

## Stockholms Landsting och SL luftaffärer

*Detta är en redogörelse så som jag ser och uppfattar siffror materialet jag lusläst! Alla siffror har kontrollerats av andra som har god insikt!*

Politiken och svindlande affärer inom kollektivtrafiken handlar denna redogörelse och detta är bara en liten, ynka liten verksamhet i Stockholms skärgård som det här handlar om. Än värre ser det ut med alla märkliga avtal inom kollektivtrafiken där politikerna genom agera som huvudmän slår ihjäl svenska familjeföretag genom att acceptera dumpning på den svenska marknaden av utländska statligt ägda bolag som förlorar miljarder i Sverige.

I Stockholm har det skrivits en del i pressen under sommaren 2013 om upphandlingen av skärgårdstrafik i Stockholm. Det kan vara svårt att förstå vad som sker i denna upphandling och vilka omständigheter som är viktiga i den fortsatta processen.

Jag tar mig därför friheten att utan övertoner ge en sammanfattning över läget och vad jag tror nu kommer att ske.

Jag vill lite diskret påpeka att det känns en aning pinsamt att politiker och f.d. chefspersoner i W-bolaget ger sig in i debatten i pressen utan att ha rejäla bakgrundskunskaper.

Upphandlingen görs av Stockholms Läns Landsting som äger SL ett idag pappers företag utan kompetenser som samtliga ligger hos Landstinget och omfattar all den skärgårds- och hamntrafik som landstingsägda Waxholmsbolaget bedriver. Upphandlingen omfattar norra, södra och mellersta skärgården samt Djurgårdsfärjorna. I upphandlingen för den mellersta skärgården ingår även ansvaret för Waxholmsbolagets hela planerings- och serviceverksamhet inklusive terminalerna. Strömma har lämnat in anbud på mellersta skärgården och hamntrafiken i samverkan med brittiska Serco. Övriga kända anbudsgivare är Stockholms Sjötrafik som drivs till mig gamla medarbetare samt Blidösundsbolaget tillsammans med Utö Rederi och Stockholm Info. Det kan finnas fler ännu så länge okända anbudsgivare.

Landstinget väntas fatta beslut om anbuden senast den 30 september 2013. Det första steget bör bli redan vid Trafiknämndens möte den 27 augusti. Landstingsstyrelsen möts sedan den 3 september och Landstingsfullmäktige den 17 september. Orsaken till brådskan är att man vill utnyttja en övergångsregel i den nya Kollektivtrafiklagen. Enligt denna behöver man inte följa lagens bestämmelser om upphandlingen inlett före 1 augusti 2012 och tilldelningsbeslut fattas före 1 oktober 2013. Detta undantag är mycket förmånligt för landstinget, som sedan kan göra lite hur man vill under de 10-15 år som avtalen med entreprenörerna gäller.

Missar man tidsramen tvingas man göra om upphandlingen under de nya hårda reglerna. Detta kan bli mycket svårt. Bland annat tvingas man utlysa s.k. allmän trafik med därtill hörande trafikplikt för alla de linjer där man vill subventionera biljettpiserna. För att göra det måste man enligt EU:s rättspraxis visa att det finns ett faktiskt behov av allmän trafik, till följd av att det inte skulle finnas tillräckligt med regelbundna transporttjänster om konkurrensen vore fri och inte enbart ett politisk utan sanningshalt.

Detta är en svår och komplicerad uppgift, kanske oöverstigligt svår. Det är länge sedan som konkurrensen var fri vilket som sagt inte är längre. Waxholmsbolagets trafik har varit kraftigt subventionerad i över 40 år, numera med två tredjedelar. Det har gjort det nästan omöjligt att driva kommersiell trafik på samma linjer. Det finns många linjer med stort passagerarunderlag som skulle kunna bedrivas kommersiellt, om privata rederier slapp ifrån att konkurrera med subventionerad trafik. Stockholm-Vaxholm är ett exempel, men det finns många fler resmål, till exempel Grinda, Gällnö, Husarö, Utö, Fjärdlång, Kymmendö, Ornö, Siaröfortet, Ängsö, Norröra, Svartlöga och Rödlöga.

Beslut om allmän trafik kan överklagas och tillsynsmyndigheten är Transportstyrelsen som skall övervaka att allt går rätt till. En myndighet som har sina brister och vars förmåga måste betraktas kritiskt...

Bakgrunden till att upphandlingen över huvud taget äger rum, är att landstingets stora subventioner av Waxholmsbolagets biljettpriser strider mot såväl EU:s statsstödsregler som EU:s Kollektivtrafik- och Cabotageförordningar. Detta har man haft klart för sig under flera år. Två tredjedelar av kostnaderna täcks med skattemedel, men det är bara Waxholmsbolaget som får del av pengarna, inga andra. EU:s lagar gör ingen skillnad mellan privata och offentliga företag. När svenska staten gjorde svensk lag av Kollektivtrafik- och Cabotageförordningarna för några år sedan, insåg landstinget att det inte längre gick att köra vidare i gamla hjulspår och satte igång arbetet med upphandlingen.

