



# Utredning GSAB, Banteknik

Utredning Visselblåsning Tips 25 - 2019

KPMG AB

2020-03-11

Antal sidor 42

## Innehållsförteckning

|     |                                                                |    |
|-----|----------------------------------------------------------------|----|
| 1   | Bakgrund och uppdrag                                           | 2  |
| 2   | Sammanfattning                                                 | 3  |
| 3   | Fordon och körsträckor                                         | 4  |
| 3.1 | Regler kring nyttjande av fordon                               | 4  |
| 3.2 | GPS spårning, ISA-system                                       | 6  |
| 3.3 | Långväga körning                                               | 8  |
| 3.4 | Verksamhetsfordon nyttjats på icke arbetstid                   | 14 |
| 3.5 | Nyttjande av verksamhetsfordon för privat bruk under beredskap | 17 |
| 3.6 | Körmönster och avvikande adresser                              | 18 |
| 3.7 | Relevanta lagar och slutsats                                   | 27 |
| 4   | Arbetstidernas efterlevnad                                     | 29 |
| 4.1 | Granskning av övertid Q1-Q3 2019                               | 29 |
| 4.2 | Sammanställning av beredskapsvolym per avdelning och individ   | 30 |
| 4.3 | Analys av TA utlägg per driftställe och månadsvis              | 33 |
| 4.4 | Analys av veckoplanering av avdelning Kontaktledning           | 36 |
| 5   | Stöld av koppar                                                | 37 |
| 5.1 | Inledning                                                      | 37 |
| 5.2 | Kontroll av administrativ hantering av koppar                  | 39 |
| 5.3 | Relevant lag och slutsats                                      | 41 |
| 6   | KPMG slutkommentar                                             | 43 |

# 1 Bakgrund och uppdrag

Göteborgs Stads visselblåsarfunktion vid stadsledningskontoret har under sommaren och hösten 2019 mottagit flertalet anmälningar till stadens visselblåsarfunktion gällande verksamhet vid Göteborgs Spårvägars avdelning Banteknik. Anmälningarna gäller chefer samt anställda och omfattar bland annat misstänkt stöld av material, misstänkt fusk med arbetstid, samt misstänkt olovligt användande av avdelningens bilar.

Initialt fick KPMG uppdrag av Göteborgs Stads visselblåsarfunktion att utreda om påståenden kring arbetstider, användning av fordon samt hantering av metallskrot var trovärdiga. KPMG kunde tidigt i utredningen konstatera att visselblåsningarna visade på faktiska brister. KPMG:s uppdrag utökades då till att inte bara bekräfta misstankarna utan också utreda omfattning och faktiska omständigheter. Beställare av det utökade uppdraget är Göteborgs Spårvägar AB (GSAB). Göteborgs Stads visselblåsarfunktion har fortsättningsvis haft full insyn i utredningen samt avvaktat rapport till fördjupad utredning är genomförd.

KPMG har genomfört arbetsinsatser avseende

- Användning av verksamhetsfordon. Jämföra GPS-uppgifter över fordonens position med enskilda anställdas arbetsställen och bostad med syfte att bedöma om fordon använts på ett sådant sätt att det strider mot gällande rutiner och riktlinjer. Analys av 78 individer.
- Arbetstid, bland annat utreda mängd utbetalda tillägg samt granska rutiner för planering och attest av dessa tillägg. Analys av anställda vid Banteknik.
- Stöld av metallskrot. Jämföra mängd nedtagen koppartråd mot återvunnen koppartråd. Utredningen skall också kontrollera mängd koppartråd uttagen från förråd samt uppskatta värdet på eventuellt svinn för perioden 2017 till 2019.

Utredningen har bedrivits genom intervjuer, dokumentanalys av avtal, körjournaler, tidrapporteringar, fakturering, e-post, data från relevanta system samt interna regler och policys.

Uppdraget är inte en revision eller översiktlig granskning enligt ISA (International Standards on Auditing) och kan därmed inte jämföras med en lagstadgad revision. Resultatet av vårt arbete begränsas till slutsatser kring den information och material som tillhandahållits inom ramen för uppdraget.

KPMG lämnar inte råd om hur Göteborgs Stad bör agera utifrån den information som framkommit i denna utredning. KPMG ansvarar inte för att uppdatera innehåll eller slutsatser i denna rapport efter tidpunkten för dess avgivande.

KPMG har genomfört detaljerade analyser av nyttjande av fordon och tidsredovisning på avdelning Banteknik. Det är GSAB som ansvarar för de slutgiltiga bedömningarna av de omständigheter, sakförhållande och omfattning som framkommer i gjorda analyser. Denna rapport redovisar inte analyser i detalj då det skulle bli allt för omfattande utan belyser övergripande iakttagelser men ger exempel på detaljerad nivå.

## 2 Sammanfattning

### *Fordon och körsträckor*

KPMG kan se att verksamhetsfordon missbrukas för körningar utöver tjänsten både under ledig tid, under beredskapstid samt under arbetstid. Dessa körningar utgör en kostnad för GSAB, inte minst för drivmedel och slitage, och är även verksamhetshindrande utövning då tjänstebilar används vid läkarbesök och under ledighet istället för att användas i verksamheten. Det finns skriftliga riktlinjer men dessa har inte efterlevts, varken av chefer eller anställda.

En majoritet av alla körningar sker utan inloggad förare. Detta trots att varje enskild anställd vid utkvittering av loggdosa skriver på att de skall logga in vid framförande av fordon.

