



Beslutsunderlag C
Styrelsen 2019-10-28
Diarienummer 0051/19

Handläggare: Mats Boogh, bolagsansvarig
Telefon: 031 368 54 55
E-post: mats.boogh@gshab.goteborg.se

Förutsättningar för och konsekvenser av en avyttring av GS Buss AB

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Godkänna bilagd rapport avseende förutsättningar för och konsekvenser av att avyttra GS Buss AB.
2. Föreslå kommunstyrelsen/kommunfullmäktige att mot bakgrund av marknadsförutsättningar och rådande roll- och ansvarsfördelning för kollektivtrafikförsörjning, besluta att linjebussverksamhet inte ska bedrivas av Göteborgs Stad.
3. Föreslå kommunstyrelsen/kommunfullmäktige att genomföra en avveckling av GS Buss AB genom avyttring av aktier.
4. Föreslå kommunstyrelsen/kommunfullmäktige att ge Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB i uppdrag att genomföra beslut i enlighet med punkt 2 och 3 ovan.

Sammanfattning

I budget för Göteborgs Stad 2019 ges Göteborgs Stadshus AB i uppdrag att förbereda försäljning av hela, eller delar av bolag samt mark och fastighetsinnehav inom koncernen.

Av budgeten framgår, under rubriken antalet kommunala bolag ska minska, att *”Göteborgs Stad äger idag ett stort antal bolag. Ägandet innebär i slutändan ett risktagande för göteborgarna och flyttar fokus från kommunens välfärdsverksamheter. Vår grundinställning är att kommunen ska undvika att agera på konkurrensutsatta marknader om inte särskilda skäl finns.”*

Styrelsen i Stadshus AB beslutade 2019-06-18, med utgångspunkt i kommunfullmäktiges budget för 2019 och uppdraget avseende försäljning av tillgångar i Stadshuskoncernen, att delprojektet avseende kollektivtrafikkoncernen ska bedrivas med inriktningen att utreda förutsättningar för och konsekvenser av att avyttra GS Buss AB och GS Trafikantservice AB.

Utredning avseende förutsättningar för och konsekvenser av en avyttring av GS Buss AB utgör bilaga till detta ärende.

Utgångspunkter för rekommendationen att avyttra aktier i GS Buss AB utgörs av följande:

- Stadshus AB bedömer att det kommunala ägandet av en operativ leverantör av linjetrafik med buss inte medför särskilda möjligheter till att tillgodose stadens och medborgarnas behov av effektiva, miljö- och kvalitetsmässiga tjänster inom trafikområdet. Ansvaret för och styrningen av kollektivtrafiken ligger sedan 2011 hos Västra Götalandsregionen som är regional kollektivtrafikmyndighet.
- GS Buss AB verkar på en marknad med hög konkurrens. Bolaget bedöms ha konkurrensnackdelar i jämförelse med konkurrenter, ofta mycket stora aktörer, och det bedöms som osäkert om bolaget kan vara framgångsrikt i de upphandlingar som kommer att genomföras för linjebussverksamhet i Göteborg under 2021 – 2023.
- Genom en avyttring bedöms risker som följer av att agera på en konkurrensutsatt marknad undvikas.
- Genom en avyttring bedöms resurser kunna frigöras samtidigt som antalet bolag minskas

Stadshus AB kommer att följa Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB i arbetet med att avveckla ägandet av GS Buss AB.

Ekonomiska konsekvenser

Att genomföra en avyttring av GS Buss AB medför kostnader för konsultstöd i avyttringsprocessen. Det bedöms i nuläget som svårt att bedöma vilka ekonomiska villkor som kan bli aktuella i samband med en överlåtelse av GS Buss AB till en ny ägare.

Barnperspektivet, mångfaldsperspektivet, jämställdhetsperspektivet och miljöperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Omvärldsperspektivet

GS Buss AB verkar på en konkurrensutsatt marknad som under flera år präglats av låga marginaler, hög konkurrens och konsolidering/förvärv. I den upphandlade linjetrafiken, där GS Buss AB verkar, dominerar branschen av några få mycket stora företag.

Samverkan

Information om detta ärende planeras att ges på koncernfackligt råd.

Bilagor

1. Förutsättningar för och konsekvenser av att avyttra GS Buss AB

Eva Hessman

Vd, Göteborgs Stadshus AB



Bilaga 1

Förutsättningar för och konsekvenser av att avyttra GS Buss AB

Innehåll

Inledning	2
Verksamheten	2
GS Buss AB uppdrag och roll	2
Bolagets verksamhet och organisation	3
Omvärld och konkurrenssituation	5
Ekonomi.....	6
HR.....	8
Juridiska aspekter	9
Verksamhetsinnehåll	9
Konkurrenslagstiftning.....	9
Arkivfrågor.....	9
Stadshus AB:s samlade bedömning.....	10

Inledning

Denna utredning utgör ett av flera delprojekt inom ramen för uppdraget till Stadshus AB i kommunfullmäktiges budget för 2019 som avser försäljning av tillgångar i Stadshuskoncernen.

