<http://www.dbschenker.com/site/logistics/dbschenker/com/en/start.html>

***Svar från en redaktör från en av de större tidningarna:***

*Det ligger en del i det att DB får bidrag för icke lönsam trafik på hela 30 miljarder euro årligen! DB har liksom SJ fått hjälp av staten där man lyfte av bolaget (DB) 60 miljarder euro i skulder och la det i ett eget bolag som tyska staten har hand om. SJ tåg ab bildades och alla skulder fördes över till SJ affärsverk.*

*Toni skrev: Det går att skriva mycket om SJ tåg och hur det sköts. Jag skrev till Maud Olofsson eftersom hon med sina kollegor saboterat den svenska avregleringen på ett snillrikt vis som den andra delen av departementet inte hade en – ”aning om – dvs den del av departementet som hade ansvaret att avreglera. Därför blev det bara en bit papper utan verkan. Från avreglering till omreglering till statskapitalistiskt monopol inom 4 månader ensamt rekord i världen kan i vart fall Maud Olofsson glädja sig över och det är hur vi skall minnas henne, sabotören av avregleringen i Sverige.*

=====

**Detta har Toni skickat till Näringsdepartementet när fortfarande Maud Olofsson var Näringsminister**

**Från avreglering till statskapitalistiskt monopol på mindre än 4 månader en bragd som ingen annan före Maud Olofsson lyckats med.**

När avregleringen började med godstrafiken tog vänner initiativet och köpte upp gamla godsvagnar som stod och skrotade runt om i Sverige på allehanda bangårdar, dessa plockades ned i partiklar, totalrenoverades på nedläggningshotade svenska järnvägsverkstäder och byggdes om till vagnar som marknaden behöver där samtliga vagnar fick senaste UIC norm certifikat. På detta vis har över 1400 enheter skapats av vilka merparten är uthyrda till företag på kontinenten som ger jobb till ett stort antal medarbetare i svenska järnvägsverkstäder och underleverantörer vilka annars varit nedlagda... Andra svenskar som är stora på privatvagnssidan bor samtliga i Schweiz då det svenska systemet på olika vis motarbetar ”frihet” på spåret. Svenskar är duktiga **men** tillåts sällan visar det när man berör monopol liknande branscher. SJ som ett kommersiellt företag hade samma chans men missade även detta liksom det mesta förutom att jämt klaga till regeringen för att få mera bidrag, hur nu dessa är formulerade.

När SJ även skickade de bästa passagerarvagnar som har byggts i Sverige på sent 60-tal till skrot köptes det så många innan SJ satte stopp för skrotfirmor att sälja så mycket som ett handtag. Även de vagnar som kom undan skrot är totalrenoverade och uppfyller komisk nog idag som enda vagnar, samtliga nya UIC föreskrifter. Att SJ stoppar försäljning av skrotvagnar är rätt anmärkningsvärt eftersom inom flyget är försäljningen av äldre flygplan en väsentlig del av verksamheten. Kanske denna händelser är mer beskrivande än något annat hur ett monopolföretags chefer uppför sig där normala marknadsmässiga affärstransaktioner sätts ur spel i tron att man genom förbud med handel förhindra konkurrens på spåret, förlusterna för skattebetalarna är betydande.

Redan i mitten av 90 talet skrev Sverige efter inträdet i EU under EU direktivet för avreglering. Det var en socialdemokratisk ledd regering och jag minns väl att dåvarande statsminister sa till mig när jag frågade om tiden för implementering; det får bli kommande regeringars huvudbry hur och när detta skall införas.

När Alliansen så trädde till och några av alla löften var avreglering av både kollektivtrafiken och järnvägstrafiken så såg vi som sysslat med kollektiv- och tågtrafik möjligheter som fram till nu SJ och länsbolagen inte tagit vara på. *Vi såg möjligheten att erbjuda bättre trafik till en halverat kostnad i första etappen för samhälle och passagerare, vi såg chansen att erbjuda komfort och service som dagens kollektivtrafik helt saknar, med andra ord helt vanliga kommersiella villkor som andra branscher lever med.*

Det handlar inte bara om att erbjuda fräscha lågpriståg och därmed skapa nya kundkategorier för resor inom Sverige utan i hög grad att få den europeiska kontinenten att upptäcka Sverige. Potentialen är där, men ingen gör det, de insatser som görs idag är rent av beklämmande då de som satts att sköta inte begriper grundläggande problemen i turism och trafik. Den som borde ha gjort det, har istället kapat all kunskap som fanns, att förstöra är enkelt, att bygga upp igen tar lång, lång tid och den svenska turism kräftgång är ett bra bevis, mera bidrag istället för resultat. Nu drömmer SJ ledning om att köra nattåg ut på kontinenten utan att klara av det man får bidrag till, att sköta nationell trafik.