### *Arbetstidernas efterlevnad*

Övertid och beredskap är snett fördelad över de anställda. Del av detta är ett resultat utav att beredskap legat på frivillig basis. Vissa anställda har inte någon beredskapstid medan flera passerar 150 h övertidstimmar per månad. Att fördela ut beredskap över alla anställda ligger på bolaget snarare än varje individ. Även övertid skiftar stort mellan de som inte har någon övertid och de som överstiger 150 h under årets första tre kvartal. Bolaget har inte visat några interna rutiner för att hantera anställda som arbetar fler än 200 övertidstimmar per år.

### *Kopparstölder*

KPMG kan konstatera att rutiner kring kopparhanteringen är bristfällig. Koppar köps in för arbeten som inte genomförs fullt ut. Kopparn märks inte upp per projekt och avdelningen kontaktledning hämtar själva ut koppar från lagret vid behov. Gällande nedmonterad koppar bryts kontrollkedjan mellan nedmontering och återvinning då kopparn blir liggande minst ett dygn på ett lager dit alla anställda har tillträde innan den körs till återvinning. Återrapporteringen av nedmonterad koppar sker muntligen från kontaktledning till anställd på GSAB utan ytterligare kontroll så som t.ex. vägning.



### 3 Fordon och körsträckor

Visselblåsaranklagelserna har bland annat berört hanteringen av verksamhetsfordon och påtalat flertalet upplevda brister gällande användandet av verksamhetens fordon jämfört mot GSAB:s interna riktlinjer och policy. KPMG har genomfört flertalet analyser med syfte att kontrollera efterlevnad av GSAB:s regler gällande nyttjande av fordon.

Initialt i denna utredning har GSAB haft resurser som kontrollerat fordons nyttjande. KPMG har bistått i denna analys och efter en initial, översiktlig analys, övertagit slutförandet av analysen.

KPMG har fått uppdrag att genomföra analyser av fordonens nyttjande över tidsperioden 2019-01-01 till 2019-09-30 på 78 individer inom Banteknik. Utredningen har innefattat en stor mängd analyser, bland annat körningar till och från personalens hemadresser, körningar till adresser som inte förefaller ha en koppling till GSAB:s verksamhet samt långväga körningar utanför Göteborgsområdet<sup>1</sup>. Nedan redovisas analyser som bedömts mest relevanta.

#### 3.1 Regler kring nyttjande av fordon

GSAB har förhållningsregler för användandet av fordon som gäller för samtlig personal inom AO Banteknik. Nedan presenteras relevanta delar av dessa regler.

##### Punkt 6 Bilpool

*"Banteknik har en bilpool med ett antal bilar som är avsedda att användas för resor i tjänsten. Vid längre hyra (t.ex. för en tjänsteresa) kontaktas avdelning stöd för denna bokning."*

*"För varje bil som ingår i bilpoolen finns en pärm som innehåller nyckel, bränslekort, instruktioner samt blankett för skadeanmälan."*

##### Punkt 7.1 Körjournal ISA

*"Varje fordon skall vara utrustad med en körjournal. I första hand skall fordonet vara utrustat med ISA som är en digital körjournal samt hastighetsövervakare. I de fall då fordonet har en digital körjournal installerad skall den användas. Varje förare ansvarar för att registrera utförda körningar – antingen digitalt genom ISA alternativt manuellt i en manuell körjournal."*

##### Punkt 8 Användning

*"Samtliga verksamhetsfordon är endast avsedda att användas för uppdrag i tjänsten under arbetstid. Fordon får inte tas hem utan skall vid arbetsdagens slut parkeras på anvisad plats."*

*"Enda undantaget är i samband med beredskap i hemmet. Om fordonet tas hem i samband med beredskap, innebär inte detta att det får användas istället för privat fordon, dvs normala resor som ej är arbetsrelaterade skall ske med privat fordon. Vid osäkerhet kring denna hantering skall närmaste chef konsulteras. Vid tveksamma fall kan*

---

<sup>1</sup> I Göteborgsområdet inkluderas Mölndal, Västra Frölunda, Hisings Kärra, Hisings Backa, Angered och Göteborg.

*beredskapsskyldigheten komma att omprövas. Vid beredskap i hemmet betalar arbetsgivaren ev. parkeringsavgifter som krävs för verksamhetsfordonet."*

*"Våra fordon skall skötas och köras med normal aktsamhet."*

### **3.1.1 Regler kring inställelsetid vid beredskap**

En anställd som har beredskap har tillåtelse att nyttja ett av GSAB:s fordon för hemtransport och för inställelse vid larm.

Angående inställelsetid vid beredskap finns två nivåer.

1. En person som är "mästare"<sup>2</sup> har en inställelsetid på 30 minuter. Den anställda skall då vara ombytt och på arbetsplatsen inom 30 minuter.
2. Personal som inte är "mästare" och har beredskap skall "skyndsamt"<sup>3</sup> ta sig till arbetsplatsen.

Det saknas närmare instruktion kring vad "skyndsamt" inställelse innebär.

### **3.1.2 Regler kring nyttjande av arbetsfordon vid beredskap**

Skriftliga riktlinjer kring nyttjande av fordon gör gällande att det inte får användas för privata resor. *"Om fordonet tas hem i samband med beredskap, innebär inte detta att det får användas istället för privat fordon, dvs normala resor som ej är arbetsrelaterade skall ske med privat fordon. Vid osäkerhet kring denna hantering skall närmaste chef konsulteras."*

Det har inte funnits någon instruktion kring vilket fordon en anställd får ta med sig hem, vilket resulterat i att i princip samtliga fordon kunnat nyttjas för att köra hem vid beredskap, något som bekräftas både genom intervjuer och vid analys av körjournaler.