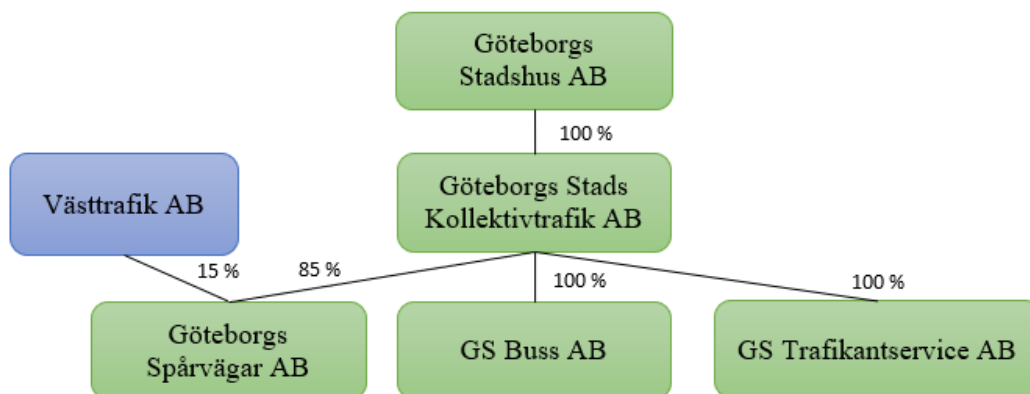
Styrelsen i Stadshus AB beslutade 2019-06-18 att delprojektet avseende koncernen Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB ska bedrivas med inriktningen att för GS Buss AB och GS Trafikantservice AB utreda förutsättningar för och konsekvenser av att avyttra verksamheterna. Stadshus AB:s beslutade, mot bakgrund av den pågående omorganisationen för spårvagnstrafiken, att Göteborgs Spårvägar AB inte ska ingå i utredningsuppdraget.

Detta ärende utgör utredning avseende GS Buss AB. Parallellt med utredning gällande förutsättningar för avyttring av GS Buss AB görs motsvarande utredning avseende GS Trafikantservice AB.

Verksamheten

GS Buss AB uppdrag och roll

GS Buss AB ingår i kollektivtrafikkoncernen och är ett helägt dotterbolag till Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB. Moderbolag till Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB är Göteborgs Stadshus AB. Västtrafik AB är sedan årsskiftet 2018/2019 delägare med 15 % i Göteborgs Spårvägar AB. Se legal struktur nedan.



För närvarande pågår en omorganisering av kollektivtrafiken tillsammans med VGR/Västtrafik AB. Västtrafik AB direkttilldelar, med stöd av TECKAL-undantagen i upphandlingslagstiftningen, trafikavtalet till Göteborgs Spårvägar AB där Västtrafik AB äger 15 % av aktierna. Verksamheterna i GS Buss AB och GS Trafikantservice AB bedrivs i huvudsak mot avtal som upphandlats i konkurrensutsatta upphandlingsförfaranden från Västtrafik AB.

Det kommunala ändamålet för GS Buss AB beskrivs i bolagsordningen enligt följande:

"Det kommunala ändamålet med bolaget är att tillgodose stadens behov av en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektivtrafik samt därtill hörande tjänster och produkter inom trafikområdet.

Bolagets verksamhet att utföra lokal och regional linjetrafik med buss för regional kollektivtrafikmyndighets räkning ska bedrivas på marknadsmässiga grunder och omfattas inte av lokaliseringsprincipen. Bolagets verksamhet i övrigt ska inte ha till syfte

att bereda vinst åt aktieägarna och ska då följa de kommunalrättsliga principerna i 2 kap. och 8 kap. 3 c § kommunallagen, innebärande att verksamheten ska vara förenlig med den kommunala kompetensen och lokaliseringsprincipen, att kommunmedlemmarna ska behandlas lika, förbud att lämna stöd till enskild och förbud att ta högre avgift än som svarar mot kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls såvida inte lag eller rättspraxis för viss verksamhet eller åtgärd medger undantag.”