Denna upphandling har givit upphov till en omfattande och delvis också förvirrad debatt i massmedia. Förvirringen kan bero på att inte många läst det gigantiska upphandlingsunderlaget som omfattar 132 datafiler med tillsammans över 1000 sidor, svårtolkade även för anbudsgivarna som ställde över 200 frågor under arbetets gång i vintras. Det vanligaste missförståndet är att de tidtabeller som anbudsgivarna skulle räkna på, också är den trafik som faktiskt skall bedrivas fr.o.m. vårtidtabellen 2014.

Det måste ses som underlag för jämförbara kostnadskalkyler, något som också hävdats från landstingets sida. Förutom att man förbehåller sig rätten att beställa ytterligare tio procent mer trafik från den/de entreprenörer som utses, så säger landstinget att man vill upphandla ett antal mindre linjer separat under hösten.

Till detta kommer Trafiknämndens beslut den 21 maj att köpa in och ”delsubventionera” platser på Cinderella-båtarnas snabbgående trafik till Möja och Sandhamn. Jag vet idag inte exakt vad detta innebär, men det verkar som om Cinderella-trafiken kommer att få fler resenärer. Det löser problemet med att utflyktsresenärer till Möja skulle få alltför kort tid på sig i land enligt anbudsunderlagets tidtabeller. Detta fördes fram i en debattartikel i Svenska Dagbladet så sent som den 6 augusti 2013.

En annan fråga som fått stort utrymme i media är uppsägningen av Waxholmsbåtarnas befälhavare, de flesta med Stockholms Sjötrafik som arbetsgivare (mina gamla kollegor). Sjötrafiken uppger att man vill gardera sig i händelse av att man inte vinner upphandlingen. Befälhavarna har ju ingen skyldighet att ta anställning hos det vinnande bolaget och det skulle tvinga ett litet företag som just förlorat alla sina intäkter, att ta stora löpande kostnader med konkurs som oundviklig följd.

Facket motsätter sig uppsägningarna och frågan ser just nu ut att hamna i Arbetsdomstolen. Det hela spetsas till av att EU-kommissionen anser att krav på övertagande av fartyg och personal strider mot EU:s lagar. Dessa skulle alltså gå på tvärs mot bestämmelserna om s.k. verksamhetsövergång i den svenska lagen om anställningsskydd. Om landstinget missar tidsfristen tvingas man ta ställning även till en eventuell konflikt med EU.

Vissa av mina läsare känner säkert till att jag är mycket engagerad i försöken att få stopp på utslagning av svenska trafikföretag där multinationella jättar med skattepengar i ryggen dumpar sina anbud vid entreprenadupphandlingar; Arriva, Keolis och Veolia. Bolag som aldrig genererat några vinster utan under den senaste 10-årsperioden tillförts miljarder av skattemedel från Tyskland och Frankrike. F.n. behandlar EU-kommissionen ett mål mot Arriva för brott mot ”Article 107(1)TFEU” där Deutsche Bahn genom att trixa med en rad dotterbolag försöker dölja överföringen av skattefinansierade medel till Arriva Sverige. Detta fleråriga arbete har givit mig en tämligen gedigen erfarenhet av EU:s statsstödsregler samt Kollektivtrafik- och Cabotageförordningar.

Med detta som grund vill jag påpeka att en konflikt mellan EU:s regler och lagar kontra svensk lagstiftning om verksamhetsövergång kan bli en utdragen rysare.

Så jag har all förståelse för att landstinget vill hålla sina tidsplaner. Detta både med hänsyn till ofantliga processkostnader samt tryggheten för berörd personal. En av många begärd förnyad upphandlingsomgång skulle enbart gynna en kader av advokater som á 4.500:- kr/timme med lysande ögon skulle trygga sin utkomst de närmaste 6 åren.

Många har också höjt på ögonbrynen över de kostnader för konsulter som landstinget dragit på sig sedan 2009 – över 12 miljoner. Men man bör kanske jämföra detta med de dryga 1000 miljoner ( 1 miljard) som betalats ut till Waxholmsbolaget under samma tid.

Utvecklingen av Waxholmsbolagets kostnader har varit explosiv. 1996 transporterade man 1,4 miljoner passagerare i skärgårdstrafik. Landstinget ställde upp med 88 miljoner av skattemedel, motsvarande 63 kronor per resenär. Förra året hade man lika många passagerare (exkl. Cinderellas som man började räkna in i statistiken 2012). För denna trafik fick man hela 235 miljoner av skattemedel, motsvarande 147 kronor per resenär. Ökningen är sju gånger större än inflationen och framstår för mig som helt oförklarlig. Branschens egna kostnadsökningar ligger inte ens i närheten av detta.

Nu behöver man knappast vara advokat för att kunna läsa innantill i lagar och förordningar. Kanske mest viktigt därutöver är att noga studera de rättsfall som finns i anknytning till denna kategori av knepiga frågor.

Seminarier som hållits i Bryssel kring exempelvis Case C-305/89 ”Alfa Romeo”, C-482/99 ”Stardust Marine” eller C-280/00 ”Altmark”.