Då det har förekommit osäkerhet kring vilken utsträckning ett fordon får nyttjas vid beredskap har personal diskuterat nyttjandet med chefer och fått godkänt att använda fordonen privat. KPMG har inte fått information om vilka chefer som godkänt avsteg samt detaljer kring vilka avsteg, eller omfattning, som godkänts. Flera chefer från Banteknik har slutat vilket gjort att en osäkerhet kring vem som sagt vad och vad som godkänts är otydligt.

### **3.1.3 KPMG analys kring interna riktlinjer för nyttjande av fordon**

Regelverket är tydligt avseende privat nyttjande av GSAB:s fordon för privat körning, däremot har uppgifter framkommit vid intervjuer som visar att eftergifter mot riktlinjerna gjorts av chefer på Banteknik alternativt att chefer underlåtit att agera vid körningar utanför arbetstid.<sup>4</sup> Detta har resulterat i att det är otydligt vad fordonen har fått användas till under tiden en anställd har beredskap.

GSAB och KPMG har analyserat elektroniska körjournaler med syfte att initialt identifiera om visselblåsningen om privat nyttjande av arbetsfordon kan beläggas. Den initiala

---

<sup>2</sup> Ansvarig för arbetsområdet

<sup>3</sup> GSAB har inte närmare definierat vad "skyndsamt" innebär, det har heller inte satts några gränser, vare sig tidsmässiga eller avståndsmässiga.

<sup>4</sup> KPMG har inte intervjuat chefer utan fått denna information från organisationen. Flertalet av de chefer som hänvisas till avseende eftergifter mot riktlinjer har slutat.

analysen genomfördes mot ett mindre urval, både avseende fordon och tid. Denna analys visade på flera körningar som föreföll bryta mot riktlinjerna. Baserat på detta beslutades en total översyn genomföras för perioden 1 januari 2019 till 30 september 2019.

Att byta mellan GSAB:s fordon och privat fordon under beredskap har setts som ineffektivt med hänsyn till att kunna nå snabb inställetid. Detta resonemang kan vara legitimt för en "mästare" som har 30 minuters inställetid men för andra anställda som "skyndsamt" skall inställa sig borde privata körningar kunna undvikas eller i någon utsträckning begränsas.

Flera chefer inom Banteknik har slutat och därför har det inte gått att få svar på om samtliga chefer, eller enbart ett fåtal, har godkänt frånsteg från den skriftliga rutinen, däremot konstateras av frånsteg från riktlinjerna sker i hela Banteknik.

#### ***KPMG kommentar regler kring nyttjande av fordon***

Det finns också en inneboende konflikt i hur regler tolkats. Personal har fått använda GSAB:s fordon för privat körning under beredskap med argumentet att de skall kunna nå "skyndsamt" inställelse. Samtidigt har det inte funnits några begränsningar kring hur långt en anställd får köra fordon som nyttjas under beredskap.

Det finns elektronisk körjournal (ISA) som kan användas för att kontrollera om riktlinjerna efterlevs. Rutinen att kontrollera körning mot ISA har inte fungerat då kontroll mot ISA i princip aldrig skett.

## **3.2 GPS spårning, ISA-system**

En majoritet av fordonen på Banteknik är utrustade med en elektronisk körjournal som registrerar vilken förare som använder fordonet samt vart fordonet har färdats, så kallat ISA-system.

Körjournalerna genereras i systemet ISA. I körjournaler registreras bland annat;

- Startdatum
- Starttid
- Slutdatum
- Sluttid
- Fordon
- Förare
- Restyp
- Aktivitet/Ärende
- Sträcka(km)
- TotalTid

Det går även att få ut plats för start och stopp. Både som adress och GPS-koordinater. Även mätarställningen på fordonet går att läsa av vid start och stopp.

KPMG har genom körjournaler sorterat ut långväga resor utefter två granskningskrav. Långväga körningar A avser alla körningar som uppgått till minst 80 km och Långväga

körningar B avser resor utanför Göteborgsområdet<sup>5</sup>. Därefter har körningarna analyserats på körsträcka, slutmål samt kontroll av vem som utfört körningen.

En förare skall logga in i ISA-systemet inför en körning. När personal hämtar ut sin "tagg"<sup>6</sup> kvitteras och signeras ett utlämningsdokument. I och med kvitteringen godkänner den anställde att de förstår att taggen är personlig och att de skall logga in i ISA då de använder verksamhetens tjänstefordon. GSAB har kontrollerat att alla som kvitterat ut "tagg" har skrivit på det nämnda dokumentet och funnit att så är fallet. Det finns också möjlighet för föraren att skriva in syftet med körningen manuellt. GSAB:s riktlinjer är tydliga att inloggning skall ske och att syftet med resan skall uppges.

KPMG kan konstatera att dessa regler ej efterlevs. En mycket stor andel, 69 %, av alla körningar, under perioden 2019-01-01 – 2019-09-30, sker utan att föraren är inloggad och enbart vid en mindre del av körningarna där en person är inloggad har syftet med resan uppgetts.

När en förare inte loggar in i systemet markeras detta med en ljudsignal. KPMG har fått bekräftat genom intervju av personal på GSAB och från Göteborgs Leasing AB, som hanterar ISA-systemen, att funktionen för ljudsignal kopplats ur på flera av GSAB:s fordon.

KPMG kan också konstatera att ISA-systemen i sin helhet har kopplats ur. KPMG:s analys visar att ISA-systemet vid 1 735 tillfällen under perioden Q1-Q3 2019 har varit avstängt då fordon nyttjats. Att ISA-systemen kunnat kopplas ur har bekräftats av personal från GSAB och Göteborgs Leasing AB, bolaget som tillhandahåller fordon och ISA-system. Orsaken till att ISA varit urkopplat kan bero på en aktiv handling alternativt att systemet av annan teknisk orsak slutat fungera.