Lokal och regional linjetrafik med buss bedrivs med utgångspunkt i lag om kollektivtrafik, vilken reglerar ansvar och roller bland annat för kollektivtrafikhuvudmän och kollektivtrafikföretag, samt lag om vissa kommunala befogenheter vilken innebär undantag från kommunallagen t ex vad gäller krav på marknadsmässiga grunder för verksamheten samt att linjetrafiken undantas från lokaliseringsprincipen.

Västra Götalandsregionen är sedan 2011 regional kollektivtrafikmyndighet vilket innebär att man som kollektivtrafikhuvudman har ansvaret för hur kollektivtrafiken ska styras, byggas ut och finansieras. Kollektivtrafikmyndighetens nämnd fattar alla beslut kring kollektivtrafikens utformning på en strategisk nivå och för dialog med kommunerna angående kollektivtrafikens utveckling. Stadstrafikforum, där Göteborgs kommunstyrelse utser representanter, utgör ett centralt forum för påverkan på kollektivtrafikens utveckling. Västtrafik AB, helägt bolag av Västra Götalandsregionen, har myndighetens uppdrag att genom upphandling etablera beslutad kollektivtrafik utifrån beslutat trafikförsörjningsprogram. GS Buss AB och andra operatörer inom linjebussverksamhet verkställer därefter busstrafiken i enlighet med villkor i avtalen med Västtrafik AB.

Bolagets verksamhet och organisation

Bolaget trafikerar sedan juni 2012 Trafikavtal Centrum. Från och med hösten 2019 omfattar avtalet 65 bussar. Avtalet löper till och med juni 2022. Bussar ägs av bolaget och finansieras inom ramen för trafikavtal Centrum. Lokaler för bussdepå och kontor hyrs på Kruthusgatan där hyresavtal med Tornstaden tecknats t o m juni 2022 (motsvarande trafikavtal Centrum). Depå Kruthusgatan används för uppställning av samtliga bussar i trafikavtal Centrum. 11 uppställningsplatser för bussar samt ett våningsplan för kontor hyrs ut till Merresor AB (Flygbussarna). Verkstad och tvätthall på depån disponeras av Volvo Truck Center AB som genom avtal sköter service, reparationer och daglig skötsel av bussarna. Bolaget har ett partnerskapsavtal med Volvo Bussar AB som löper parallellt med trafikavtal Centrum och omfattar fordon och underhåll av fordon.

Bolaget hyr även lokaler av fastighetskontoret i Kville, Deltavägen, dels för bussdepå och dels för plåtverkstad i egen regi. Hyresavtal mellan fastighetskontoret och GS Buss AB är tecknat t o m 2023. Förutom nyttjande i den egna verksamheten sker uthyrning till Transdev Sverige AB för uppställning av ca 110 bussar, yta för verkstad, tvätthall, kontor och personallokaler. Hyresavtal är även tecknat med Volvo Truck Center AB om hyra av verkstadsplats. Yta i garaget på depån hyrs också ut löpande till Göteborgs Spårvägar AB. Diskussioner förs med Västtrafik AB angående att Västtrafik AB under 2020 går in som andrahandshyresgäst under GS Buss AB och att Västtrafik AB under 2020 – 2023 svarar för uthyrningen till Transdev Sverige AB m fl. Efter 2023 har bolaget inte besittningsrätt till lokaler i Kville.

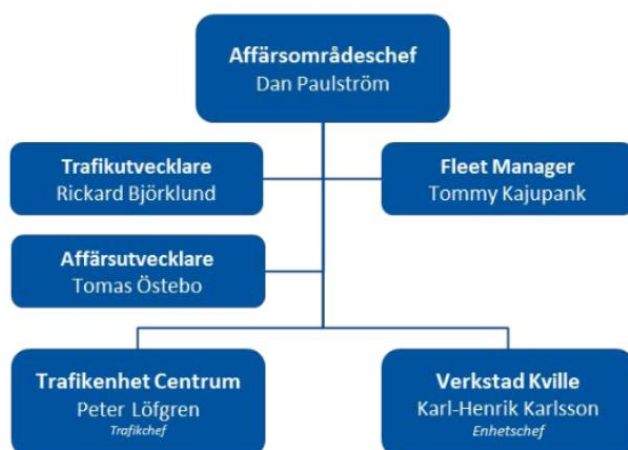
Avtal Centrum omfattar fyra linjer i centrala Göteborg vilket motsvarar ca 10 % av Göteborgsmarknadens kilometerproduktion. På de fyra linjerna sker ca 16 % av det totala resandet med buss i Göteborg. Utförandet av Trafikavtal Centrum kännetecknas, i

Västtrafik AB:s systematiska uppföljning av avtalet, av god leverans, påvisbar hög kvalitet och hög grad av utförd planerad trafik.

