

Här följer ett antal artiklar från 2000, 2001 och se vad som hänt sedan dess?

Infört artikel i detta nyhetsbrev år 2001 – ser du någon skillnad till idag 6 år senare?

"Business as usual" - och Bussbranschen...

Sju punkter som Branschföreningen borde ta till sig istället för allt nonsens.

2001-08-09

1)

Helstatliga Posten vill sälja Postgirot

2)

Volvo buss & lastbilar och miljömotorer!

3)

Ett sjukt system som försöker mörka ! Var finns Bussbranschens förening?

4)

Spriten, Bussbolagen, Bussförbundet och rättssäkerheten

Bussförbundet gör sig medansvarig till Svenska Statens lagbrott

5)

Socialdemokraternas referensgrupp för infrastruktur

20 utredare därav 16 som är män som anser att det skall vara

könkvotering

6)

Till näst sist!...

med anledning av en nyväckt debatt om bussbranschen och dess status!

7)

Till sist...

Kartell & Monopol

1)

Helstatliga Posten vill sälja Postgirot och vill inte vara sämre än Telia varför man säljer via ett holländskt bolag för att undgå skatt på reavinsten i Sverige, (sånt händer nog bara i Sverige).

Skatteutskottets ordförande Arne Kjörnsberg (s) kan inte hålla reda på företagens samhällsansvar och politikerns roll i samhället samt riksdagens ledamöters ansvar mot sina väljare.

Vad vore bättre än insikten att ändra Sveriges lagar på beskattning som möjliggjorde att företagen som säljer får behålla vinsten i egna företaget och detta skall inte i sedvanlig ordning gälla endast storbolagen utan även de små samt de viktiga familjeföretagen. I länder

som Tyskland, Danmark och Holland har man slopat kapitalvinstskatten för företagen. Ett företag med en stadig kassa gör mer nytta med intjänade pengar än vårdslösa politiker oaktat färg kullören. Det är framgångsrika företag som skapar tillväxt i ekonomin och därmed ökar skatte inkomsterna för stat, landsting och kommuner.

Bussbranschen har därför all anledning att med gemensam styrka ansluta sig till de organisationer som verkar för att Sverige ska avskaffa alla skadliga skatter. Mitt råd till bussförbundet är att börja ägna sig åt väsentligheter och sluta gräva ned sig i allehanda nonsens ärenden som tar tid och inte leder framåt. Detta skulle gynna alla i bussbranschen bättre än många av bidragen.

2)

Volvo buss & lastbilar och miljömotorer!

På Volvos hemsida för tunga fordon har man sedan flera år slagit sig för bröstet att man har dom renaste motorerna! Med allehanda hokuspokus argument, partikelfilter "utan" verkan mot nano-partiklar, som är dom verklig farliga och cancer framkallande, vilseleder man köparna och politikerna.

Bussbranschens företrädare slukar "lögnerna" med hull och hår och skriver på sina hemsidor (de få som har sådana) att vi kör med miljövänliga bussar från Volvo med miljömotorer osv. Sanningen är den att 16-liters motorn och andra inte uppfyller kraven för EURO 3 utsläppen. (vilket gäller från oktober 2001) Skälet skulle vara att fusionen Volvo - Scania gick om intet. Det är alltså EU:s fel att Volvo inte har motorer som uppfyller miljökraven.

Ingen ställer frågan, vad sysslade Volvo med under alla år som man visste om att EURO 3 kravet kommer? Istället kommer en lysande bort förklaring, att det är pga att Volvo inte fick förvärva Scania !

Grattis till alla som tror på sagorna från Hisingen! Begär ersättning av Volvo för löften som inte motsvarar en sedan år välkänd lag.

3)

Ett sjukt system som försöker mörka ! Var finns Bussbranschens förening?

Nya eländen står inför dörren till en redan hårt utsatt bussnäring. Ibland tror man inte sina egna ögon. Återigen är det en statlig kommitté som föreslår en ny lag som direkt strider mot EU:s mest väsentliga lagar, nämligen **mot** närings- och konkurrens friheten vilken även kommer att drabba bussbranschens "fria" företagare.

Upphandlingskommittén presenterade före sommarpausen (2001) sitt slutbetänkande vilket nu är ute på remiss.

I korta drag betyder det att kommunala bolag skall "kunna ha" företräde framför privata företag i en upphandling. **EU:s upphandlings lagstiftning skulle därmed sättas ur spel.**

Det finns två allvarliga aspekter i detta - dels struntar kommittén, som är tillsatt av sina "troende partikamrater", i EU:s lagstiftning, vilken enligt grundlagen står över den svenska. Dessutom struntar man i näringsfriheten och respekten för det enskilda företagandet.

Svågerpolitik inom förvaltningen och inom rörelsen leder till att dom "egna" bolagen som är i kommunens eller landstingets ägo skulle därmed ha företräde i en upphandling.

Det finns idag över 1000 bolag som ägs av kommunerna med närmare 120 miljarder kronor i omsättning. (*finns ingen motsvarighet i hela västvärlden*)

Kommunens upphandlare kommer med all sannolikhet att utsättas för påtryckningar från facket, kommunpolitikerna, anställda och andra medverkande. Redan idag sjuka bolag skall därmed bibehållas. Mestadels sitter samma personer i ledningen för dessa bolag som också

återfinns i kommunen i ledande ställning. Olagligt är det, men vem bryr sig? Var finns Bussbranschens kraftfulla agerande mot rättsövergreppet? Vem bryr sig när det handlar om ett beställningsarbete från "rörelsen" som upphandlingskommittén fått i uppdrag att utforma. *Skendemokrati* skulle detta firmeras i andra sammanhang och hade Sverige haft en oberoende konstitutionsdomstol (finns ingen alls) samt ett oberoende lagråd (finns inte) som finns i alla övriga demokratier, hade ett dylikt förslag aldrig kommit till fram.

Att upphandlingskommittén överhuvudtaget kommer med ett dylikt förslag är inte ett mått av framsteg utan ett mått på en nations sjukdom. Att Företagarnas Riksorganisation avstyrker i sitt remissvar upphandlingskommitténs utredning i lagom välformulerade ord är rena bedrövelsen som enda kommentar värd namnet.!