I de fall förare inte varit inloggad har KPMG analyserat körsträckan med syfte att identifiera körningar till eller från privata adresser där personal från Banteknik är skrivna. Genom denna analys har KPMG kunnat identifiera en möjlig förare och vilka resor vederbörande genomfört. Det går inte med säkerhet säga att det är den anställde som fört fram fordonet genom denna analys men det ger en indikation kring vem som kört.

Det har i intervjuer framkommit att uppföljning av körningar ej sker. Chefer ansvariga för att kontrollera att riktlinjer efterlevs har inte vid något tillfälle, innan visselblåsningarna om felaktigt nyttjande av fordon inkommit, begärt in ISA rapporter för uppföljning. En orsak till detta sägs vara att det skulle vara integritetskränkande att följa upp användningen av GSAB:s fordon.

### 3.2.1 KPMG analys ISA-system

Utredningen visade tidigt att personal vid Banteknik kopplat ur det system som spårar fordon, ISA-systemet. Att koppla ur utrustning installerad av arbetsgivaren för att kontrollera fordonens nyttjande är ej tillåtet. Omfattningen av medvetna urkopplingar går inte att fastställa då det även förekommer att ISA-systemet kopplas ur, eller tappar kontakten, på grund av tekniska omständigheter.

<sup>5</sup> I Göteborgsområdet inkluderas Mölndal, Västra Frölunda, Angered, Hisings kärre, Hisings backa och Göteborg

<sup>6</sup> Varje anställd erhåller en elektronisk identifieringsbricka, "tagg", vilken används bland annat till att identifiera sig i det elektroniska körjournalssystemet.



Att inte logga in vid körning i GSAB:s fordon bryter också det mot riktlinjer och då anställda kvitterar ut sin loggdosa skriver de på att de skall endast köra inloggade i ISA. För de tjänstefordon som saknar ISA skall körjournal upprättas. Det har inte upprättats några körjournaler vilket bryter mot GSAB:s riktlinjer.

#### **KPMG kommentar ISA-system**

KPMG ställer sig frågande till varför GSAB har en elektronisk körjournal om det inte nyttjas för uppföljning. Det är KPMG:s uppfattning att GSAB har rätt att kontrollera körjournaler och att detta är en del av den interna kontrollen.

### **3.3 Långväga körning**

KPMG noterade initialt körningar till adresser som låg långt utanför GSAB:s verksamhetsområde vilket gett upphov till frågeställningar kring hur en anställd i beredskap skall hinna inställa sig på 30 minuter för huvudansvarig/mästare och "skyndsamt" för övriga med beredskap. Analys av långväga körningar har delats upp i två granskningsområden. Långväga körningar A avser alla körningar som uppgått till minst 80 km och Långväga körningar B avser resor utanför Göteborgsområdet<sup>7</sup>.

Långväga körningar är även av intresse för att kontrollera om körningen är en tjänsterelaterad körning eller av privat karaktär.

#### **3.3.1 Regler kring nyttjande av verksamhetsfordon**

Under punkt åtta i GSAB:s förhållningsregler framgår att samtliga verksamhetsfordon endast är avsedda att användas för uppdrag i tjänsten under arbetstid. Det står vidare att fordonen inte får tas hem utan skall vid arbetsdagens slut parkeras på anvisad plats. Beredskap i hemmet anges som enda undantaget.

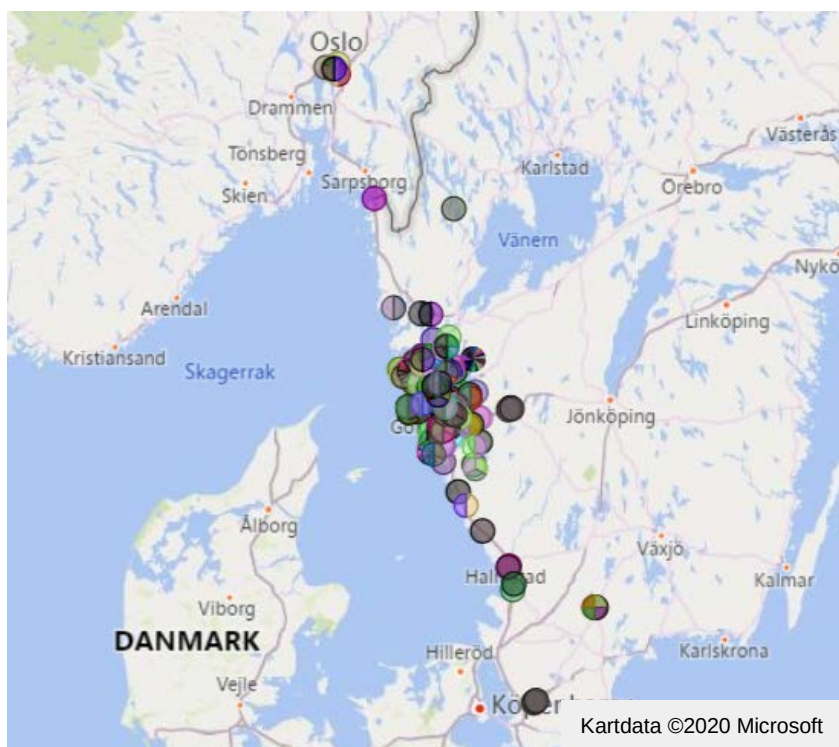
#### **3.3.2 Analys långväga körningar**

KPMG har granskat körningar för tiden Q1-Q3 2019 och funnit flera långväga körningar. Ibland med inloggad förare men mestadels med förare ej inloggade. I analysen har namn utelämnats.