Bolagets verksamhet har tidigare omfattat andra trafikavtal i Göteborg. Fram till 2013 ansvarade bolaget för Hisingsavtalet men då upphandlingar förlorats har inga nya avtal kommit till sedan 2013. Under perioden 2009 – 2013 redovisade bolaget förluster på drygt 200 mkr samt att dåvarande Kommunleasing i Göteborg AB avyttrade bussar med en reaförlust på 187 mkr när avtalsvolymen i bolaget minskade. Sedan 2013 har GS Buss AB redovisat positiva resultat.

Under 2019 införs 30 elbussar som ersätter tidigare hybridbussar. 10 av dessa finansieras helt av Västtrafik AB genom ett särskilt tilläggsavtal. Tilläggsavtalet innebär också att GS Buss AB ansvarar för upphandling, byggnation och finansiering av laddinfrastruktur vilken ersätts fullt ut av Västtrafik AB över tilläggsavtalet. Resterande 20 elbussar införs inom ramen för Trafikavtal Centrum. Dessa bussar återköps av Volvo vid trafikavtalets avslut till ett fast pris. Det befintliga trafikavtalet stadgar att bussar i drift ej får vara äldre än 6 år. Detta leder till att vissa bussar, utöver de 30 elbussarna, kommer att betinga restvärden då trafikavtalet avslutas.

Bolaget är organiserat i två verksamhetsdrivande enheter samt en stab med 4 personer bestående av affärsområdeschef, fleet Manager (ansvarig för bussflottan), trafikutvecklare och affärsutvecklare.



Kärnverksamheten bedrivs i Trafikenhet Centrum med ca 130 fast anställda och ca 50 timanställda bussförare. I Trafikenhet Centrum finns dessutom 3 gruppchefer samt en trafikledning bestående av 5 driftledare. Trafikenheten har också 4 tekniker som stöd.

Verkstad Kville består av 6 medarbetare och 1 enhetschef.

Totalt finns drygt 150 fast anställda samt cirka 50 timanställda i bolaget.

Overhead- och stabstjänster (förutom arbetsledning, mm enligt ovan skiss) köps i dagsläget från Göteborgs Spårvägar AB. Ett projekt bedrivs för närvarande med att skilja ut och överföra stabsresurser till moderbolaget Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB varifrån GS Buss AB (och GS Trafikantservice AB) från och med 2020 kommer att köpa overhead- och stabstjänster. Göteborgs Spårvägar AB kommer att ombesörja sin egen stabsverksamhet åtskild från GS Buss AB (och GS Trafikantservice AB) i enlighet med avtalet om organisering av spårvägsverksamheten med Västra Götalandsregionen där

armlängds avstånd mellan bolagen krävs. Det pågående arbetet med att dela upp stabstjänster i koncernen indikerar att GS Buss AB:s kostnad för stabstjänster inte kommer att öka som en följd av uppdelningen. Tjänsteutbudet kan anpassas till vad bolaget verkligen efterfrågar istället för att schablonmässigt bära del av den tidigare Göteborgs Spårvägar AB:s samlade stabsverksamhet.

IT-system som används i verksamheten nyttjas i nuläget genom licensavtal med Göteborgs Spårvägar AB och externa IT-leverantörer. Även detta område ska i enlighet med samarbetsavtal mellan Göteborgs kommun och Västra Götalandsregionen rörande organisering av spårvägsverksamheten skiljas fysiskt åt. Den pågående utredningen och de samtal som förs med Västtrafik AB rörande fullföljandet av intentioner i samarbetsavtalet indikerar att en fysisk åtskillnad inte är nödvändig. Det viktiga är åtskillnad av information mellan å ena sidan Göteborgs Spårvägar AB och å andra sidan GS Buss AB och GS Trafikantservice AB vilket kan skapas utan fysisk uppdelning. En fysisk åtskillnad av IT skulle medföra såväl investeringar som ökade driftskostnader för bolaget.

Styrelsen i Göteborgs Stads Kollektivtrafik avser att ta beslut om utredning avseende stabs- och IT-tjänster i november 2019 och denna utredning kommer att kompletteras med i samband med kommunstyrelsens beredning av detta ärende.

Omvärld och konkurrenssituation

Drygt hälften av den svenska kollektivtrafiken bedrivs med buss och omsätter ca 24 miljarder kronor per år. I Sverige rullar cirka 14 000 bussar i yrkesmässig trafik. Branschen brukar delas upp i fyra segment: upphandlad linjetrafik, turist- och beställningstrafik, kommersiell linjetrafik och skolskjutstrafik. I den upphandlade linjetrafiken, där GS Buss AB verkar, dominerar branschen av några få mycket stora företag vilka innehar närmare hälften av landets bussflotta.