Tre ytterst viktiga och totalt vägledande domar som gäller detta område.

Under en upphandling kan man justera upplägget om anbudsgivare påtalar oklarheter, felaktiga premisser eller annat som försvårar eller omöjliggör anbud. Detta så länge som någon part inte förfördelas och ändringarna kommuniceras och icke beivras.

Jag vill påstå att Landstingets skattefinansiering av W-bolaget är att klassas som ”otillåtet statsstöd” hämtar jag argumenten ur Kommissionens beslut av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 106.2 i EUF-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

“I sin dom i målet Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (”Altmark”) fann EG-domstolen att ersättning för offentliga tjänster inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107(1)TFEU i fördraget under förutsättning att fyra kumulativa kriterier är uppfyllda.

För det första skall det företag som får stöd faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter skall vara klart definierade.

För det andra skall de kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt.

För det tredje får ersättningen 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.

Slutligen konstaterade EG-domstolen att 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.”

Landstingets stöd till Waxholmsbolaget har sedan Sveriges inträde i EU 1995 bara uppfyllt det tredje Altmark-kriteriet och är därmed statsstöd.

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 enligt artikel 107.1 TEUF 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.

Bakgrunden till att upphandlingen över huvud taget äger rum, är alltså att landstingets stora subventioner av Waxholmsbolagets biljettpriser strider mot såväl EU:s statsstödsregler som EU:s Kollektivtrafik- och Cabotageförordningar. Detta har man haft klart för sig under flera år. Två tredjedelar av kostnaderna täcks med skattemedel, men det är bara Waxholmsbolaget som får del av pengarna, inga andra. Hur kan detta vara förenlig med Alliansnes politik och ständiga utspel om att minska utgifterna samt privatisera?

Den som orka läsa ända hit, ställ dig frågan, kan detta vara den enda möjliga vägen för att driva trafik i Sverige eller kan det finnas alternativa lösningar med samma frekvens för kunderna till en för samhället betydligt lägre kostnad? Är det rimligt att små företag utan juridisk kompetens, men annars kan allt om hur man sköter en trafik, blir utslagna bara för att man inte kan läsa 132 datafiler med tillsammans över 1000 sidor, svårtolkade även för anbudsgivarna som ställde över 200 frågor under arbetets gång i vintras?

Frågan skall ställas då sjukvården, äldrevården, polisen och andra för oss viktiga verksamheter lider av brister, bara för att kollektivtrafiken tillåtes förbruka gigantiska pengar, förstörelse som pågår runt om i Sverige.

132 datafiler med tillsammans över 1000 sidor, svårtolkade även för anbudsgivarna som ställde över 200 frågor under arbetets gång i vintras tror någon att det blir en enda mer resenär? Så ser vardagen ut även för en liten bussföretagare i Dalsland inland med 3 skolskjutsar som blir av med dessa till förmån av Norska Statens Nettbuss som klara av alla handlingar som krävs som den lille företagaren skött i årtionden, blev det billigare, NEJ, det blev 30% dyrare, enligt kommunen?

Varför reagera ingen, varför finns det inte ett enda parti som talar om att befria Sverige från dessa administrativa bojar där regional och lokal politiker tillåts beställa fordon som gjort ett helt samhälle sårbart, så snart det kommer lite snö stannar Sverige? Man köper tåg som är odugliga, man köper bussar som om vi bodde i solskenslandet utan regn, snö och varma dagar och Spårvagnar där det mesta är fel om dom överhuvudtaget går att köra. För att inte tala om SJ som sparat ut totalt!

Och ingen är ansvarig!

1985 skrev jag ett antal insändare och brev till politikerna och varnade för beslutet att överföra trafikansvaret från trafikföretagen till politikerstyrda verksamheter, man behöver inte vara Einstein för att förstå att det blir självgenerande med ständigt nya regelverk som snart är en kopia av planhushållning något som även sittande regering insett och förändrade lagen så att vi fick ännu en ny myndighet som reglerar ytterligare en sväng och den så kallade avregleringen försvann i ännu en sörja av pålagor som tar livet av de fåtal svenska enskilda företag som finns kvar. Hur en svensk politiker kan vara med och stöttat icke svenska koncerner som dumpar den svenska marknaden med statliga pengar för att slå sönder all konkurrens och den dag man är där, då ställer dom villkoren för politikerna som lär få böja sig. Samtidigt som vi har tagit livet av all privat verksamhet i denna bransch, jag undrar hur en Alliance av borgerliga partier kan rättfärdiga detta inför sin valmanskår. Va vad det jag sa, skulle jag enkelt påstå, jag skrev om detta 1985 och det blev än värre och ingen fundera ens på att ändra?

Fundera över detta och tala med din politiker hur man skall gå till väga för att få stopp på det hela eller sluta med och gnäll när det inte finns doktorer och sjuksköterskor, väntetider på akuten, avdelningar på sjukhusen stängs, vårdgaranti införs som i andra länder skulle uppfattas som en skymf, äldreboende som har problem då det saknas folk som bryr sig och det får bara fortsätta.

Mvh  
Toni