

Arriva, Keolis, Nettbuss, Nobina, DSB och svenska politiker som saknar (vill inte) ha insikt struntar i EU grundlag (7 augusti 2012)

Efter en kortare analys av NOBINA som du kan läsa på denna länk:

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20120722-1.pdf>

var tydligen intresse så stort att antalet besökare på mitt Nyhetsbrev var "all time high" fast det råder semestertider. (*nyemissionen är för övrigt uppskjuten*)

För att få det i rätt perspektiv kan du läsa vad som skrevs 2009, dvs förra gången "NOBINA" som då hade namnet Concordia och angav efter att man fick nya pengar som nu är förbrukade.

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20090715-2.pdf>

Med hjälp av vänner har vi satt in arbetet med "som den ständige Jourhavande Torpeden" ägnat delar av natten åt att studera "Keolis Sverige AB" årsredovisning för verksamhetsåret 2011. Det är som brukligt i stora koncerner ett tjockt dokument fyllt med sedvanlig mambo-jumbo med massor av visioner och bortförklaringar.

Det är en förskräcklig läsning, syftet med affärsverksamhet är att tjäna pengar, som dock i ärlighetens namn försvåras av ständiga politiska omkastningar som sedan 70 talet varit kutym, oavsett om det är borgerlig eller vänster regeringar. Makten kommer först, det har blivit något magisk i Sverige där olika ideologier leder till en vanvettig kapitalförstörelse, och ingen ställer sig upp och ropar på hjälp, där branschorganisationerna istället för att påtala felaktigheter blir dolda vapendragare, det är ju ändå bara skattebetalarna som betalar, att hundratals medlemsföretag går åt fanders, tja sådant händer?

KEOLIS

Imponerande omsättning är självklart något KEOLIS kan skryta om. Dock är det fortfarande det som redovisas längst ner som är intressant.

Jag har sagt det tidigare; men vad är det som får annars sansade personer att ge sig in i trafikbranschen bara för att förlora (ägarnas) oftast surt förvärvade pengar....?

Visserligen byter man ut Vd:arna allt oftare, men blir det bättre när man inte tar tag i grundfelet? Skall man förändra krävs först en sjukdomsinsikt sedan chefer som har kaliber och kan driva igenom felaktiga politiska beslut, dessa saknas och finns inte, vem vill idag ta ett vd jobb som är så duktig att han kan välja mellan olika branscher? Kvar är det vi ser idag!

Keolis driftunderskott ökar; **2010** ./ 13.028.000:-, **2011** ./ 96.905.000:-

Detta har inneburit att bolaget tvingats begära aktieägartillskott i två omgångar på totalt 165.000.000:-.

Mest fascinerande är att de kan driva ett bussbolag med en omsättning på 3.697.895.000:- med bara **426.000:- i kassalikviditet**.....!

I själva verket har de ingen kassa alls utan förlitar sig på medel ur Keolis SA:s cashpool. Där finns en fordran på 78.799.000:-.

Sammantaget har koncernen **omsättningstillgångar på 511.453.000:-** att jämföra med **kortfristiga skulder på 678.038.000:-** innebärande en **likviditet på 75%**. Återigen den gamla entreprenörsstöten som bara sover lugnt om likviditeten ligger en bra bit över 100%.

Arriva, Keolis, Nobina har samtliga en ruggig ekonomi med årliga underskott av stora mått. Är de alla komplett galna....?? Vad är det som kan få ex Dagens Industri eller andra s.k. ekonomiblaskor sätta in tänderna i det intressanta faktum att merparten av SL-trafiken

subventioneras av skattebetalare i Frankrike och Tyskland resp. fondsparare i USA...? ...en annan fråga, för hur länge till? Se nedan också mina funderingar kring EU konkurrenslagar.

ARRIVA

Arriva som dumpade senaste upphandlingen och kapat åt sig all trafik på samtliga "lokalbanor" utom "Spårväg City"

Förra året dumpande man den spårbundna trafiken med hela osannolika 90% för regionaltrafiken i Lappland, under andra anbudsgivare för samma trafik som har kunskap om trafiken.

Sitter just och bläddrar i Arrivas årsredovisning för 2011 – det bolag som om någon vecka skall ta över alla lokalbanor med tillhörande busstrafik i Stockholmsområdet

Man tror inte sina ögon när man läser eländet. Bolaget har gått med rejäla underskott varje år från 2007 t.o.m. 2011 och har enbart överlevt på aktieägartillskott från Deutsche Bahn på sammanlagt 365.518.000:- och konstaterar lakoniskt under rubriken "Förväntad framtida utveckling"; Bolaget är i behov av kapitaltillskott från moderbolaget....!!

Med en soliditet på 1,1% torde väl detta uttalande vara ett s.k. understatement!

Med Maud Olofsson som departementschef och ägare av SJ tåg tillät hon att SJ tåg fick 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. Bortsett att det är ett brott mot EU:s konkurrenslag och dominerande verksamhet.

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! **Statskapitalistiskt monopol** är resultatet av en borgerlig Alliansregerings avreglering, måste vara unik i västvärlden.

Då det rör sig om en koncession, vilket gör att det är mycket svårare att identifiera eventuella oegentligheter eftersom EU:s upphandlingsdirektiv inte är tillämpliga anser statens utredningsorgan. Det innebär att hela avregleringen är ett spektakel där juristerna på departementet 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 Näringsdepartementets 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 kan överklagas.

EU:s nya direktiv som gäller från den 15:e juli 2011 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.

Jodå, likaväl fick konkurrensverket i uppdrag att utreda ifall SJ;DB;ARRIVA;BOTNIATÅG i

en och samma person, hade en dominerande ställning vilket iså fall är ett brott mot EU lagen. Man utredde och utredde, man påminde och utredde, så kom kkv beslut: **då ärendet är för komplex och kkv inte har erforderliga resurser läggs utredningen ned utan att därmed ha tagit ställning.**

Lysande kkv, det är enklare att slingerbulta sig med Ölvemark/Scandorama som inte har tillräcklig med juridisk kompetens att ta till. Sorgligt kkv!

Se också artikeln rättsskandalen Ölvemark och Scandorama

Fortsättning ARRIVA:

Fick ett uppslag av en vän med god insikt att placera ytterligare ett "räkneverk" för dessa utländska subventioneringar på min webbsida. Hmmm värd att fundera över!

På något sätt har jag för mig att det är olagligt enligt EU-reglementet att stater går in och subventionerar upphandlad trafik i konkurrens med privata entreprenörer.

Detta skall jag börja med och undersöka, ett enkelt brev till kommissionen kan vara en första början!

Enligt mina sagesmän inom branschen hade Arriva dumpat sitt anbud E21 till SL med 30% under närmaste konkurrent (Veolia).

Jag får väl återkomma när jag grävt djupare.