Den marknad som GS Buss i huvudsak fokuserar på utgörs av linjetrafik i Göteborg. Nyligen avslutades Västtrafik AB:s upphandling av Trafik 2020 Göteborg, Mölndal, Partille. GS Buss AB deltog i denna upphandling men vann inget trafikåtagande. Tilldelning gavs för samtliga trafikåtaganden till Transdev Sverige AB. Trafikstart för dessa trafikåtaganden sker i december 2020. Ett arbete pågår inom GS Buss AB angående analys av det inlämnade anbudet vad gäller kvalitetsaspekter, pris m m. Utredningen kommer att behandlas av styrelserna i GS Buss AB och Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB i november 2019. Utredningen kommer att kompletteras med inför kommunstyrelsens beredning av detta ärende. Den pågående utredningen indikerar att priser som lämnats från GS Buss AB ligger i nivå med priser som gäller i befintligt avtal för Trafikåtagande Centrum. Hur kvalitetsaspekter visavi konkurrenter värderats är information som inte är tillgänglig. Dock kan konstateras att de stora bolagen i branschen har hela avdelningar för att hantera denna typ av anbud. I GS Buss AB finns ingen motsvarande organisationsdel.

Övriga trafikavtal för Göteborg som kommer att upphandlas på nytt av Västtrafik AB utgörs av:

Trafikavtal Centrum med trafikstart juni 2022, ca 70 bussar.

Trafikavtal Nordost med trafikstart juni 2022, ca 50 bussar.

Trafikavtal Hisingen och Svart Express med trafikstart juni 2023, ca 165 bussar.

Upphandlingar beräknas att publiceras från Västtrafik AB ca 1,5 år innan trafikstart. Innan publicering genomförs prekvalificering för anbudsgivare. GS Buss AB planerar att delta i samtliga upphandlingar ovan så länge inget annat beslutas om verksamhetens framtid.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland har tillsammans med Göteborgs Stad, Mölndals Stad och Partille kommun beslutat om ett program med en långsiktig målbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille fram till 2035 (Målbild Koll 2035). Parterna håller för närvarande på att arbeta fram en gemensam handlingsplan för åren 2020 - 2024 med förslag till fortsatta prioriteringar ur målbilden, utöver de investeringar som redan är beslutade inom ramen för storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen. Handlingsplanen ska upp för beslut i respektive fullmäktige under första halvåret 2020. Ett av målen i trafikförsörjningsprogrammet för regionen är att resandet med kollektivtrafiken ska fördubblas med sikte på 2025 jämfört med 2010. I sin helhet genom olika satsningar syftar programmet till att skapa ökad kapacitet i kollektivtrafiksystemet, kortare resor i stornätet och bättre koppling mellan olika stadsdelar. Resandet på Trafikavtal Centrum har sedan 2015 ökat med 16 % och ökningen antas fortsätta. GS Buss arbetar tillsammans med Västtrafik AB för att kontinuerligt göra trafikutbudet attraktivt. Detta sker exempelvis genom aktivt arbete inom trafikutveckling och marknadsanalys.

Ekonomi

Resultat i sammandrag (mkr)	Bokslut 2018	Prognos aug. 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022
Intäkter	212,8	215,9	218,3	222,6	111,3
Kostnader	-179,6	-202,4	-213,1	-222,3	111,2
Resultat efter finansnetto	23,2	13,5	5,2	0,3	0,1

Resultat efter finansiella poster uppgick för 2018 till 23,2 mkr. För 2017 uppgick resultat efter finansiella poster till 16,4 mkr och bolaget har i flera år redovisat positiva resultat. Resultatet de kommande åren bedöms bli väsentligt lägre på grund av att nya bussar skrivs av under kort tid i syfte att undvika restvärden vid Trafikavtals Centrums utgång. Den största intäktsposten härrör från trafikavtal Centrum samt att vissa intäkter kommer ifrån försäljning av tjänster och uthyrning av lokalyta till Merresor AB (Kruthusgatan) och Transdev Sverige AB (Deltavägen, Kville). De största kostnadsposterna utgörs av personalkostnader och material/tjänster för driftsändamål.

Redovisade resultat är inte belastade med räntekostnader då verksamheten inte är finansierad med externa lån.