EU:s konkurrens regler säger att det som privata företag kan erbjuda får inte utsättas av konkurrens från verksamheter som ägs av samhälls ägda bolag. Inte med ett ord går Företagarnas Riksorganisation till angrepp mot att Kommunförbundet tillsammans med Landstingsförbundet slirar och "dealar" med över 1000 bolag och att Svenska Staten lyder rörelsen och inte lagen. Istället för att privatisera alla verksamheter läggs dessa i bolag i kommunala koncerner för att undgå beskattning(!) eftersom kommunerna kan slira runt med pengarna i fantasirika konstruktioner och förlusterna täcks via skattsedel. Resultatet ligger på hand, politikerna som är valda av folket blir konkurrenter till dem som har röstat på dem. Privata småföretagare har ingen chans, då mygel och "svågerpolitik" i allehanda former frodas.

Allvarligt är det på kort sikt för exempelvis de små men för all del större "privata" bussbolagen. Ingenting tyder på att regeringen skulle gå emot "beställningsarbetet" som utredningskommittén lämnar ifrån sig. Man tar inte strid mot dom "egna". Istället får "elaka" EU bli boven i framtiden.

Efter att en ny lag om upphandling träder i kraft kommer åtskilliga bolag i bussbranschen träda i likvidation. Under tiden driver någon annan organisation (knappast bussbranschen) målet vidare till EU domstolen för att där vinna och sedan måste Sverige under galgens tvång ändra Upphandlingslagen, tillbaks till dit den är idag. Felet är bara att det tar 3 - 5 år och under tiden har **bussbranschen ännu en gång blivit "våldtagen" av sin regering och de folkvalda.**

4)

Spriten, Bussbolagen, Bussförbundet och rättssäkerheten Bussförbundet gör sig medansvarig till Svenska Statens lagbrott

Nu har dom första målen avhandlats i Tingsrätterna där svenska bussbolag blivit stämda som ansvariga för " sk olaga införsel" av sprit till Sverige. Helt enligt EU lagen har Tingsrätten friat i flera fall -- just med hänvisning till att EU lagen är tillämplig och att Sverige som stat därmed inte kan skapa särregler. Faktum är att det inte ens är lagligt av Tullen att föra talan mot bussbolagen.

En större örfil får man nog leta efter i juridiken och bussnäringens språkrör Dag Fagerlind (som nu har lämnat sin tjänst - inte en dag för sent), Claes Olofsson och andra potentater ställde sig snabbt på makthavarnas sida mot sina egna medlemmar och ville därmed sätta stopp för "spritresorna". Medlöpare har alla system, annars skulle dessa inte fungera, men har bussbranschen råd med dylika företrädare? I en fungerande demokrati hade dessa fått lämna sina poster för länge sedan. Skall man inte avkräva personerna som uttalar sig om "ditt och datt" att man är så pass påläst att det man säger ligger inom ramen av lagen?

Dvs den lag som gäller och inte vad systemets företrädare skulle vilja att den vore.

Rättsövergreppet som finansdepartementet med lydorganet Tullen gjort sig skyldig till är klandervärt, tyvärr. Sverige som (återigen) enda demokrati har inte en ansvarslag dit man kan instämna tjänstemännen som medvetet bryter mot lagen. S.k. KU är ett skämt ur rättssäkerhets synpunkt eftersom dom som sitter där kan ljuga hur mycket dom vill utan att tas till ansvar. Jag vill därför återge det jag tidigare skrivit, Sverige har i och med undertecknandet av Maastrichtavtalet förbundet sig att anpassa sina lagar till EU:s inre marknad och därmed avskaffa alla handelshinder. EU är en inre marknad, Sverige har biträtt den utan nämnvärda undantagsregler. Sverige bryter traditionsenligt mot allehanda EU lagar vilka man ingått. Sverige har fler fällande domar i EU domstolen än något annat EU land.

Slutligen, man kan per definition i lagen omöjlig smuggling av sprit mellan Göteborg och Stockholm lika lite är detta möjligt mellan Puttgarden och Helsingborg. Svårare är det inte, och alla som inte begriper detta borde ta sig en enkel lektion i vad Sverige har undertecknat i Maastrichtavtalet samt vad EU betyder för Sverige och vilka lagar som gäller, allt återfinns på www.eu.eu

Att en branschorganisation tar ställning mot sina medlemmar och tillika faller undan för överstatligt nonsens är allvarligt nog. Att förbundet har styrelsemedlemmar som är så dåligt pålästa och ändå uttalar sig stup i kvarten visar på vilken nivå bussförbundet befinner sig! Det finns ingen trovärdighet. Det hjälper inte att man har kunniga tjänstemän och informationschef på kansliet när styrelsen utgör branschens störste fiende.

5)

Socialdemokraternas referensgrupp för infrastruktur 20 utredare därav 16 som är män som anser att det skall vara könskvotering

Den socialdemokratiska partistyrelsen tillsatte i november 2000 en referensgrupp under ledning av Björn Rosengren och 20 andra delegater där minst hälften av dem kan ifrågasättas om dom överhuvudtaget vet vad uppdraget handlar om. "Skit i toppen Skit i botten" bättre kan man nog inte uttrycka resultatet.

Floskler utan ansvar kan man sammanfatta resultatet, här en del citat:

"Det är, för det första, en rättvise- och jämlikhetsfråga"

"Det är, för det femte, en viktig miljöfråga"

"...Transporterna inom EU fungerar väl och det råder en sund konkurrens " **min kommentar**
Det råder i flera länder en dålig konkurrens och dit hör Sverige framför allt inom persontrafiken på landsväg och på spåret osv

"Sveriges geografiska läge och stora avstånd bidrar till höga transportkostnader" **min kommentar**
Att Staten har beskattat trafiken till långt bortom det rimliga finns inte med ett enda ord nämnt. Att länder som Spanien, Frankrike, Portugal, Italien samt Grekland har större avstånd låtsas man inte om. Att både Grekland, Portugal samt Spanien befinner sig mycket längre från Världens andra största marknad Tyskland efter USA låtsas man inte om.

