

## En bransch med socialbidragskultur?

### Ulo Maasing gör enkla klara konstateranden - Bussbranschen och marknadsekonomi

<http://maasing.wordpress.com/>

Artikeln är publicerat den 23 dec 2008

De båda svenska busstillverkarna Volvo och Scania skrev tillsammans med Bussbranschens Riksförbund, BR, i förra veckan [ett långt brev](#) till regeringen. Syftet är att stimulera avancerad bussteknologi och ökad kollektivtrafik. Förslagen har en hel del förtjänster. I andra avseenden imponerar inte brevet.

Delvis är bussbranschens krav på olika skattesänkningar för busstrafiken tröttsamt förutsägbara. Det är visserligen i linje med den socialbidragarkultur som nu sprider sig bland många storföretag, men effekterna av de önskade skattelättnaderna kommer knappast att bli vare sig mer avancerad bussteknologi eller en ökad kollektivtrafik.

Varför?

Svaret är så enkelt att det nästan är banalt. Svenska bussföretag har historiskt visat att de är dåliga på att ta betalt. Finns det en möjlighet att pressa priserna (och ibland även när det inte finns det) för att sno åt sig uppdrag från en konkurrent, ja då gör man det. Sedan klagar man över den dåliga lönsamheten i branschen och över att andra alltid räknar orimligt lågt på sina anbud eller körningar.

Så kommer det säkert också att gå med de skattesänkningar som branschen nu vill ha. De kommer inte att leda till stärkt ekonomi. I stället kommer de att gradvis ätas upp av pressade priser från bolagens sida. Inte ens om dieseln vore gratis skulle man klara att nå långsiktiga förbättringar av lönsamheten.

I själva verket har branschen själv grävt ner sig i det lönsamhetsmoras man befinner sig i. Och storföretagen har ställt till det för alla.

I kollektivtrafiken har de under årtionden köpt sig marknadsandelar genom att lägga alldeles för låga anbud när huvudmännen har handlat upp trafik.

Visst har trafikupphandlingarna haft sina brister med avtalskonstruktioner och misslyckade index som har spätt på problemen. Men huvudansvaret för prisnivåerna i kollektivtrafiken ligger hos ledningen för storföretagen i branschen. Det är i hög grad de som har satt priserna. Men de har inte klarat sina grundläggande, affärsmässiga uppgifter: att räkna rätt, göra kompetenta riskbedömningar och framtidsanalyser. För detta får nu alla företag i branschen ta stryk.

“Anbudsupphandlingar och bruttoavtal har medfört en minskad lönsamhet i branschen med åtföljande konkurser och förlustsiffror i redovisningen”, skriver bussbranschen i sitt brev till

regeringen. Det är en friserad historieskrivning. Ingen har ju tvingat bussföretagen att lägga sig så lågt som man har gjort i sina bud. De har själva fattat besluten om underprissättning. Nu vill man att andra betalar notan.

Dessutom får man inte glömma att anbudsupphandlingarna blev ett brutalt uppvaknande för en bransch som historiskt alltid varit en skyddad verkstad. Tidigare hade bussbolagen sina egna koncessioner och körde linjetrafik utan någon som helst konkurrens.

I turist- och beställningstrafiken var situationen likartad. Den som ville ge sig in i branschen måste söka trafik tillstånd. Myndigheterna avgjorde då om det fanns "behov" av ytterligare turistbussar och frågade alltid bussbranschen om dess synpunkter. De befintliga bussbolagen sa alltid nej, varpå myndigheterna gjorde tummen ner. "Behovet" fanns inte.

Sedan dess har behovsprövningen av turist- och beställningstrafiken sedan länge försvunnit. Följden har blivit att de bussföretag som arbetar inom det området generellt har klarat sig betydligt bättre än storföretagen, trots de stordriftsfördelar och den möjlighet att anställa experter som dessa har. Förklaringen ligger i att de företag som arbetar inom turist- och beställningstrafik har lärt sig att arbeta marknadsekonomiskt.

Att arbeta som företagare i en marknadsekonomi har däremot aldrig legat storföretagen i svensk bussbransch varmt om hjärtat... Då är det enklare att gå med håven till skattebetalarna.

Det vore onekligen uppfriskande om BR kunde klargöra sin syn på en avreglering av marknaden. Och om man tror på marknadsekonomi. BR-chefen Anna Grönlund (bilden) sitter som expert i den statliga utredningen om ökad konkurrens i kollektivtrafiken. Vilka slutsatser drar hon av sina expertkunskaper?

Bussbranschen vill också införa skrotningspremier för äldre bussar. Nu är ju dessa knappast ett miljöproblem av någon dignitet, utan premierna skulle i praktiken bara vara en metod för att med hjälp av skattepengar skapa en större marknad för främst Scania och Volvos försäljning av nya bussar. Bättre vore då att satsa pengarna på en utbyggd kollektivtrafik.

Kravet på en skrotningspremie går också stick i stäv med den kritik som bussbranschen tidigare har riktat mot trafikhuvudmännens krav på bussarnas ålder i samband med upphandlingar. Det är krav som leder till en stor kapitalförstöring, genom att bussar tas ur trafik långt innan deras livstid är slut. Istället för att kräva skrotningspremier borde BR ta ett snack med kompisarna i Svensk Kollektivtrafik för att få hejd på kapitalförstöringen.

Men även här väljer bussbranschen socialbidragslinjen.

Man missar också det mest centrala när det gäller att öka kollektivtrafiken och resandet med denna – trafikpolitiken och samhällsplaneringen. Att få till stånd en omfattande överflyttning av människors resande från bil till kollektivtrafik kräver restriktioner för biltrafiken. Det vet

alla som har satt sig in i frågan. Men här ligger bussbranschen lågt när man skriver till regeringen...