GS Buss AB köper i nuläget IT-tjänster och stabstjänster från Göteborgs Spårvägar. Från och med 2020 planeras dessa tjänster att köpas från moderbolaget Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB. Det pågående arbetet med att dela upp stabsverksamheten indikerar inte att bolagets kostnader kommer att öka avseende stabstjänster. En fysisk uppdelning av IT skulle innebära att investeringar krävs och att driftskostnader ökar. Det är dock tänkbart att det inte krävs en fysisk åtskillnad av IT om åtskillnad av information kan säkerställas på annat sätt.

Investeringar (mkr)	Bokslut 2018	Prognos aug. 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022
Investeringar	0,7	146,0	0,0	0,0	0,0

Investeringar prognostiseras för 2019 till 146 mkr och utgörs av investeringar i laddstationer och 30 elbussar. 20 stycken utgör investeringar inom ramen för trafikavtal Centrum. För dessa 20 bussar finns ett återköpsavtal med Volvo Bussar AB med i förväg avtalade priser. Resterande 10 bussar finansieras fullt ut i enlighet med tilläggsavtal med Västtrafik AB och övertas vid avtalstidens slut av Västtrafik till bokförda värdet.

Balansräkning i sammandrag (mkr)	Bokslut 2018
Anläggningstillgångar	52,1
Omsättningstillgångar	145,4
SUMMA TILLGÅNGAR	197,5
Eget kapital	125,2
Obeskattade reserver	44,5
Kortfristiga skulder	27,8
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	197,5

Omsättningstillgångarna består till största delen av likvida medel i koncernbanken, 115 mkr per 2018-12-31. Per juli månad 2019 finns det en likviditet på 125 mkr. Likviditeten planeras att användas vid investering i nya elbussar hösten 2019.

Anläggningstillgångarna utgörs av transportmedel (bussar). Vid tidpunkten för trafikavtal Centrums utgång beräknas 7 kvarvarande bussar betinga restvärden i balansräkningen. Dessa är då ca 7 år gamla och har ett bokfört värde på ca 5,8 mkr.

Eget kapital i bolaget uppgår per 2018-12-31 till 160 mkr varav 135 mkr är utdelningsbara medel, (inklusive upplösning av bolagets obeskattade reserver som uppgår till 44,5 mkr), vilka är möjliga att dela ut till Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB inför en avyttring. Bolaget har inga långfristiga lån och soliditeten uppgår 2018-12-31 till 81 %.

Det finns inga pensionsskulder i bolaget.

Utvecklingen av bolagets historiska ställning och resultat framgår nedan (ur årsredovisning 2018)

(Tkr)	2018	2017	2016	2015	2014
Nettoomsättning	212 839	195 803	184 780	163 476	150 052
Rörelseresultat	23 195	16 426	16 334	4 841	19 691
Resultat e finansiella poster	23 194	16 421	16 352	4 856	19 461
Balansomslutning	197 552	171 283	243 404	152 388	154 676
Soliditet ¹	81,1%	82,8%	92,3%	64,1%	57,3%
Avkastning på eget kapital ²	0,0%	0,3%	78,4%	9,7%	40,1%
Avkastning på totalt kapital ³	12,6%	7,9%	8,3%	3,2%	12,2%
Medelantal anställda	170	160	169	147	156

HR

GS Buss AB har omkring 200 medarbetare, varav ca 150 tillsvidare anställda och ca 50 timavlönade. Majoriteten av dessa medarbetare är bussförare. Nyckeltal inom personalområdet utgörs bland annat av följande:

Könsfördelningen i bolaget: 10% kvinnor och 90% män,

Sjukfrånvaron totalt: 8,4%,

Medelålder: 54 år

Bussförare är enligt Arbetsförmedlingen ett bristyrke i Västra Götalands län. Kompetensförsörjning är en utmaning för bolaget. GS Buss AB behöver kontinuerligt arbeta för att vara en attraktiv arbetsgivare i syfte att kunna attrahera och behålla medarbetare och chefer. Arbetsmiljön är emellanåt svår med bland annat den aktuella trafiksituationen i centrala Göteborg.

GS Buss AB är medlem i arbetsgivarorganisationen Sobona (tidigare i arbetsgivarorganisationen KFS som numera tillsammans med Pacta bildat Sobona) som också tecknar aktuella centrala kollektivavtal ("Trafikavtalet") och försäkringsavtal för bolaget. GS Buss AB:s tolkning är att trygghetsåtaganden för omställning gäller, enligt samma villkor som anställda i Göteborgs Stad. Bolaget har därför historiskt valt att inte ingå och omfattas av omställnings- eller trygghetsförsäkring enligt kollektivavtal. Den så kallade anställningstryggheten i Göteborgs Stad har nyligen varit föremål för utredning och ärendet behandlas av kommunfullmäktige 17 oktober 2019. Kommunfullmäktiges beslut i ärendet är i skrivande stund inte känt. Ärendet kan komma att medföra förändrade arbets sätt i arbetsbristsituationer för såväl staden (kommunen) som för vissa bolag. Hanteringen kan då bli en mer strikt tillämpning av bestämmelserna i lagen om anställningsskydd samt gällande kollektivavtal, och då utan den särskilda anställningstryggheten.