"Svenska företag är därför mycket beroende av effektiva, säkra och tillförlitliga internationella transporter för att kunna upprätthålla konkurrensen med företag i andra länder" **min kommentar**

Så dags när stora delar av den svenska lastbilsnärings i internationell trafik är utslagen, när busstrafiken hela tiden beskattas med nya skatter och avgifter specifikt för svenska företag.

Sjöfarten till Sverige har den högsta anlöps kostnaden efter Ryssland nämns inte med ett ord.

"...Därför måste transportsystemen anpassas efter både mäns och kvinnors behov." **min kommentar**

Hade det varit så att konkurrensen varit fri och inte "politrucker" la sig i allt även utformningen av fordonen hade marknaden dvs företagen för årtionden sedan skaffat sig fordon som passade alla typer av resenärer.

Så länge som exempelvis en Elwe Nilsson (m) i Stockholm bestämmer om det skall vara luftkonditionering eller inte i en Tunnelbane vagn borde alla inser det hopplösa. Att 1000 åkare och 500 bussägare har bättre förutsättningar än enstaka politiker att avgöra vad kunden vill ha - det är det som är skillnaden mellan fri konkurrens och socialism även i ett "moderat" perspektiv.

NU KOMMER fempoängaren!

Åtgärder mot höga priser!

Bättre konkurrens inom transportsektorn, regleringar, upphandlingar (se ovan) subventioner och statliga / landstings / kommunala bolag är de instrument staten kan använda sig av för att försöka styra prissättningen av transporter.

min kommentar: sann kommunistisk socialistisk politik. Resultatet av dylik politik finns det övertygande bevis på från hela forna Östblocket! Arma Sverige, är utredningens politiker totalt blinda, eller är det bara partipiskan och rädslan att förlora sina uppdrag som gäller? Av en "händelse" kommer utredningen samtidigt som nya upphandlingsformer vilken snart bli lag.

Bussbranschens aktörer och förbund har något att tag i. Denna gång gäller det om branschen som kört i diket skall totalhaverera. Med en styrelse i Bussbranschen som utgörs av medlemmar som alla står under "dropp" dvs beroende av bidrag, vad kan man förvänta av dem? Var fanns dom när länsbolagsreformen gick igenom? Med svaret på hand har alla diskvalificerat sig till sina uppdrag.

Och så kommer könskvotering inte kravet på ökad kunskap...

"...Ur ett jämställdhetsperspektiv är det viktigt att få en jämnare könsfördelning i planeringsprocessen. Berörda myndigheter bör därför ges i uppdrag att redovisa åtgärder för att öka kvinnoandelen i olika beredningsgrupper..."

min kommentar: eftersom kunskap inte är avgörande så är alla platser vikta till dem som har en partitillhörighet. Grattis? Av de 20 som har knåpat ihop denna sörja (15 sidor) av strunt är 16 män!

"Skit i toppen Skit i botten"

6)

Till näst sist!...

med anledning av en nyväckt debatt om bussbranschen och dess status!

Citatet;

"Kvaliteten inom branschen är väl inte så dålig. Däremot så tror jag som Anders Eklund i Västerås skrev tidigare "Vi måste höja statusen". Vi skall inte hålla på och slåss med "underpriser" och vara lågpris alternativ på persontransporter.

Motfrågan är då, Skulle IKEA, eller H&M, eller Hemköp, On - OFF, SIBA, Viking Line och IBIS hotell samt hundratal andra företag i olika branscher som gör gällande att vara lågprisföretag ha en lika dålig status som Bussnäringen ? Sannerligen icke.

Bussbranschens problem i ett förenklat perspektiv där alla bolag tävlar om att vara lika dåliga! Det är marknadsföringens ABC att förstå den egna produkten, det är för få företag som erbjuder jämn kvalitet. Att hyra en buss är att köpa en lott, kommer en "häck" eller ett fantastisk fordon! Körs den av en service inriktad förare eller "surpelle"? Var finns naturlagen om att det skall finnas fyra stolar i bredd, att stolsavståndet är ca 60 cm att ...osv. Den dagen branschen förstår vad profilering är, den dag höjs automatisk statusen.

GDG var under 70- och 80-talet ett kvalitetsbegrepp för kunderna med Executive bussar som fortfarande är i drift 20 år senare och ett hatobjekt för kollegorna i branschen. Vad lärde sig branschen av detta, INGENTING! Debatten om status är ett kvitto på detta. För att göra något åt detta krävs det medvetenhet, flexibilitet, visioner och långsiktighet, sådant kan idag endast komma från en kraftfull branschförening BR & BRA, den finns inte. Godnatt!

Varför det förblir som det är, då alla önskar sig något man inte kan få, alla kör på fälgarna, och köparna av tjänsterna, länsbolagen samt researrangörerna utnyttjar branschens flathet? Fundera över hur det är möjligt att researrangörerna Scandorama och Ölvemark köper in charterbussar till en dagskostnad av åkarna för ca 3.200 - 3.500 per dag år 2001 när en buss kostade 2.800 kronor inom GDG sk internhyra år 1980? Detta är 21 år sedan! Titta in på <http://www.toni-schonfelder.com/nostalg/index.html> där hittar du allt om profilering , Guld, Silver GDG resor samt Executive. På sajten hittar du ett och annat som bidrog till att GDG:s resor var dyrast i landet, störst i Europa och tjänade mest pengar.

7)

Till sist...

Kartell & Monopol

Utdrag från Tidningen Stand By.

08.08.2001 Skulle det visa sig att SAS styrelse känt till något om den olagliga kartellen med Maersk Air kan det bli aktuellt att byta ut den. Det säger näringsminister Björn Rosengren, inför dagens styrelsemöte i SAS. Näringsminister Björn Rosengren anser att flygbolaget SAS bör pröva frågan om att kompensera kunder som har drabbats av SAS olagliga kartell med danska Maersk Air.