När avregleringen bestämdes så var verksamheten inom Näringsdepartementet som äger SJ tåg emot det mesta. Som god hjälp hade departementet Ulf Adelsohn (m) som liksom under alla sina tidigare eller nuvarande funktioner aldrig gjort ett finger som kan kallas avreglering. Har någon kollat om han verkligen är moderat och inte Ohlvs talskrivare?

Istället tjafsades ända i det sista hur tre stegs avregleringen skulle definiera ”veckoslutstrafik som börjar med lördag och slutar söndag kl 18 var Adelsohns geniala bidrag” nu blev det inte så, men bara att man har krafter inom Alliansen

som vill bibehålla ett monopol borde varit en varningsklocka för ministern. Det kändes väldigt märkligt när ett och samma departement där den ena delen under Åsa Torstensson ledning försöker avreglera och den andra delen av departementet uppför sig om ni övertagit Ohly:s doktriner.

*Eller som en kollega försiktigt uttryckte det hela:*

*Jag hade gärna sett en mer liberaliserad lagstiftning än den som nu antogs för att än mer stimulera entreprenörskap och nytänkande Bara en månad efter "avregleringen" träder en ny lag i kraft som ger undantag och hur detta harmonisera med avreglering är svårt att förstå eftersom den inte har någon begränsning och enkelt kan användas för upphandling av "egen" trafik, något som redan finns exempel på:*

"Statliga och kommunala bolag får undantag vid vissa upphandlingar"

2010-07-20 Statliga myndigheter, kommuner och landsting kommer i vissa fall inte att behöva tillämpa lagen om offentlig upphandling (LOU) vid inköp från egna företag. Det är innebörden av en ny regel i LOU som trädde i kraft den 15 juli 2010.

Så kom avregleringen, utan krav på Banverket, numera Transportstyrelsen, vilket inte gör saken direkt enklare. Vinterns snötjafs är ett bra bevis när inte någon har något ansvar eller ett verk befinner sig i ett kravlöst tillstånd. Att media skriver om skandal hjälper föga resenärerna när personalen på verket samtidigt sitter och surfar på Internet, detta kan bara ske i ett land där det inte finns risk för konsekvenser i en verksamhet utan ansvar eller styrning. Var finns begreppet "On Time" och konsumentansvar i den svenska byråkratin?

Under tidigare årtionden hade vi också mycket snö och fantastisk värme... och vi löste det, moderbolaget med dotterbolagen!

**Avregleringen är nu ett faktum och allt skulle därmed vara frid och fröjd och konsumenterna skulle få valfrihet, bättre service och färdpris efter hastighet och komfort, är det så?**

Istället har du, Maud Olofsson, med ditt departement som ägare av SJ tillåtit SJ att bilda ett bolag ihop med DB ( Deutsche Bahn) i Sverige. Bolaget heter Botniatåg AB. Varje person med endast så lite kunskap om rätt och fel borde ha förstått att en dylik konstellation inte kan främja en avreglering.

Det första som görs är att dumpa priset till upphandlaren Norrtåg (kommuner och landstingsägt) ett dumpat anbud på en trafik som tidigare utfördes av Tågkompaniet och Veolia Transport, ett anbud som är ca 10% av vad de som utfört trafiken tidigare lämnat. (OBS inte 10% lägre utan 90% lägre) DB Regio Sverige är med i upphandlingen av regionaltåg trafiken och SJ är också med,

tyska DB köper Arriva i England som redan bedriver trafik i Sverige för Skånetrafiken och Östgötatrafiken. DB Regio Sverige, DB Arriva och SJ tåg och SJ / DB gemensamma bolaget Botniatåg, denna konstellation har en absolut dominans, i något som juristerna kallar för koncessionstrafik och då gäller möjligen inga upphandlingsregler. Så finurligt! Statskapitalistisk monopol är resultatet av en Alliansregeringens avreglering, måste vara unikt i västvärlden.

Då det rör sig här om en koncession, vilket gör att det är mycket svårare att identifiera eventuella oegentligheter eftersom EU:s upphandlingsdirektiven inte är tillämpliga. Det innebär att hela avregleringen är ett spektakel där juristerna finurligt byggt in spärrar med ett enda uppsåt att stoppa den fria konkurrensen. Det är därför självklart att SJ, facket, kommunistgänget ligger lågt.

Kan allt detta förbigått dina medarbetare, rättschefer och politisk kunniga? Är inte en avreglering längre en avreglering?