Efter avregleringen av kollektivtrafiken har bussbranschen bedrivit ett arbete med att likrikta kollektivavtal mellan de privat och kommunalt ägda bolagens organisationer. Syftet har varit att vid upphandling göra avtalen konkurrensneutrala så att inte avtalen i sig ger kostnadsmissiga för- eller nackdelar. I dagsläget bedöms kollektivavtalen vara relativt jämställda men vissa olikheter förekommer.

Aktiva fackliga parter inom GS Buss AB är arbetstagarorganisationerna Kommunal och Vision. Organisationsgraden hos bolagets medarbetare är relativt hög.

I verksamhetsavsnittet beskrivs ett pågående arbete med att göra åtskillnad mellan de stödfunktioner som å ena sidan ska ge service åt Göteborgs Spårvägar AB och å andra sidan ska ge stöd åt GS Buss AB och GS Trafikantservice AB. Detta arbete har en tidplan som föreslår beslut av organisering och bemanning per november 2019 och genomförande första kvartalet 2020. Förslaget innebär att moderbolagets stödfunktioner behöver vara bemannade från och med januari 2020 för att kunna ge GS Buss AB den service som fordras. Det finns således ett samband mellan detta ärende om eventuell försäljning av GS Buss AB och fullföljande av koncernbildningen enligt samarbetsavtalet med VGR.

En eventuell avyttring av GS Buss AB sker sannolikt genom aktieöverlåtelse och därmed blir inte reglerna om verksamhetsövergång enligt Lagen om anställningsskydd

tillämpliga. Detta innebär i sådana fall att medarbetarna inte erbjuds att tacka ja eller nej till överlåtelsen utan att anställningar följer med bolaget vid en försäljning. I en eventuell försäljning fastställer köparen och säljaren i förhandling och avtal huruvida särskilda förpliktelser, villkor etc. ska tillföras överenskommelsen i personalhänseende.

En avyttring av GS Buss AB skulle sannolikt innebära ett byte av kollektivavtal för medarbetarna vilket kräver inrangeringsförhandlingar. Dessa förhandlingar genomförs av den köpande parten och fackliga parter.

Bolaget bedömer att det finns en risk att nyckelresurser kan lämna bolaget i samband med ett beslut om att avyttra bolaget. Denna risk bedöms inte äventyra leveranser, dock bedöms att det skulle innebära en ansträngning för bolaget om nyckelresurser skulle lämna verksamheten.

Juridiska aspekter

Verksamhetsinnehåll

Stadshus AB har inte genomfört någon säljar-due diligence av bolaget som innebär att enskilda avtal och dokument granskats. Detta behöver ske i samband med att bolaget läggs ut till försäljning.

Konkurrenslagstiftning

Konkurrenslagen kan innebära att ett förvärv av GS Buss AB kan komma att bli anmälningspliktigt hos Konkurrensverket. Lagen innebär att företagskoncentrationer av en viss storlek måste godkännas av Konkurrensverket. Med begreppet ”företagskoncentration” avses i konkurrenslagen att kontrollen av företag varaktigt förändras genom exempelvis att två eller flera tidigare självständiga företag slås samman. För att företagskoncentrationen ska vara anmälningspliktig fordras också att de berörda företagen tillsammans har haft en omsättning föregående räkenskapsår i Sverige som överstiger en miljard kronor, och minst två av de berörda företagen har haft en omsättning i Sverige föregående räkenskapsår som överstiger 200 miljoner kronor för vart och ett av företagen. På marknaden finns relativt få, dock stora aktörer. GS Buss AB hade en omsättning på drygt 212 mkr under räkenskapsåret 2018. Tidigare år har omsättningen dock legat under 200 mkr. Beroende på köparens storlek kan det finnas risk för att förvärvet kommer att vara anmälningspliktigt. Det är i detta läge också rimligt att i sådant fall anta att en köpare kommer att villkora köpet av Konkurrensverkets godkännande, som då inte får fullbordas under den tid som handläggning pågår. Detta kan därmed få påverkan på tidsaspekten från bud till dess att köpet kan anses vara fullbordat.