"Skulle det visa sig att styrelsen känt till något om det här, eller på något sätt varit inblandad, kan det bli aktuellt att byta ut SAS-styrelsen. Den makt jag har över bolaget är genom bolagsstämman," säger Björn Rosengren.

"SAS styrelse bör pröva frågan om att kompensera sina kunder för följderna av kartellen. Bolaget har ju faktiskt lurat resenärerna," säger han också.

Fd SAS vd utpekad som ansvarig för skandalkartellen

07.08.2001

”Jan Stenberg är den som bär det fulla ansvaret för kartellaffären eftersom det var han som var högste chef när avtalen undertecknades. Om Stenberg hade varit kvar idag hade det varit sannolikt att det varit han som fått avgå,” anser Sven Cahier, ordförande för SAS tjänstemannaförening i Stockholm med anledning av SAS olagliga kartell ihop med Maersk Air.

Det var i samband med att Stenberg lämnade över vd-posten på SAS till Jörgen Lindegaard som uppgifterna om att SAS sannolikt skulle fällas för sitt samarbete med Maersk Air avslöjades.

Fascinerande med denna nyhet är det sena uppvaknande och regeringens omsorg för flygresenärerna. Den dag som Maersk och SAS startade sitt samarbete måste väl även den mest blinde medlemmen i regeringen (han som inte ser skillnaden mellan en ringbar och en nattklubb) förstått att man ingått ett samarbete som strider enligt EU:s konkurrenslag? Det måste väl även alla andra myndigheter som är satta att övervaka varandra samtidigt som dom är tillsatta av varandra och därför måste hålla sig väl med varandra, förstått. Tidigare tystnad och blindhet är talande?

Bussbranschen **som inte intar samma betydelse** men är fullt av "olagliga" överenskommelse och olagliga upphandlingar (än så länge) skulle må väl av att få samma prövning i konkurrensdomstolen, som av skäl enligt ovan inte kommer att hitta några fel. Ärendet borde därför skickas till EU domstolen, och den som kunde göra detta är **Bussförbundet**, men som också förmodligen avstår eftersom då skulle alla styrelsemedlemmar åtalas då dom på ett eller annat sätt är del i detta förbjudna spel.

Först när EU domstolen utdömt SAS på en halvmiljard kronor i böter vaknar man i Sverige, inte för böternas skull utan för att ytterligare ett företag ingående i Svenska statens intressesfär återigen blivit fälld eftersom man trotsat tidigare uppmaningar av EU att avbryta monopol. Sverige intar ledningen av fällda domar i alla grenar. Sverige är landet som vill vara med i EU samtidigt som administrationen motarbetar detta i samklang med EU fientliga delegater i Bryssel samtidigt som bl.a. Spanien skickar dit sina mest begåvade personer. Arma Svenska skattebetalare.

Bussförbundet har även här en stor uppgift att skapa klarhet mellan företagandet och statens/landstingets och kommunernas **legala roll**.

Tänk om f.d SAS VD Stenberg skulle få 30 år bakom låsta dörrar förr sitt bedrägeri mot allmänheten - av en domstol som Den Haag för krigsförbrytare eller en amerikansk antitrust domstol. Var så säker att Sverige skulle se annorlunda ut. Ibland önskar man att sådant vore genomförbart.

Den optimist som jag alltid beskyllts för att vara, tyvärr, undrar var horisonten finns i denna sörja av ekonomisk bedrävelse? Bussbranschen blöder, förbundets styrelse ägnar sig åt att bevaka sina egna och företagets positioner. Tror någon allvarligt att dessa Herrar skulle platsa i IT världen?

Och varför består framgångsrika förbund ute i världen i regel endast av hälften från den egna kåren och resterande medlemmar i en styrelse från oberoende personer med olika bakgrund? Kan detta vara grunden till något bättre? **Under tiden råder "Business as usual" för branschen och Bussförbundet, dvs man sysslar med att sysselsätta sig med sina egna år ut år in. Resultaten förskräcker!**

Toni Schönfelder,
idag som åskådare på ett betryggande avstånd från skådeplatsen.

Tidningsurklipp från året 1999

HD-domen öppnade gränserna för privatimport av alkohol

Häromveckan refererades Högsta domstolens nyligen friande dom i ett kontroversiellt smuglingsmål i medierna. En viss förvåning noterades på sina håll över de ansevärdiga kvantiteterna (320 liter sprit) det var frågan om, men sedan blev det tyst i konungariket igen.

Att HDs dom vederlägger svenska statens tolkning av EG-rätten och samtidigt blottlägger ett omfattande rättsövergrepp på många enskilda medborgare, är det uppenbart ingen som ägnat en tanke.

Den officiella lögnen om det "svenska undantaget" vid EU-inträdet för alkoholpolitiken är av våra myndigheter så ofta upprepad att den tas som sanning. På journalister ifrågasätter svenska myndigheters ståndpunkt och olagliga agerande.

Domen är förödande för den svenska skattepolitiken, och innebär att gränserna nu i praktiken står vidöppna.

Tullmyndigheten kan inte längre på osaklig grund hota svenska åkare för medhjälp till varusmuggling, om dessa väljer att åta sig transportuppdrag av alkohol för svenska privatpersoners räkning.

Den svenska skatte- och alkoholpolitiken har i praktiken nu havererat, eftersom en verkningsfull kontroll av lastbilstrafiken inte är möjlig inom ramen för gemenskapsrätten.

Vad betydligt värre är, den svenska privatinförsellagen medger endast beskattning av "resandes" införsel, och stöd saknas i lagen för beskattning av så kallad egen privat handel (privatimport) från annat EG-land.

Den nuvarande svenska skattepolitiken är i grunden oförenlig med EG-rätten, och snart nog tvingas staten sänka skatterna på alkohol och tobak.

En fråga myndigheter och lägre domstolar borde ha ställt sig är hur det ens är möjligt att smuggla inom en gemensam fri marknad.

I EG-rättslig mening är det givetvis lika omöjligt att smuggla en låda vin mellan Göteborg och Stockholm som mellan Hamburg och Göteborg.

