

Citat:

## **Kollektivtrafiken kan fungera mycket bättre – och vara billigare**

**Stoppa miljardrullningen i kollektivtrafiken. Och få bättre trafik. Det är fullt möjligt om upphandlingarna görs på ett bättre sätt, skriver Maryam Yazdanfar, kommunikationschef på Nobina Sverige**

I praktiken blir branschens svaga lönsamhet ännu ett hot mot de ambitiösa, men allt mer orealistiska planerna på en fördubbling av resandet med kollektivtrafiken och senare även en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel.

Men bilden av bussbranschen är faktiskt mer nyanserad än så. Det finns företag, stora och små, som även med normala näringslivsmått har en god, ibland mycket god lönsamhet.

Ta Flygbussarna som de senaste åren har visat en hälsosam vinstmarginal på nästan fjorton procent. Eller Karlssonbuss i Vaggeryd som de tre senaste åren haft en vinstmarginal på 10 – 17 procent. Byberg & Nordin hade 2011 nio procents vinstmarginal. Håbo Buss ligger år efter år mellan 22 och 23 procents marginal. Hörvalls Trafik i Kiruna hade i fjol 9,9 procents vinstmarginal.

Och så vidare. Allt är inte misär.

### **Linjetrafiken drar ner**

Det är den upphandlade linjetrafiken som kraftigt drar ner hela branschens ekonomi.

Beställningstrafik, researrangörer och anslutningstrafik har en helt annan och sundare ekonomi. Det är storföretagen som sänker branschens ekonomi, medan små och medelstora bussföretag (upp till 500 anställda) har en hyfsad ekonomi och konkurrenskraft.

Alla storföretag bidrar inte heller till att underminera branschen ekonomiskt.

Icke statliga Nobina har en betydligt sundare ekonomi än de statliga jättar som agerar på den svenska marknaden. De utländska, offentligt ägda trafikföretagen saboterar faktiskt hela branschens ekonomi. År efter år. Och man gör det, vågar vi påstå, med utländska statliga pengar i ryggen.

Det är alltså inte så att svensk bussbransch är ett enda moras av olönsamma företag.

### **Slår undan livskraft**

Genom att de statliga utländska jättarna utgör några av de största aktörerna inom kollektivtrafiken samtidigt som de förlorar hundratals miljoner varje år slår de undan förutsättningarna för en nödvändig utveckling av näringen.

Risken är dessutom påtaglig att situationen förvärras de närmaste åren, inte minst genom Arrivas stora expansion i Stockholmområdet. Hittills har vi inte stött på en enda

bransch-kunnig bedömare som tror på det bärkraftiga i det anbud som Arriva vann den så kallade E20-upphandlingen med och där man låg 24 – 30 procent under närmaste konkurrent.

Därför är det beklämmande att regeringen nyligen har bestämt sig för en tandlös, ny lagstiftning om otillåtet statsstöd. Det hade varit angeläget att få en prövning av frågan om de utländska statliga jättarna verkligen följer spelreglerna. Nu låter inte regeringen ens Konkurrensverket vara tillsynsmyndighet i frågan.

Men är det inte bra att utländska skattebetalare subventionerar svensk kollektivtrafik?

Nej, det är det inte. Det snedvrider marknaden och gör att välskötta företag som inte får in statliga pengar från utlandet missgynnas. Ofta handlar det om välskötta, kreativa och dynamiska företag som skulle kunna bidra åtskilligt till att utveckla branschen till resenärernas nytta. Och locka nya kundgrupper till kollektivtrafiken.

Nu ges de inte chansen.

Det skadar också fördubblingsarbetet. När de utländska statliga jättarna i praktiken ges dubbelt skattestöd (både från sina hemländer och från svenska regioner/landsting) och skyddas från all konkurrens genom allmän trafikplikt finns det inte mycket utvecklingsmöjligheter kvar. Fördubblingen blir allt mer en hägring i fjärran.

De makthavare som sedan många år kontrollerar kollektivtrafiken har knappast imponerat med sin förmåga att utveckla resandet även om det finns undantag. Däremot har man låtit kostnaderna rusa i höjden, vilket [en annan BR-rapport](#) nyligen har visat.

### **Receptet**

Receptet på problemet ligger knappast i den sänkning av skattetrycket på busstrafiken med 400 miljoner som BR föreslår. Den kan jämföras med de närmare 220 miljoner som Arriva, Keolis och Nettbuss i Sverige förlorade enbart under 2011.

Alldeles bortsett från att Anders Borg knappast lär bevärdiga kravet på sänkt skatt ens en gäspning blir effekten inte att de livskraftiga och välskötta bussföretagen skulle gynnas särskilt mycket. Istället belönas de statliga utländska jättarna som genom att sätta osunda priser i upphandlingar sänker hela branschen. De kan fortsätta att köra olönsamt, samtidigt som de premieras av samhället genom sänkta skatter.

En skattesänkning av det slag som BR föreslår kommer dessutom knappast att öka den ekonomiska kraften hos bussbranschen i stort. Istället är risken stor att sänkningen äts upp genom att priserna i den upphandlade trafiken pressas ännu mer. Då är ju inte mycket vunnet.

Möjligen skulle den lilla del av linjetrafiken som är kommersiell samt turist- och beställningstrafiken gynnas.

Lösningen ligger i stället i att verkligen öppna marknaden, så som var tänkt med den nya (nåja, halvgamla) kollektivtrafiklagen. Bussbolagen måste få ett betydligt ökat inflytande över prissättning och ges möjligheter att verkligen utveckla en marknad. Och Konkurrensverket

måste få i uppdrag att granska om de utländska statsägda företagen verkligen följer EU:s spelregler.

Dessutom måste de offentliga upphandlarna ta ett ansvar för att inte släppa igenom orealistiskt låga anbud.

**Maryam Yazdanfar, kommunikationschef på Nobina Sverige**