Kartan nedan visar översikt över alla körningar Q1-Q3 2019 som klassificerats som långväga.

---

<sup>7</sup> I Göteborgsområdet inkluderas Mölndal, Västra Frölunda, Angered, Hisings kärre, Hisings backa och Göteborg



Listan nedan är över de längsta körningarna under tiden Q1-Q3 2019.

| Datum      | Fordon | Förare             | Sträcka (km) | Startort            | Stopport              |
|------------|--------|--------------------|--------------|---------------------|-----------------------|
| 2019-08-27 | YCW425 | Ej inloggad förare | 236,4        | Kungsbacka, Sverige | Lund, Sverige         |
| 2019-09-24 | MYO048 | Inloggad förare    | 221,5        | Göteborg, Sverige   | Osby, Sverige         |
| 2019-04-26 | MYO048 | Inloggad förare    | 163,7        | Mölndal, Sverige    | Laholm, Sverige       |
| 2019-09-16 | MXK158 | Inloggad förare    | 143,1        | Göteborg, Sverige   | Halmstad, Sverige     |
| 2019-04-30 | MBT145 | Inloggad förare    | 117,4        | Göteborg, Sverige   | Brastad, Sverige      |
| 2019-04-30 | CME847 | Inloggad förare    | 116,3        | Göteborg, Sverige   | Brastad, Sverige      |
| 2019-09-24 | MYO048 | Inloggad förare    | 115,6        | Osby, Sverige       | Falkenberg, Sverige   |
| 2019-08-27 | YCW425 | Ej inloggad förare | 106,9        | Lund, Sverige       | Mellbystrand, Sverige |
| 2019-05-05 | YCW425 | Ej inloggad förare | 101,3        | Uddevalla, Sverige  | Sponvika, Norge       |
| 2019-05-05 | YCW425 | Ej inloggad förare | 95,3         | Sponvika, Norge     | Oslo, Norge           |
| 2019-04-27 | YXX833 | Ej inloggad förare | 88,5         | Uddevalla, Sverige  | Bengtsfors, Sverige   |
| 2019-04-26 | MYO048 | Inloggad förare    | 81           | Osby, Sverige       | Halmstad, Sverige     |
| 2019-09-16 | MXK158 | Inloggad förare    | 80,4         | Halmstad, Sverige   | Osby, Sverige         |
| 2019-04-09 | MXK158 | Inloggad förare    | 80,4         | Halmstad, Sverige   | Osby, Sverige         |
| 2019-04-09 | MXK158 | Inloggad förare    | 80,2         | Osby, Sverige       | Halmstad, Sverige     |
| 2019-09-16 | MXK158 | Inloggad förare    | 79,8         | Osby, Sverige       | Halmstad, Sverige     |

De längsta körningarna som genomförts utan inloggad förare är till Oslo, Sponvika i Norge, Bengtsfors, Lund och Halmstad.

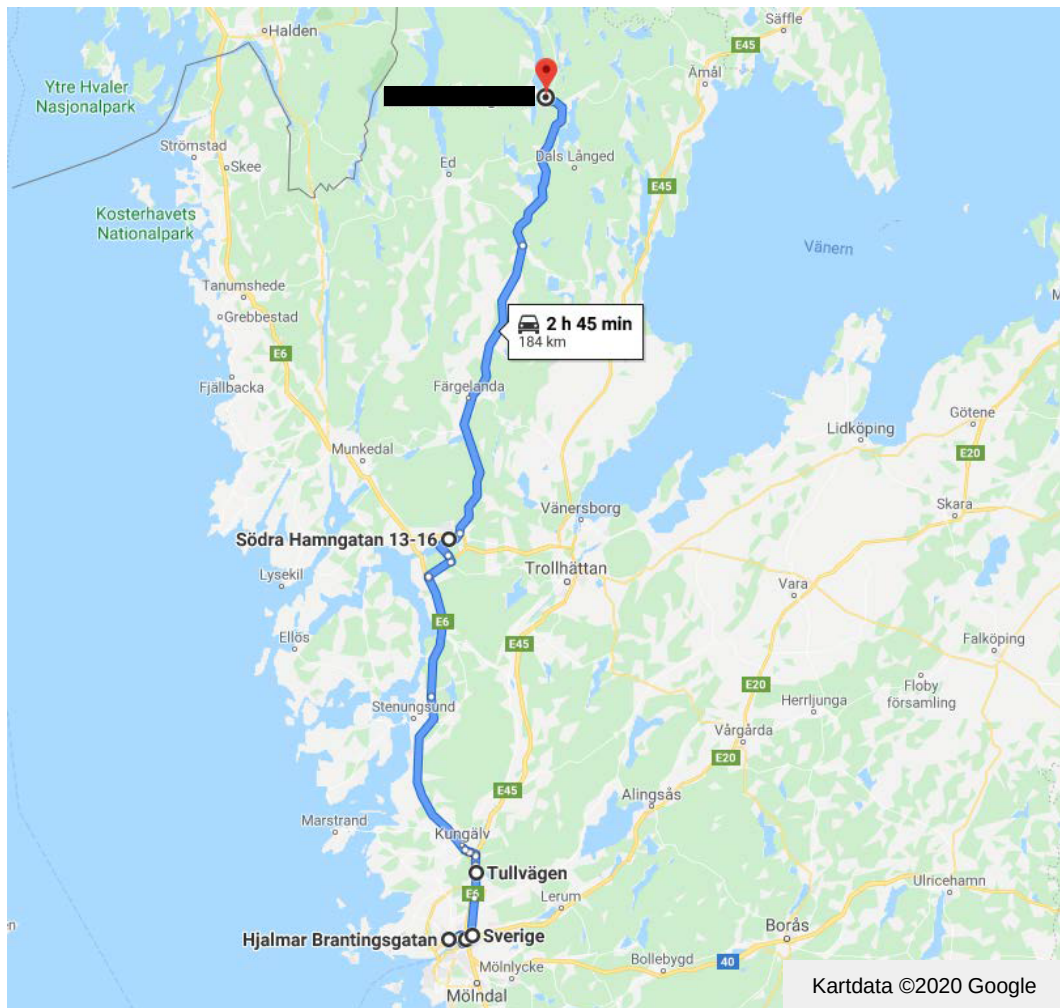
För de långväga körningar som genomförts med inloggad förare återfinns bland annat Osby, Borås, Gråbo och Skepplanda.