EG-rätten ser ingen skillnad så länge flaskorna avser personens privata bruk. Varusmuggling kan det aldrig bli tal om, eftersom smuggling per definition är omöjlig inom en gemensam öppen marknad.

Ändå har denna offentliga lögn fått stå oemotsagd i så många år. Dess-

rande många av våra svenska domstolar som borde veta bättre.

Svenska domstolars tillämpning av EG-rätten kan därför, som påpekats av flertalet sakkunniga beträffande aktuella Barsebäck, mycket starkt ifrågasättas. Myten om det svenska undantaget har byggts upp på följande tre lögn. Alla med syftet att skydda svenska skatteinkomster och utan stöd i EG-rätten.

1. Endast resandes privatinförsel medges.

2. Alkohollagen totalförbjuder införsel (privatimport) från annat EU-land samt utgör brott mot varusmuggningslagen.

3. Åkare/åkeri som fraktar alkohol för privatpersoners räkning kan åtalas för medhjälp till varusmuggling.

HDs nyligen avkunnade dom vederlägger entydigt punkt 2 och 3 ovan.

Artikel 23 i Amsterdamfördraget vederlägger på samma sätt punkt 1.

För alla utom de fåkunniga torde det framstå som självklart att alla medborgare har rätt till fri handel inom en gemensam marknad.

I vilket land sedan skatten ska tas ut i enlighet med EUs regelverk är en helt annan fråga som inte ska beröras här.

Ett totalförbud enligt alkohollagen är och förblir inget förbud med mindre än att en rättslig påföljd kan åberopas. Med HDs beslut faller denna påföljd enligt varusmuggningslagen nu bort för all privat handel med alkohol inom unionen.

Sedan EU-inträdet 1995 har säkerligen 500, kanske det dubbla - vem vet - antalet åtal väckts för brott mot den svenska varusmuggningslagen. Sannolikt avser en stor andel av dessa privatinförsel av alkohol.

För en stor del av dessa domar kan nu omprövning begäras i domstol. Beslag och böter kommer säkerligen att få återbetalas i ett betydande antal fall.

Den svenska statens hållning till EG-rätten är respektlös.

Genom medlemskapet har vi under tecknat fördraget och är skyldiga att följa dess bestämmelser, men i självgodhetens förlovade land tycks man tro att det fortsatt går att göra som man vill.

BERTIL JOSEFSON
företagare
Göteborg

"Denna artikel publicerades år 2000 i Göteborgs Posten"

KOLLEKTIVTRAFIKEN - EN DÅLIG AFFÄR FÖR MILJÖN OCH EKONOMIN

Länsbolagssystemet med monopolupphandling och ensamrätt till all linjetrafik är kostsamt, rättsosäkerheten är stor och effektiviteten är mycket låg. Systemet som infördes mellan 1975 -1980 skapade 10.000 nya administrativa arbetsplatser, fullt ut finansierade av skattebetalarna. Om syftet med länsbolagen enbart vore att anställa folk på skattebetalarnas bekostnad, så har reformen lyckats. Om man däremot ser det ur kravställarnas synpunkt, d v s skattebetalarna, har ett planekonomiskt mästestycke skapats med sina aldrig sinande regler, villkor och förordningar, som långt bort från verkligheten och resenärernas behov växer fram likt hydrans armar i en aldrig sinande takt. Det förutsebara resultatet har blivit ett centraliserat, storskaligt och otympligt system som inte stämmer med tidens anda och människors krav på kontroll över sitt eget resande. Det allvarligaste är trots allt att skattebetalarna som tvångsmässigt avhänts sina pengar, inte på långa vägar får valuta för pengarna. Här skulle man vilja hänvisa till den gamle socialministern Gustav Möller, som myntade den kloka devisen, att *"varje skattekrona som används ineffektivt är som att stjäla från de fattiga"*.

I första rummet finner vi SIKA, näringsdepartementets instrument för beställningsprojekt där beställaren och mottagaren egentligen är densamme. Vi har VTI, KFB, Vägverket och fler som är enväldiga beställare, som skydd för länsbolagen. De som dansar kring grytorna blir allt fler och fler. Att aktiebolagsformen för ett antal år sedan tilläts som operativt verktyg för skattebetalarnas pengar har blivit en katastrof för dem. För dem som blir försörjda av "systemet" är lyckan däremot desto större.

I systemet ingår självfallet också chefsavtal om "marknadsmässiga" löner, pensionsavtal och fallskärmar, samt "studieresor" runt om världen för ett försvarligt koppel av tjänstemän och politiker.

En hel bransch har valt att anpassa sig och svansa med. Konsulterna skriver vad uppdragsgivarna vill höra, nämligen att mera pengar måste slängas in av skattebetalarna, vilka nogsamt hålls oinformerade. Och de som utför transporter till övervägande del själva betalda av skattebetalarna, så varför klaga. De verkliga offren på triumfvagnen, de privata transportbolagen, vågar inte säga ett pip i protest i en ständig oro att inte få uppdrag. Självklart sker dock allting i folkets namn, vi lever ju i en demokrati.

Den ekonomiska förödelsen rullar på likt en skogsbrand och nu år 2000 måste en ny "utmätning" av skattebetalarna ske. Bussutövarna samt Busstillverkare har därför samlat ihop sig till en gemensam skrivelse med följande innehåll:

1. Dieselskatten höjdes vid årsskiftet 2000 med 75 miljoner kronor för kollektivtrafiken.
2. Fordonsskatten höjdes vid årsskiftet med sammanlagt 180 miljoner kronor för

kollektivtrafiken.

Som kompensation betalas 100 miljoner kronor tillbaka. Kvar blir ett underskott på 80 miljoner kronor per år.

3. Bussföretagens avtal med trafikhuvudmännen har urholkats och kompenserar inte för ökade lönekostnader, höjda fordons- och dieselskatter och stigande dieselpriiser.

4. Närheten och tillgängligheten för resenärerna försämras av att kollektivtrafiken med buss kommer in för sent i stads- och trafikplaneringen.

5. Avsaknaden av EU-harmonisering på bussområdet leder till ökade kostnader för att anpassa fordonen till varje medlemsland.