Det riktigt intressanta är att Norrtågs trafik liksom andra trafik som drivs av Länsbolagen är koncessionstrafik och därmed inte helt enkelt att överklaga och kanske nya EU direktiven som gäller från den 15:e juli kan var behjälpliga men vem vill satsa hundratusentals kronor i processer där vi inte ens vet om Konkurrensverket är intresserad för en prövning och ännu mer osäkert vad prövningen kan leda till. Alliansen har istället för avreglering skapat ett nytt monster till byråkrati och planhushållning i sin fullända, fast i en ny skapelse som världen inte sett tidigare.

Det hade varit en självklarhet, som åligger Näringsdepartement att utreda konsekvenserna av en avreglering och vad som står i vägen och vad gör man med monopolföretaget SJ tåg och en ledning som borde ha skickats hem för länge, länge sedan allt enligt ledaren i Dagens Industri. I vilket aktiebolag på börsen hade ägarna accepterat en motsvarande flat ledning där inget fungerar, endera är det snö, sol, värme eller mängder av tåg som är tekniskt obrukbara pga skandallös brist på underhåll?

Är det inte Ditt politiska ansvar och förhindra att det kan uppstå ur ett statligt ägt bolag som skall avregleras ett nytt statligt ” Statskapitalistisk monopol”?

Det som sker är att man avreglerar järnvägstrafiken (på pappret), tillåter SJ under Adelson som ordförande och därmed regeringens ombud förutom dina styrelseledamöter bilda ett bolag ihop med Europas största skattefinansierade järnvägsbolag och på så sätt ”köpa” till sig ett nytt monopol och som back up har man Transportstyrelsens medarbetare som surfar på nätet när det krisar som mest.

Det måste för varje rättstänkande person vara ett hån mot avregleringens innebörd, ett hån mot alla som tvingas spara överallt och du tillåter i egenskap av minister ett gigantisk slöseri med skattemedel och då åsyftar jag i vart fall inte mindre än 30 miljarder kronor årligen som dina åtgärder belastar statsbudgeten.

I den förda debatten innan avregleringen kom mp och v fram till att man vill riva upp avregleringen, vilket måste vara politisk dravel, endera är man inte läskunnig för ingen har skapat ett bättre monopol ur en tänkt avreglering än Näringsdepartement som antagits av Riksdagen 2010.

Att riva upp nya lagen avseende avreglering som vänster kandidaterna lovat vore enda rätta beslut för att ta sig ur denna schack matt situation som Alliansregeringen åstadkommit. Saken är den, behöver mp + v överhuvudtaget "riva upp" när man blir klar över vad ni har skapat? Med EU direktivet om avreglering är det klart att ni på departementet skall skämmas ögonen ur er. Kom inte dragande med att ni inget vet, vad har ni då era ledfigurer i departement och SJ styrelse till? Jan Forsbergs argument att skapa ett bolag med DB koncernen är för att öppna dörren för tåg verksamhet på kontinenten är lika inskränkt som att Aeroflot måste köpa in sig i Lufthansa för att flyga över Europa.

I avregleringen ingår också ett moment att man måste vara med i ett gemsamt bokningssystem, hur skulle det se ut om alla flygbolag skulle tvingas in i Amadeus, det kan inte hända för då hade övriga EU länder, USA och andra vidtagit åtgärder, men vem skyddar svenska konsumenter från Allians regeringen, från ett nytt monster till bokningssystem "verk" som bestämmer när och hur tidtabeller skall vara publicerade och var finns flexibiliteten?

Hur kan en regering som talar om avreglering överhuvudtaget lansera dylika förslag och mena att det är bra för konsumenten?

Varför tvingas inte alla matkedjor in i ett data system där man 1,5 år innan ska tala om för konsumenterna vilket pris som gäller för mjölken, frukten, mjölet året efter, är detta inte grunden för en planhushållning men inom kollektivtrafiken är det helt OK?...i intresse för konsumenten? Är det inte tvärtom?

Ohly samt miljöpartiet måste skratta hela vägen fram till valet med en regering som avreglerar för att **total** återreglera.

Ju mer man studera SJ sfären och olika uttalanden kan man bli fundersam, inte minst från Adelsohn och Forsberg som kräver lika konkurrens samtidigt som SJ affärsverk lyft av SJ tåg alla skulder och så slår man sig för bröstet att man har

överskott i den totalt skuldbefriade verksamheten, är det någon som går på dessa osanningar mer än v + mp eller är det bara populism?

Får jag också informera om att privata företag visst har kapaciteten att köpa höghastighetståg, rätt många sådana, och hade dina medarbetare gjort hemläxan innan avregleringen hade ni ändrat banklagen så att man kan få inteckna tåg som vilken annan handelsvara, inte ens det gjorde ni eller förbisåg detta. Varför vi ”fria” och personer med livslust måste köpa tåg kontant och du med skattebetalarna kan köpa tåg åt SJ, är detta avreglering?

Är det ingen som fundera över varför vi inte har några svenska börsbolag inom kollektivtrafiken? Det är helheten som gäller och inte enstaka åtgärder.