GSAB har kontrollerat dessa körningar och meddelar att alla ovan körningar i listan för Q1-Q3 är tjänsterelaterade förutom körningen till Bengtsfors. I Norge och i Lund har GSAB utfört mätarbete. Beställning på arbetet finns dokumenterat. Övriga adresser är till verksamheter GSAB använder för att serva bilar och utrustning.

GSAB har vid kontroll identifierat skriftlig dokumentation som godkänner resorna som tjänsterelaterade resor för samtliga av ovan redovisade körningar, förutom en som går till Bengtsfors. Enligt GSAB skall denna resa varit godkänd av närmaste chef. Nedan kommenteras några resor som ej identifierats som tjänsterelaterade körningar.

### **Långkörning till Bengtsfors**

26 april 2019, ej inloggad förare. Resan går från Gullbergs strandgata och efter flertalet stopp på olika adresser avslutas den sex timmar senare på en parkeringsplats bakom en anställds bostadshus. 27 april 2019, ej inloggad förare kör från anställdes parkeringsplats till Bengtsfors. Stannar där i sex timmar kör sedan tillbaka till parkeringsplats bakom den anställdes bostadshus. 28 april 2019 på morgonen, ej inloggad förare kör till adresser i Göteborg i anslutning till spårväg, sedan tillbaka till parkeringsplatsen bakom det flerfamiljshus där en anställd på GSAB är folkbokförd. 29 april 2019, ej inloggad förare kör först till en plats vid spårväg och sedan till depån Gullbergs strandgata. Kartan nedan visar körväg från Gullbergs strandgata till adressen i Bengtsfors.



### *GSAB:s kommentar*

GSAB kan inte se att den här körningen (Bengtsfors) har haft tjänsterelaterat ärende men den anställde har fått godkänt av tidigare chef att genomföra denna körning.

### **KPMG kommentar långväga körningar**

Majoriteten av de identifierade långväga körningar har vid kontroll visat sig vara tjänsterelaterade resor. KPMG konstaterar att många långväga körningar sker utan att logga in vilket går emot riktlinjer. Det förefaller rimligt att anta att det ljud som ISA-systemet då skall avge har kopplats ur och att koppla ur, eller manipulera, utrustning installerad av arbetsgivaren går emot gällande regler. Det förefaller också rimligt att anta att vissa chefer haft kunskap om de urkopplade systemen, inte minst då fordonen nyttjas av flertalet chefer i arbetet. KPMG konstaterar också att det saknas rutin att kontrollera att personalen loggar in i ISA-systemet alternativt skriver en manuell körjournal.

Den chef som enligt uppgift skall ha gett godkännande av resan till Bengtsfors har slutat på GSAB. KPMG har inte intervjuat denna person. GSAB har inte visat på någon skriftlig dokumentation som styrker godkännandet av körningen.

KPMG ställer sig frågande till varför GSAB har en elektronisk körjournal om det inte nyttjas för uppföljning. Det är KPMG:s uppfattning att GSAB har rätt att kontrollera körjournaler och att detta är en del av den interna kontrollen.

Det har enligt uppgift inte utgått någon förmånsbeskattning av resan till Bengtsfors, eller andra privata resor, som skett med GSABs fordon.

KPMG har inte undersökt om förmånsbeskattning utgått för den körning som sker till Bengtsfors, eller till någon annan av de körningar där GSAB:s fordon har nyttjats privat av anställda.

### **3.3.3 Körning som särskilt noterats**

Bland de körningarna KPMG analyserat vid långväga körningar utanför Göteborg har bland annat följande körningar identifierats som ej direkt kan förklaras som tjänsterelaterad,

- Två ej inloggade körningar från Gullbergs strandgata till en OKQ8 tankstation i Kålleröd vid IKEA. Om syftet med resan om 1,6 mil bara varit till OKQ8 kan det vara värt att nämna att närmsta OKQ8 från Gullbergs strandgata ligger 1 minut bort på Falutorget.
- 27 januari 2019, ej inloggad förare. Körning klockan 00.25 från Parkgatan i Göteborg till Göteborgsvägen i Skepplanda. En enkel resväg på 3,65 mil enligt körjournalen som tar 30 minuter. På adressen ligger en Preem och något som förefaller vara en vägkrog. Fordonet står still på adressen i cirka 20 minuter innan den åker tillbaka mot Göteborg och Falutorget. Resan tillbaka till Göteborg är enligt körjournalen 13,6 mil och tar cirka 2 timmar att köra. Falutorget och Parkgatan i Göteborg ligger på ett avstånd om cirka 4 km vilket indikerar på att det inte är de olika start- och stopp-adresserna i Göteborg som utgör den stora differensen på nästan 10 mil enkel väg Göteborg – Skepplanda och Skepplanda – Göteborg.

