

Svensk kollektivtrafik ”Oligopol, brott mot EU och svensk lag – eller en lysande affärsidé...?”

Enligt svensk Lag om Offentlig Upphandling åligger det trafikhuvudmännen att kontinuerligt upphandla kostnadseffektiv kollektivtrafik för länsinnevånarna till glädje och nytta.

I Stockholmsområdet innebär det att det stora och komplicerade trafiknätet med pendeltåg, lokalbanor, spårvagnar och bussar delas upp i allt större och gigantiska block vilka trafikutövarna får slåss om. Vilka är trafikutövarna? Inte ett enda svenskt företag kan vara med då anbuden är för stora med tillhörande bankgarantier för att få utföra trafiken att endast ett fåtal statliga utlands ägda företag som alla bedriver prisdumping på den svenska marknaden kan vara med.

Artikel 102 förbjuder företag som har en marknadsdominerande ställning att missbruka denna ställning. Dit kan höra till exempel underprissättning (dumpning) i syfte att slå ut svagare konkurrenter vilket är olagligt och huvudmännen som upphandlar struntar i. Hur kommer nybildade Trafiknämnder att agera, fortsätter man att acceptera det olagliga?

Lagen (2005:590) om finansiella förbindelser – transparenslagen; När staten eller kommuner (in- eller utländska) ger stöd till verksamheter som konkurrerar med andra företag finns en risk att konkurrensen snedvrids. Blotta misstanken om att ett annat företag får statligt stöd kan påverka konkurrenters benägenhet att konkurrera och investera. Det är därför viktigt att det är möjligt att granska hur allmänna medel används i förhållande till verksamheter som möter konkurrens.

Samtliga svenska länsbolag inkluderat SL är väl medvetna om att bolag som Arriva, Keolis ägda av tyska respektive franska järnvägen har förlorat miljarder kronor i Sverige i kampen med av franska statsbanken ägda Veolia och av utländska fonder ägda Nobina. Samtliga bolagen begär ständigt nytt kapital (aktieägare tillskott) av sina ägare för att undgå konkurs. Idag finns inte längre i Sverige något svenskt bolag som kan ge en offert. Detta har också inneburit att endast stora, multinationella företag kan räkna på uppdragen. Den inhemska konkurrensen existerar alltså ej längre.

En lysande affärsidé...?? Eller en synnerligen trist situation där vi får en oligopolsituation där verksamheten hålles igång genom kontinuerliga brott mot EUF-fördragets artiklar 107 & 108 med förbud mot statliga stöd?. Förutom att det strider mot lagen att dumpa sönder och samman en marknad som i sin tur har lett till en betydande utslagning av svenska familjeägda företag.

Samhällsrisk

Efter det att oligopolsituationen cementerats så kommer AB Storstockholms Lokaltrafik och övriga länsbolag i Sverige att sitta i knät på det fåtal operatörer som har resurser att lämna anbud. Då skall de fördolda ägarna hämta tillbaka alla de miljarder de förlorat under tidigare år.

Vägen dit kan ju också bjuda SL på en hel del överraskningar. Arriva, som genom aggressiv prisdumping kapat åt sig alla lokalbanor i Stockholmsområdet, måste för att undvika

likvidation få kontinuerliga ekonomiska stöd från Deutsche Bahn. Den här olagliga verksamheten har nu väckt stor uppmärksamhet i Tyskland och Bryssel. "Bundeskabinett" motsvarande regeringen har i dagarna beslutat att djupare övervaka DB och förhindra dumping erbjudanden från varken moder eller dotterbolag.

Från Sveriges bussresearrangörers sida kräver man;

- Vid kommande upphandlingar skall det tillämpas samma system som i Tyskland vid utlämnade block skall minst 50% brytas ned i storlek så att även de mindre svenska trafikföretag kan vara med och lämna anbud
- I kommande upphandlingar skall införas ett "skall-krav" att anbudsgivaren måste bekräfta att denna inte uppbär något statligt stöd som strider mot EUF-fördraget eller av ägare vars bolag har i Sverige en dominerande ställning.

Det handlar om att bevara svenska familjeägda företag i hela landet och inte minst ute i regionerna där antalet företag minskat i hundratal senaste åren.

