

DSB blir ett privat bolag?

Även i Danmark har regeringen insett att de enorma bidrag till järnvägen liksom i Sverige är ett svart hål och måste rättas till. Som alltid när politikerna misslyckats och stabbiga tjänstemän drivit verksamheten till konkurs om vanlig normal bokföring används, då återstår det förhatliga privata kapitalet eller den tyska statsjärnvägen (DB) som tillika är Europas största bidragstagare att köpa över DSB.

Att SNCF skulle vara med på banan är knappast troligt, men DB som leker med miljarderna som farbror Anka i Ankeborg för dem ligger Danmark säkerligen strategisk väl till och så kan man knyta ihop med svenska järnvägen och det redan i Sverige skapade statskapitaliska monopollet kan utvidgas norrut.

Danske regeringen har för avsikt senast till 2022 privatisera järnvägen vilket är 12 år senare än vad EU direktivet föreskriver, men sedan när bryr sig danskarna om regelverk från EU annat än att hämta bidrag till idiotiska vindkraftverk (*som bara fungera med subventioner i 6 led tillverkas av Vestra*) och så har vi jordbruket samt djurhållningen, med dessa EU bidrag kan man dumpa smörpriset varför det är mitt inne i Kina billigare för hotellen att köpa ARLA Lurpak (Bredgott) än nationell smör.

De 5-10 miljarder danska kronor som utförsäljningen av DSB är tänkt att inbringa vilket för tyska DB motsvara portokassan är det en munbit, pengarna skall användas till att elektrifiera järnvägssträckningar på Jylland påstår regeringen. Då tågen bara kan köras med dieseltåg.

Danska regeringen skall av monopolisera persontrafiken och låta alla privata aktörer bjuda på trafiken, något som är en omskrivning för att Danmark var med 1996 och skrev på EU doktrinen att avreglera all järnvägstrafik, EU doktrinen är tvingande och skulle ha varit genomfört fram till 1 juni 2008. Sverige klarade det inte förrän till 1 oktober 2010 så att SJ och DB kunde skapa via ett gemensamt ägt bolag ett nytt monopol, statskapitalistiskt monopol under ledning av ett centerstyrt departement och lakejen Adelsohn (m) som i praktiken är han som förverkliga Ohly:s (v) kommunistisk trafikpolitik.

Konkurrensverket utreder och vad dom utreder är nog en gåta då det hela är uppenbart. Det är förbjudet för SJ och DB att agera i ett gemensamt bolag och det blir inte bättre av att DB förvärvade engelska börsbolaget Arriva som redan bedriver verksamhet i Sverige. (skåne och östgötatrafiken) Det är ett brott mot EU:s lag om dominerande ställning vilket tillhör grundpelarna i Europa politiken. Detta fullständigt ignorera SJ styrelse med Adelson som är van att domstolar är till för statlig verksamhet där det är han som för fram vad som är rätt och fel.

Om Konkurrensverket söker vägar för att slippa agera är en öppen fråga. Så snart kkv har sagt sitt blir det en fråga för EU domstolen, för EU avdelning konkurrenshinder. DB:s förvärv av ARRIVA ledde till att DB var tvungen att sälja samtliga tåg och buss verksamheter i Tyskland som Arriva bedrev, svenska Näringsdepartementet försov sig, mera illa är att merparten aldrig förstått skadan [och det olagliga när man tillåter 2 företag ta över merparten av den svenska kollektivtrafiken.](#)

[Eftersom Arriva numera DB ägt också bedriver busstrafik i Sverige skulle det vara en fråga för BR om BR hade fungerat som förbund och inte lakej till storbolagen och där finns även Arriva med.](#)

[Ett brott mot fri verksamhet som DB är ansvarig för genom förvärvet av Arriva.](#)

Det mest kriminella är dock att SJ ledning och styrelse går fria från straff, så är den svenska lagen, vilket i sig är märklig att man kan bestämma saker och genomföra det med vetskap om att det strider mot allehanda lagar. Det svenska rättssystemet är urholkat och tillsynsmyndigheterna fungera inte. I vems intresse arbetar en regering, för att behålla statligt monopol bakvägen eller fri konkurrens som man gick till val med?

Så snart det handlar om järnväg upphör normal fungerande hjärnfunktioner, folk orka inte sätta sig in i det hela, miljarderna rullar ut. Krav på service och punktlighet är abstrakta ting, monopolets ledningsfigurer är utan ansvar eller inser inte deras ansvar inför kunden. I detta politiska absurda

läge kommer snillrika statstjänstemän på att man kan skapa en resegaranti. Det är ju skitsamma vad man hitta på eftersom skattebetalarna i slutändan betalar eländet, men att åtgärda eländet och börja med att byta ut styrelse och en förfärlig ledning det orka man inte med.

Däremot är man duktig på att avleda orsaken till allt strul och då är alltid någon annan ansvarig. Styrelsen är av politikerna tillsatta papegojor som saknar även de mest grundläggande kunskapen. Allt medan skattepengarna rinner ut vilket rättfärdiga vilka lögnare som helst och med detta nöjer sig media och folket.

En fråga som alltid göms undan är varför vi tillsammans med endast Norge , skamligt nog inte har, en konstitutionsdomstol?

En fungerande demokrati kräver kontroll av myndigheter och rättssystemet, med en konstitutionsdomstol skulle excesser som Adelson &co står för inte vara möjliga eller så skulle fängelserna vara överfulla med statliga tjänstemän och politiker...

Det finns grundläggande missar i den svenska avregleringen av järnvägen:

- 1) Man ändrade inte lagen så att lok och vagnar kan intecknas på samma vis som vilken annan handelsvara liksom flygplan, bussar, lastbilar etc det krävs ändringar i finanslagarna, i banklagen för att bara ta några exempel.
- 2) Det finns inga svenska börsbolag som satsar i kollektivtrafiken då det fortsatt är en djungel av tillämpningar, regler och lagar som kollidera med varandra varför det råder total rättsosäkerhet.
- 3) Avreglera man måste och infrastrukturen utsätts för konkurrens och inte som nu att Transportstyrelsen producera mängder av begränsningar vilka i princip omöjliggör en fri konkurrens. Hela systemet är fel och så långt bort från avreglering man kan komma.
- 4) Alla (?) operatörer skall tvingas vara med i ett gemensamt bokningssystem där det föreskrivs att 1,5 år i förväg skall man ansöka om tidtabellslägen och svar får man några månader innan trafikstart.
- 5) Lok och vagnar som framförs i Sverige kräver egen besiktning som strider mot ingångna EU avtal och fri rörlighet över gränserna. Svenska myndigheten kräver för att lok och vagnar ett svenskt certifikat vilket är tillika särkrav som inte gäller om vagnar från andra UIC länder vilka

trafikera Sverige. Det handlar om svenska säkerhetsföreskrifter och därmed är den gemensamma plattformen UIC i Paris där alla regler skall behandlas satt ur spel, också ett sätt att begränsa den fria konkurrensen.

- 6) Transportverket ger endast tidtabeller för ett år, vilket omöjliggör en planering annat än för SJ / DB med sin dominerande ställning.

Listan kan göras mycket längre och den som har minsta kunskap om fri marknad vet vad Maud Olofsson presterat är en skam för Sverige.