- 11 körningar till parkeringen utanför IKEA Kållerød. Två av körningarna är med inloggad förare där personen kör från Hills Golfklubb i Mölndal och sedan vidare till IKEA Kållerød.
- Två körningar till Hämta & Lämna parkeringen på Landvetter flygplats. Båda körningarna sker med inloggad förare men av två olika anställda.
- Tre olika körningar till Surtesjöns badplats i Surte, Lilleby badet och Sillviks badstrand i Torslanda.
- Körningar till två olika golfklubbar. Fem ej inloggade körningar till parkeringen vid Partille Golfklubb och en ej inloggad körning till parkeringen vid Chalmers Golfklubb.
- Fem körningar till Lilla Varholmens färjeläge där färjor går till Hönö, Öckerö och Björkö. Vid samma datum sker även fem körningar från adresser på Hälsö och stopp vid Pinans färjeläge på Hönö där färjan går till Lilla Varholmen i Torslanda. Fem av körningarna sker med inloggad förare. KPMG har identifierat att den anställd hos GSAB som kör bilen bor tillsammans med en person som delar efternamn med personer boende på en av adresserna på Hälsö.
- KPMG har identifierat 14 körningar till Landvetter Bilhotell AB. Tre av körningarna är med inloggad förare. [REDACTED] Flertalet av körningarna sker även från dennes hemadress. En körning sker då förare enligt tidrapport har veckovila.

Till detta har KPMG identifierat en stor mängd kortare körningar inom Göteborg som går till adresser som inte har en synbar koppling till GSAB:s verksamhet. KPMG har inte analyserat dessa körningar närmare.

### ***KPMG kommentar körningar som särskilt noterats***

Det finns många körningar som inte förefaller ha en koppling till det arbete personalen inom Banteknik skall utföra. GSAB:s interna kontroll har inte identifierat dessa körningar, alternativt har chefer gett sitt godkännande till körningarna. KPMG har inte tagit del av några dokumenterade godkännande för körningar då en sådan rutin inte funnits inom GSAB. Flertalet av de chefer som hänvisas till har slutat och KPMG har inte intervjuat dessa.

Ovan körningar är problematiska oavsett om de sker under beredskap, ledig tid eller arbetstid.

- Om de sker under beredskap går de emot riktlinjerna som säger att privata körningar ej får ske, men är godkända då det funnits muntliga instruktioner inom GSAB som godkänner detta. Oavsett godkännande eller ej är nyttjandet av fordonet troligtvis att se som en förmån där förmånsbeskattning utgår och är arbetsgivaravgiftgrundande.
- Om körningen sker på ledig tid nyttjas fordonet olovligt och går emot GSAB:s riktlinjer.
- Om körningen sker på arbetstid behöver GSAB kontrollera med de anställda vad de gjorde på dessa adresser för att kontrollera giltigheten alternativt tillse att denna typ av körningar upphör.

Vidare ställer sig KPMG frågande till de långa körningar som inte kan förklaras, som exemplet där personal åker och tankar men tar olika vägar till och från tankstationen och där en väg är avsevärt mycket längre än den andra. Inga andra stopp har identifierats i dessa körningar. Samma diskrepans identifieras i körningen till och från Skepplanda ovan.

## **3.4 Verksamhetsfordon nyttjats på icke arbetstid**

### **3.4.1 Inledning**

Under punkt åtta i GSAB:s förhållningsregler går det att läsa att samtliga verksamhetsfordon endast är avsedda att användas för uppdrag i tjänsten under arbetstid. Det står vidare att fordonen inte får tas hem utan skall vid arbetsdagens slut parkeras på anvisad plats. Beredskap i hemmet anges som enda undantaget.

GSAB har själva identifierat att de varit otydliga avseende förhållningsregler kring körningar med GSAB:s fordon under beredskap. Regelverket gör gällande att vid oklarheter skall en anställd tillfråga närmaste chef vad som skall gälla. Enligt intervjuer med personer på GSAB har chefer inom Banteknik gett tillåtelse, eller i vart fall underlåtit att agera, vid användning som är mer generös än vad regelverket tillåter. KPMG har därför analyserat om körningar sker helt utanför arbetstid, något som GSAB aldrig godkänt.

### **3.4.2 Analys nyttjande av verksamhetsfordon på icke arbetstid**

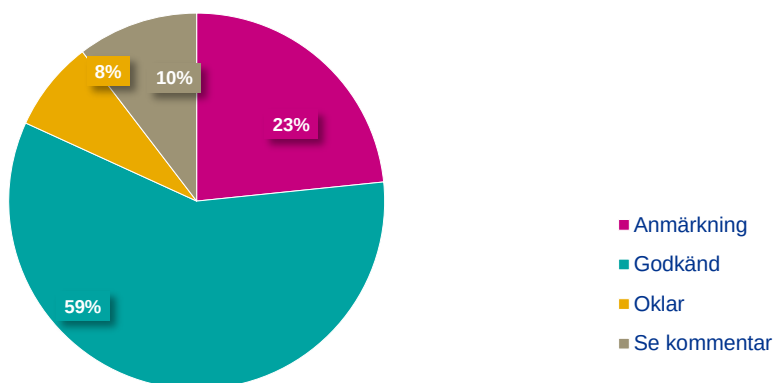
Analys av körningar för 78 anställda på avdelningen Banteknik har skett i syfte att identifiera körningar på ledig tid. Registrerad arbetstid har inhämtats från GSAB:s tidsrapportering. KPMG analyserade initialt tidsperioden Q1-Q2 under 2019 och kompletterade senare med Q3 2019.