Arkivfrågor

Hantering av allmän handling och arkiv är reglerad bland annat i tryckfrihetsförordningen, arkivlagen, offentlighets- och sekretesslagen och arkivreglementen för Göteborgs Stad. Enligt lagstiftningen är Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB och dess dotterföretag att jämställas med myndigheter när det gäller rätten att ta del av allmänna handlingar samt vid tillämpningen av offentlighets- och sekretesslagen och arkivlagen. Ett arbete har startats upp inom kollektivtrafikkoncernen i samråd med Regionarkivet (arkivmyndigheten) med att se över arkivfrågan för samtliga bolag i koncernen. Planeringen av en försäljningsprocess måste beakta att allmänna handlingar enligt regelverket inte kan i original säljas och överlåtas till en privat köpare. Vid en försäljning av GS Buss AB till annan huvudman ska GS Buss AB i första hand

kopiera de handlingar som köparen behöver för att driva verksamheten vidare. Efter överlåtelsen ska originalhandlingar antingen stanna kvar i kvarvarande bolag eller överlämnas i ett ordnat skick till Regionarkivet inom tre månader efter försäljningen. För sekretessbelagda handlingar gäller särskild hantering.

Exempelvis behöver en inventering ske avseende vilka handlingar som en köpare kan behöva för att driva verksamheten vidare, vilka handlingar som finns i analog form och som kan behöva kopieras/scannas samt vilka av dessa handlingar som kan vara belagda med sekretess och som köparen därför inte får ta del av. Sekretessbelagda personalhandlingar, som kan vara av intresse för köparen, kräver medgivande av berörd personal för att få följa med som kopia.

Stadshus AB:s samlade bedömning

Det kommunala ändamålet med bolaget är att *tillgodose stadens behov av en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektivtrafik samt därtill hörande tjänster och produkter inom trafikområdet*. Stadshus AB bedömer att det kommunala ägandet av en operativ leverantör av linjetrafik med buss inte medför särskilda möjligheter till att tillgodose stadens och medborgarnas behov av effektiva, miljö- och kvalitetsmässiga tjänster inom trafikområdet. Ansvaret för och styrningen av kollektivtrafiken ligger sedan 2011 hos Västra Götalandsregionen som är regional kollektivtrafikmyndighet och det är inför de strategiska besluten hos kollektivtrafikhuvudmannen kollektivtrafikens utformning och innehåll kan påverkas.

GS Buss AB verkar på en konkurrensutsatt marknad som under flera år präglats av låga marginaler, hög konkurrens och konsolidering/förvärv. I den upphandlade linjetrafiken, där GS Buss AB verkar, domineras branschen av några få mycket stora företag. GS Buss AB har inte de storleksfördelar som konkurrenterna kan dra fördel av. Genom avyttring av GS Buss AB skulle risker som följer av att agera på en marknad i konkurrens med andra operatörer undvikas. GS Buss AB bedöms ha en svår konkurrenssituation i denna kontext.

GS Buss AB är ett rent driftsbolag utan egna IT-system och utan OH-resurser, utöver arbetsledning m m, vilket möjliggör en avyttring utan särskilda förberedelser organisatoriskt, verksamhetsmässigt eller inom IT och OH-resurser. En ny ägare antas vilja inordna GS Buss AB i egna IT-system och OH-tjänster. Det pågående arbetet med att dela stabsverksamheten i enlighet med samarbetsavtalet med VGR är i nuläget inte samordnat med avyttringsprocessen. En uppdelning av staber från årsskiftet 2019/2020 bör ske med beaktande av status i avyttringsprocessen.

Intressenter till bolaget kan identifieras, dock utgör den korta kvarvarande löptiden på Trafikavtal Centrum en faktor som kan försvåra en avyttring. Det är tänkbart att intressenter hellre deltar i Västtrafik AB:s kommande upphandling av centrumavtalet. Inledande prekvalificering inför en ny upphandling av centrumavtalet antas genomföras hösten 2020.

En avyttring genom att aktier överläts innebär att det arbetsrättsligt inte är fråga om verksamhetsövergång enligt lagen om anställningsskydd. Detta innebär i sådana fall att medarbetarna inte erbjuds att tacka ja eller nej till överlåtelsen utan att anställningar följer med bolaget vid en försäljning. I en eventuell försäljning fastställer köparen och säljaren i förhandling och avtal huruvida särskilda förpliktelser, villkor etc. ska tillföras

överenskommelsen i personalhänseende. I dagsläget bedöms kollektivavtalen i branschen vara relativt jämställda.

Utredningen har inte funnit några särskilda verksamhetsmässiga eller andra hinder eller omständigheter som skulle försvåra en avyttring eller kräva särskilda förberedelser inför en avyttring av GS Buss AB.