6. Sena beställningar av nya bussar och trafikstarter vid samma tidpunkt runt om i landet leder till onödiga fördyringar och produktionsproblem för tillverkarna.

7. Svårigheterna att rekrytera förare har skapat flaskhalsproblem.

Kontentan är att bara vi får mer pengar blir allt bra. Så har då politiker och tjänstemän lyckats till sist! Man har skapat ett system där offren tigger och ber om rep till sin hängning i stället för att ta bort det onda. Efter en förlorad upphandling blir bussbolagen av med allt, kvar blir personalen och en mängd oanvändbara bussar. En kapitalförstöring utan dess like följer och blir ännu värre, genom att länsbolagen har begärt var sin busstyp, vilket gör att man inte kan använda en Stockholmsbuss i Göteborg och vice versa. Så blir det när man släpper loss monopolister fritt från ekonomisk ansvar och helhetstänkande.

Beträffande klagoropen på förarbrist i punkt 7, är vantrivsel och främlingskap på arbetsplatsen en naturlig och vanlig konsekvens av de upphandlingarna som varar några år. Förarna vet inte om de har sina jobb kvar och med sådant trivs få människor. Det är alltså inget underligt att det råder förarbrist hos länsbolagen, det är orsak och verkan.

Toppstyrningen har medfört att operatörernas initiativkraft och innovationslust har varit stendöd. Alla egna påhitt och utvecklingsförslag har effektivt massakrerats av den planekonomiska stenkrossen. Resultatet har blivit stagnation för miljö - och teknikutveckling och en djupt efterbliven sektor. Man kan fråga sig vad dessa människor har gjort på alla sina globala tjänsteresor? Vad i all sin dar har de lärt sig?

NY TEKNIK - ÖDESFRÅGA FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Länsbolagen verkar sakna insikt om att det pågår en IT-revolution.

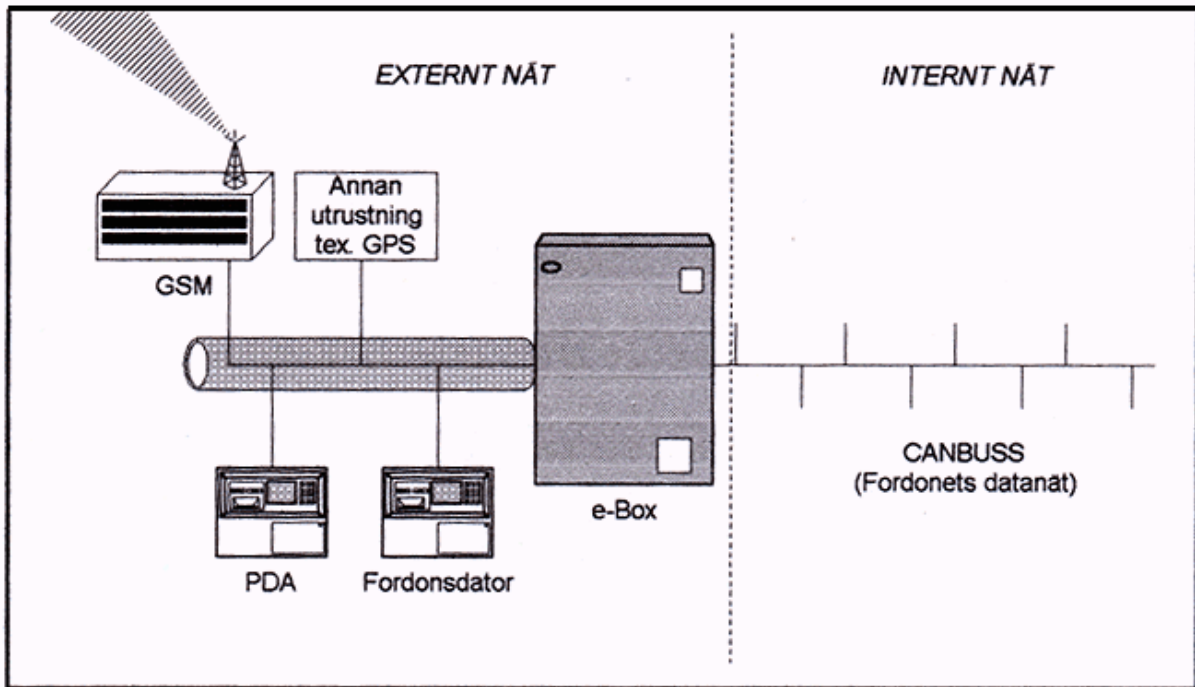
Kollektivtrafiken står inför sin största tekniska omstöpning någonsin, när IT revolutionen nu gör det möjligt att under ordnade former avveckla hela länsbolagsreformen.

Det finns få branscher där besparingar i storleksordning 25-30 miljarder låter sig genomföras med resultat att allmänhetens transporter avsevärt kan förbättras.

Sveriges universitet och högskolor borde få i uppdrag att bygga ett genomgripande IT -system där alla fordon som vill ha uppdrag, (även taxi och färdtjänstbussar), blir en del av det totala trafikutbudet. Datorer kan planera efterfrågan, allt fler kan få en transport från dörr till dörr istället för till en ensam belägen hållplats. Fordonen övervakar sig själva och planerar när de skall till verkstaden samt "berättar" vad som skall göras utan att en enda person är inblandad.

På bilden nedan ser vi hur systemet byggs upp. I många fordon finns redan idag ett mer eller mindre avancerat datasystem som i en fordonsdator knyter ihop en mängd sensorer och annan elektronisk styrutrustning. Datorn samlar fortlöpande in information om tillståndet i fordonets olika delar.

Genom en nyutvecklade "brygga" av Ericsson kan databoxen kommunicera via GSM. Följande revolution kan härigenom uppnås:



Detta är den tekniska sidan, sedan finns det en motsvarande del för passagerarna som skapar den ultimativa komforten, dvs dörr till dörr transport för flertalet av alla kollektivresenärer ute i landet.