Höghastighetståg är inte tåg som X2000 som har en toppfart som Europas lokaltåg, det är bara, vem vill satsa ett antal miljarder i ett land där man är rättslös, där rättsmedvetande och respekten för kapital har förskjutits till något att bli abstrakt? Där en moderat kommunikationsminister som införde länsbolagen vilket motsvarar planhushållning i forna Sovjet, och Alliansen 25 år senare inser den orimliga kostnaden när kostnaderna skenar och så avreglerar man genom att omreglera och nu blir det ännu värre, skickligt gjort!

2010 är ett skammens år för såväl kollektivtrafiken och den svenska turism, vars avreglering istället blev en ohanterlig omreglering och skapandet av ny och mera byråkrati, järnvägs avregleringen har ersatts av ett totalt monopol av 2 statliga bolag i förening som köper upp marknaden och lokal, regional politikerna applådera när man slipper kortfristigt investera, men snart blir varse om andra bullar, tycker du och de dina att det är något att vara stolt över?

**DB (Deutsche Bahn) fick godkännande av EU att förvärva Arriva med strikta åtgärder i Tyskland, då ingen hört av sig från Sverige och meddelat betänkligheter får man göra det i Sverige som inte är tillåten i Tyskland, hur fungerar egentligen Näringsdepartementet? Här är ett kort sammandrag på tyska! Sverige bryter mot en rad EU lagar men vem bryr sig i dessa dagar?**

Die Deutsche Bahn muss nach der Übernahme des britischen Transporteurs Arriva dessen Bus- und Bahngeschäft in Deutschland an Konkurrenten weiterverkaufen. Ursprünglich wollte der bundeseigene Konzern zumindest die Busse von Arriva behalten. Für den größten Kauf ihrer Firmengeschichte will die Bahn rund 1,8 Mrd. Euro zahlen und auch knapp eine Milliarde Euro an Schulden von Arriva übernehmen. Nun dürfte ein Bieterrennen um die deutschen Aktivitäten beginnen.

Zu den Interessenten gehören nach Angaben aus EU-Kreisen auch Bahn-Rivalen wie die französische und die niederländische Bahn. Für die Deutsche Bahn entsteht so mehr Konkurrenz in ihrem Heimatmarkt.

Zu Arriva Deutschland mit Sitz in Berlin gehören neben der Regionalbahnsparte mit knapp 240 Zügen eine Güterbahn, Zugwerkstätten und der Betrieb von 830 Bussen. Seit 2004 mischt Arriva im deutschen Regionalverkehr mit. Zu den Beteiligungen gehören Metronom, Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG), Prignitzer Eisenbahn, Osthannoversche Eisenbahnen und die Regentalbahn.

Der Arriva-Konzern hat rund 42 000 Beschäftigte und ist in zwölf europäischen Ländern aktiv. Im vergangenen Jahr wurde bei 3,6 Mrd. Euro Umsatz ein Vorsteuergewinn von 138 Mio. Euro verbucht.

Die EU-Experten kamen zu dem Schluss, dass die Übernahme unter den Auflagen keine Wettbewerbsbehinderung zur Folge hat. "Mit dem Verkauf von Arriva Deutschland ist sichergestellt, dass sich der Wettbewerb auf den deutschen Bahn- und Busverkehrsmärkten weiterhin EU-rechtskonform entwickelt", sagte EU-Wettbewerbskommissar Joaquin Almunia laut Mitteilung. Fusionen im Verkehrsbereich dürften nicht zu weniger Wettbewerb führen - vor allem auf dem Heimatmarkt des Käufers, betonte die Kommission.

Die Transaktion soll nach Angaben der Deutschen Bahn am 27. August vollzogen sein. Die Deutschen streben an, Arriva dann auch von der Londoner Börse zu nehmen. Das Unternehmen soll als eigenständige, 100-prozentige Tochter der DB UK Holding Limited fortgeführt werden.

Die Marke Arriva bleibt außerhalb Deutschlands erhalten.

Bahnchef Rüdiger Grube hatte im April bei der Bekanntgabe der Pläne von einer "sehr großen Chance für profitables und nachhaltiges Wachstum" gesprochen. Es gehe darum, sich im europäischen Wettbewerb von Konkurrenten wie der französischen Staatsbahn SNCF "nicht die Butter vom Brot nehmen zu lassen". Die Bahn hatte sich von Anfang an darauf eingestellt, sich von deutschen Arriva-Aktivitäten zu trennen.

Zuletzt war der EU-Kommission nach Grubes Worten der Verkauf des Bahn- wie Busgeschäfts signalisiert worden. Mitte Juni hatten die Arriva-Aktionäre den Verkauf mit großer Mehrheit gebilligt.