Regeringen(Näringsdepartementet) bör ta sig en titt på hur systemet som tillämpas är förenlig med den nya lagen som skall leda till bättre konkurrens.

Kollektivtrafiknämnden som skulle övervaka den fria konkurrensen överlåter istället allt till länsbolaget för all upphandling och därmed har man gjort det enkelt för sig och inget av småföretagen kan vara med i upphandling inte ens enkel skoltrafik som är av stor ekonomisk betydelse – Stockholms E 25 stora upphandling kan bara egentligen 2 företag klara av med tillhörande garantier, båda borde inte få lämna anbud då man bryter mot konkurrenslagen. Hur menar någon att det skall fungera när exempelvis Wennerholm sitter som ordförande i alla SL verksamheter, i länsbolaget och i Trafiknämnden. Han sitter också som ordförande i föreningen svensk kollektivtrafik som uteslutande består av politiker och försöker tvinga samhället ständigt på mera pengar till en hopplös felkonstruerad kollektivtrafik.

Var finns den demokratiska kontroll funktionen? De av SL krävda ekonomiska garantier utesluter samtliga svenska företag att vara med i anbudet.

Det finns stor anledning att se över hela lagstiftningen en sväng till.

Här följer några av alla lagar som dagens upphandlande trafiknämnder och länsbolag bryter mot samt berörda statligt ägda subventionerade svenska dotterbolag

Här följer lagbrotten

"Altmark-domen". Där har EU:s dömande instanser fastställt att bolag med statligt stöd måste uppfylla följande fyra krav för att deras anbud inte omedelbart måste avvisas i enlighet med EU:s riktlinjer;

1. Det företag som får stöd skall faktiskt ha **ålagts skyldigheten att tillhandahålla** allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter skall vara klart definierade.
2. De kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas skall vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt.

3. Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst.

4. När det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna i ett konkret fall inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, skall storleken av den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med lämpliga transportmedel skulle ha åsamkats. (N.B. Altmarkdomen avsåg ett lokaltrafikföretag. "Lämpliga transportmedel" jämförs i rättspraxis med "lämpliga resurser" i allmän mening.)

Om inte **samtliga fyra punkter** är uppfyllda handlar det om statsstöd under artiklarna 107 och 108 EUF (87 och 88 EG).

Här skall man ha klart för sig att man måste kunna skilja mellan "olagligt" resp "lagligt stöd".

Det som exempelvis SL:s entreprenörer ägnar sig åt är enligt EU:s regelverk helt klart "olagligt stöd"

"Stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, vilket snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna ett visst företag eller viss produktion är oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning som det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Enligt etablerad rättspraxis anses handeln påverkas av stöd, som hindrar företag i andra medlemsstater från att etablera sig på den aktuella marknaden. Detta innebär att även stöd till rent lokal verksamhet kan vara olagligt."

Samtliga i Sverige registrerade statsägda företag med undantag av Nobina (!) arbetar med bidrag i form av aktieägartillskott från statliga ägare = statliga medel.

Eftersom inget av de aktuella bolagen "har ålagts skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster...." enligt "Altmarkts-domen" så är de suspenderade från att vinna en anbudsupphandling.

Vad innebär nu detta...?

Det finns bara ett bolag som klarar kriterierna i "Altmarkt", nämligen Nobina. Med tanke på att Nobina ligger nära gränsen att försättas i konkurs även efter den tillfälliga rekonstruktionen som bara är som en Asperin piller för en som är dödssjuk. Nobinas möjligheter med alla garantier som ex SL kräver är inte utan problem att uppfylla.

Som läsare undrar du säkert; "Varför har ingen överklagat de hittillsvarande tilldelningsbesluten.....???"

Tja, ytterst enkelt svar. Samtliga inblandade har händerna djupt nere i syltburken. Alla överlever enbart med statliga stöd.

Keolis är beroende på att de försöker gömma sig bakom fina årsberättelse med mycket flum men Notera att Keolis Sverige AB:s moderbolag "Keolis Nordic AB" under föregående år fick aktieägartillskott på ca 132.000.000:- SEK från "Keolis AS" ett statligt franskt företag för att klara "Keolis Sverige AB" från insolvens...?