- Fordonet kan självständigt kontakta en förvald verkstad/serviceleverantör vid problem eller X-mila service och boka in sig automatiskt. Man hinner åtgärda felen innan man blir "stående".
- Serviceteknikern vet servicebehovet redan innan fordonet anländer och har införskaffat rätt reservdelar. Stilleståndstiden blir minimal.
- Vid kritiska fel kan serviceorganisationen se till att en tekniker möter fordonet längs rutten med rätt reservdelar, oavsett var i Europa man befinner sig (inom GSM nätets räckvidd).
- Serviceorganisationen kan aktivt, t ex på begäran av föraren, med fjärrstyrning ändra vissa funktioner i fordonet under resans gång, som ändring av antalet hästkrafter eller slå på/av antispinn system
- En display på instrumentbrädan i fordonet ger föraren all information, "du har tid hos verkstaden, vänligen bekräfta". Sedan visar datorn vägen till verkstaden.

Kunden kan beställa transporterna själv, Landstinget, kommunen, skolan,

färdtjänsten, sjukhemmet, vårdcentralen, beställer själv via en vanlig PC. Hela systemet kopplas ihop med en centraldator till vilken de olika operatörerna själva anmält sina fordon. Datorn lägger sedan ut körningen på mest rationellt sätt till den taxi, färdtjänst, bussgodis eller buss som trafikbolagen anmält, samt gör möjliga samordningar. Avräkning och bokföring –allt sköts utan att en enda person är inblandad. Helt befriad av varje form av byråkrati. 10.000 administratörer ersätts av ca 200 datatekniker och Sverige får den bästa kollektivtrafiken i världen. Systemet kan sedan säljas till andra länder som Tyskland som har en om möjligt ännu större byråkrati inom kollektivresandet.

Denna artikel bygger inte på framtidsdrömmar utan på en väl känd teknik som idag tillämpas inom flyget och sjöfarten. Lufthansa t ex, har varje plan med alla dess beståndsdelar, inklusive motorerna, under total uppsikt i varje ögonblick över hela jorden. Detta har lett till betydande besparingar av personalkostnader, samt en driftsäkerhet som saknar motsvarighet.

LÄNSBOLAGEN MILJÖ KAMPANJ EN BLUFF

Med reklamslogans över hela landet sprider länsbolagen sitt osanna budskap att bussen skulle vara "nyttigare" än den egna bilen. Vad man inte berättar är att bussarna med dagens motorer släpper ut FLER farliga ämnen i luften än en personbil med avgasrenare. Teorin om den "rena" bussen är baserad på idel fullsatta bussar. Skulle man ta hänsyn till verkligheten, att bussarna åker runt i Sverige större delen av dygnet med endast enstaka resenärer, framstår bilavgaserna som blygsamma.

I en välkänd WHO rapport som branschen verkar ignorera kan man läsa att dieselavgaserna dödar närmare 2 000 personer varje år i Sverige. Det kan jämföras med de cirka 550 som dödas i trafikolyckor. Dessutom drabbas omkring 30 000 ungdomar av astma och halsinfektioner och vi har cirka 300 000 sjukdagar årligen för att vi andas in de mikroskopiskt små partiklarna i dieselavgaserna

Busstillverkarna har skickligt undanhållit den negativa effekten av Dieselmotorer för allmänhet och myndigheter. Moderna dieselbussar med diverse partikelfilter är bara strunt. Att biogas eller etanol skulle vara mindre farligt stämmer inte heller. Både bilindustrin och myndigheterna mäter partiklarna efter vikt. Genom att ta bort de stora partiklarna, vilket sker med partikelfilter, minskar vikten radikalt och de nya kraven klaras av. Kommande skärpta EU-krav på partikelutsläpp tvingar ner nivåerna långt under dagens normer. Problemet är att de stora partiklarna är relativt ofarliga. De landar ganska snabbt på marken och skulle man råka andas in dem, hostar man oftast upp dem igen. Busstillverkarna vägrar däremot att låtsas om de minsta partiklarna, under en tusendels millimeter i diameter, de som forskarna kallar nanopartiklar. Dessa svävar kvar i luften länge och vi kan andas in **nanopartiklar** som färdats tiotals mil från utsläppskällan. Det är dessa partiklar som dödar. De tränger rätt in genom kroppsvävnaderna och orsakar både cancer och luftrörsbesvär.

En strukturell ödesfråga är hur Sverige skall finansiera den största tekniska förändringen av kollektivtrafiken någonsin i miljöanpassad riktning. Hur skall

denna omställning klaras? Inom 4 –5 år kommer de första serietillverkade bussarna ut på marknaden som lämnar **endast rent drickbart vatten istället för giftiga avgaser**. Det är inte minst bränslecelltekniken som gjort detta möjligt.

Mer information : HyWeb - hydrogen fuel cell energy information

<http://www.hydrogen.org/index-e.html>

Det kommer då snabbt att bli ett samhällskrav att få bort alla bussar, rälsbussar och andra fordon drivna med fossila bränslen. Konsekvensen blir att minst 9000 bussar i linjetrafik måste bytas ut mot avgasfria bussar. Samtidigt tvingar **länsbolagen idag** genom villkoren i sina anbud, entreprenörerna att köpa nya bussar av det gamla slaget. I de upphandlingar som sker idag blir avskrivningstiden för dessa miljöns "neanderthalare" upp till oansvariga 15 år eftersom lägsta anbudet alltid vinner oavsett kvalitet.

Det torde vara en ideologisk PR-triumf att ha lyckats bibringa skattebetalarna den villfarelsen att länsbolagen skulle stå för miljö och kvalitet. Branschens företrädare har bara ett enda förslag, bevara ett sjukt system och begära mer skattebidrag. Därför har hela branschen diskvalificerat sig, kollektivt, och nya krafter utan bindningar är dom enda som kan skapa en trovärdig förändring för framtiden.

Toni Schönfelder

innovatör inom buss och kollektiv resande sedan 1963

1972 - 1989

Internationell direktör för GDG Biltrafik och GDG Continentbus

Under årtionden ett av Europas största rese och transportbolag

1989 - 1999

VD inom färje och kryssningstrafik med verksamhet över hela världen

1999 – egen företagare www.eurocasacar.eu och www.komsol.eu

Denna artikel var publicerat året 2001

Dinosaurierna och kollektivtrafik branschen

Skattebefria samhällsnyttig kollektivtrafik!

Uppmaningen kommer från kollektivtrafikbranschens företrädare Jan Erik Kjellberg, Bussbranschens Riksförbund, och Märta-Lena Schwaiger, Svenska Lokaltrafikföreningen. Kravet framfördes i samband branschens stora mässa Persontrafik 2001

"Skattebefria kollektivtrafiken! Beskattningen åderlåter kollektivtrafiken på pengar. En åderlåtning som direkt slår mot miljön, trafiksäkerheten och resenärerna. Beslutsfattarna måste sluta att se kollektivtrafiken som en kostnad och istället börja se till kollektivtrafikens samhällsnytta i form av ökad trafiksäkerhet, bättre miljö, minskad trängsel på våra vägar och tillgänglighet till arbete och kultur för alla människor."

1975 - 1980

Lobbades det regionalt att "samhället" skulle ta över all regional trafik. Expressen skrev i sin ledare: det torde alla begripa att det är rationellare att trycka 500.000 tidningar istället för 100.000. Det är bättre med ett få antal bolag som sköter all trafik än att hundratalet bolag skall sköta detta. Statens bidrag är ca 1 miljard till olönsam trafik. Transportrådet, driver frågan att "nationalisera" SJ, Postens diligenstrafik och GDG.

Länsbolagen skapas.

Maktkampen bryter ut om trafiktillstånd etc, det blir regionalbolagen som får dessa.

1985 - 1990

Regionalbolagen sväller i sin organisation, tusentals medarbetare anställs där det tidigare var ett handfull som skötte samma sak.

Fler resenärer blir det inte, bidraget från skattebetalarna har nu svullit till dryga 15 miljarder.

Det lobbas för högre bensinpriser (beskattning) från regionalbolagen så att folk skall tvingas ta kollektivtrafiken. Omvärlden ordna detta genom högre oljepris, staten hänger på med högre beskattning.

1990 - 2000

Det blir inte fler resenärer, men väl antalet anställda, nu är man uppe med dryga 30 miljarder i bidrag från skattebetalarna, ett bensinpris på över 10 kronor litern, högre fordonskatt, och säkerligen 10.000 anställda för mycket, i fyrdubbla led som sköter kollektivtrafiken som inte behövs.

Totalt sedan 1980 är det knappt 15% fler resenärer därav flertalet i storstäderna, övriga Sverige har antalet resenärer i princip minskat. Kollektivtrafikens kostnader har passerat svenska försvarsbudgeten och barnbidragen sammanlagt.

2001

Tysklands kommunikationsminister, tillsammans med delstatsministrarna samt DB chefen, den 21 september 2001 meddelar, i ett land med den i särklass tätaste trafikintensiteten har kommit fram till att Bilen är den "bästa kollektivtrafiken" för arbetspendlande och fritidsresande, det finns inget alternativ.

Regionala pendeltåg som går lika snabba som ett X2000 tåg (sköts av regionalbolagen) kan endast lösa en del ,11% av storstadregionens transportbehov, buss & spårvägstrafiken kan endast lösa 16% av trafikbehovet resten måste bilen sköta, varför delstatsregeringarna uppmanas att bygga om eller fler nya effektiva vägar och parkeringsplatser som möter efterfrågan. Deutsche Bahn (tyska SJ) skall sköta en bättre och snabbare järnvägstrafik som knyter samman alla stora städer samt Centraleuropa. Det satsas 6.000.000.000 (1 miljard DM varje år under närmaste 6 åren) på att byta ut alla tåg mot bekvämare och med ytterligare 9 miljarder DM bygga nya spår system för ICE (tyska TGV tåg som kör 300 - 350 km/ tim) så att tåget blir ett alternativ till Bilen och Flyget.

September 2001, Göteborg

Under dryga 20 år har man ägnat sig åt att " tvinga folk " att öka bidragen till kollektivtrafiken i Sverige, att med statens och kommunernas hjälp har kostnaden ökat till långt över smärtgränsen för den enskilde, han som betalar skatten, man drar in på parkeringsplatser i tätorter, jaga bilar med en tusentals "lappvisor", skapar medvetet trafikkoas, enkelrikta gator i städerna så att man försvårar framkomsten och allt detta för att man skall "tvinga" över folket att resa med en kollektivtrafik som bevisligen oaktat kostnaden är felplanerad och inte möter vad resenären egentligen efterfrågar. Vore det inte en bra studieresa, att resa till Berlin och ta reda på hur ett samhälle fungerar (med 90 miljoner invånare på en yta hälften av Sverige) där dom som är satta att bestämma har förstått vem som är deras huvudman ? Nämligen den som betalar skatten. Skattebefria samhällsnyttig kollektivtrafik?, inte ens om den vore helt gratis skulle antalet resenärer öka mer än marginellt, så illa är sanningen och för detta finns det flera undersökningar, alla gömda någonstans i någon byråkrats låda, för vem vill veta sanningen och att skicka hem tiotusen icke behövande medarbetare skapar inga röster.

Är Sverige på samma planet som övriga världen? eller går det med den Svenska kollektivtrafikbranschen som med Dinosaurierna dömda att försvinna?. Jag hoppas på det sista för skattebetalarens bästa. Så kan man börja om från början.

Toni Schönfelder

PS

**Märta-Lena Schwaiger, Svenska Lokaltrafikföreningen har lämnat föreningen och gått i pension för att sköta en förening där man säger sig företråda konsumentintressen. Döm om min förvåning att allt Märta Lena tidigare stått för, nu är makulerat och skälet till detta är: är man politiker då företräder det man är satt att sköta!
Jo hej du!**

Vår inställning till EU präglas av nationell historia och nationell självbild. Britter har mentalt inte kommit över sitt förlorade imperium. Svenskar ser sig på många sätt som Guds utvalda folk.

Våra krig har alltid varit rättfärdiga, våra arméer alltid en hemvist för gentlemän och våra idéer är med självklarhet mest demokratiska.