Diagrammen i rapporten visar resultat från kontroll av bilkörningar för 78 personer som varit inloggade i ISA-systemet. KPMG arbetar under antagande att inloggad person också är den som genomför körning. Om körning genomförts utan inloggad förare men med en anställds hemadress som start redovisas även denna som känd körning av den anställde.



**Q1-Q2 2019**

## Körning ledig tid med känd förare



59 % (45 personer) av individerna har bara identifierade körningar som sker på registrerad arbetstid.

23 % (18 personer) gav anmärkning. En anmärkning innebär att en individ vid minst ett tillfälle utfört en körning på tid utanför registrerad arbetstid.

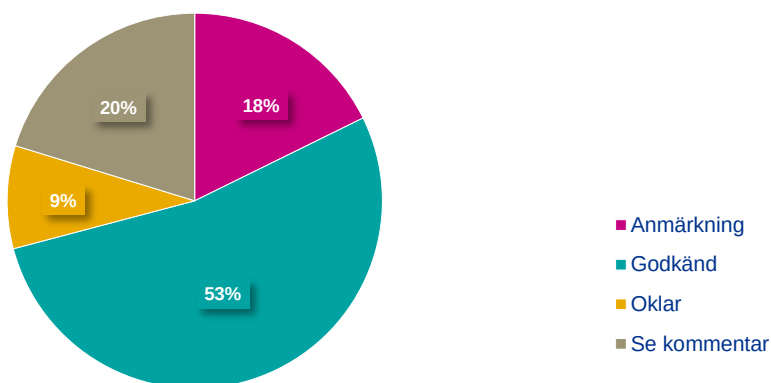
8 % (6 personer) har genomfört körningar där det ej gått att avgöra om det är en godkänd körning eller ej då det kan utgöra ett gränsfall. Exempelvis har en person enligt tidsrapporteringen genomfört ett läkarbesök under en arbetsdag och då använder GSAB:s fordon för att transportera sig till och från läkarbesöket.

10 % (7+1 personer) För sju personer saknas registrerade körningar. I ett fall har mottagen tidsrapport saknat rubriker vilket gjort att analys ej kunnat genomföras.



**Q3 2019**

## Körning ledig tid med känd förare



54 % (42 personer) av individerna har bara identifierade körningar som sker på registrerad arbetstid.

18 % (14 personer) gav anmärkning. En anmärkning innebär att en person gör minst en körning på tid utanför registrerad arbetstid.

8 % (7 personer) har genomfört körningar där det ej gått att avgöra om det är en godkänd körning eller ej då det kan utgöra ett gränsfall, till exempel vid övergång mellan arbetsdag eller beredskapstid och ledig tid. Enligt GSAB är det godkänt att använda GSAB fordon under beredskap, men inte under ledig tid.

20 % (16 personer) För 16 personer saknas registrerade körningar.

### **KPMG kommentar verksamhetsfordon nyttjats på icke arbetstid**

KPMG har kunnat konstatera flera körningar med tjänstefordon på ledig tid, det vill säga där inloggad förare enligt tidrapporteringen inte har arbetstid. I punkt åtta i GSAB:s förhållningsregler går det tydligt att utläsa att verksamhetsfordon endast är avsedda att användas under arbetstid. KPMG har inte intervjuat de personer som genomfört körningarna.

Att nyttja fordon på ledig tid har aldrig sanktionerats av GSAB och går emot interna riktlinjer. KPMG rekommenderar GSAB att i detalj granska de identifierade körningarna under ledig tid och intervjua de personer som nyttjat fordonen för att kontrollera omständigheterna kring körningarna.

KPMG noterar att 23 personer helt saknar inloggade körningar. Det kan finnas körningar på ledig tid bland dessa som ej kunnat identifieras.

### **3.5 Nyttjande av verksamhetsfordon för privat bruk under beredskap**

I syfte att identifiera arbetshindrande och ej nödvändiga körningar har KPMG granskat nyttjandet av verksamhetsfordon för privat bruk under beredskap.

#### **3.5.1 Inledning**

Initialt genomförde GSAB egna analyser av verksamhetsfordons nyttjande. Dessa analyser baserades på stickprov. Analyserna visade på en stor mängd körningar som krävde närmare analys. GSAB valde då att anlita KPMG för att genomföra analys på ett större antal individer, 78 stycken, och en längre tidsperiod, 2019-01-01 till 2019-09-30.

KPMG har i sin utredning tagit fram information kring vilka personer som har haft beredskap och vid vilka tillfällen. Därefter har analys skett över vilka som nyttjat verksamhetsfordon under privat tid alternativt under beredskapstid.

#### **3.5.2 Analys nyttjande av verksamhetsfordon för privat bruk under beredskap**

KPMG har analyserat körningar under beredskap där förare är inloggade samt körningar utan inloggad förare till och från anställdas hemadresser. I de fall en ej inloggad körning skett från en anställds folkbokföringsadress har den körningen lagts till de körningar som skett med inloggad förare och därefter jämförts mot den anställdes beredskapsschema.

KPMG kan konstatera att nyttjande av Bantekniks fordon under beredskap skiljer sig åt mellan de anställda. 47% av de anställda nyttjar fordonen för vad som förefaller vara privata körningar, exempelvis till livsmedelsaffärer, skolor, dagis och träningsanläggningar.

Det är också en stor mängd fordon som nyttjas under beredskap. Uppgifter från intervjuer gör gällande att i princip vilka fordon som helst kan nyttjas för hemfärd under beredskap. KPMG har i analyser kunnat konstatera att fordon med arbetsutrustning i form av svetsutrustning har nyttjats vid körning till hemadress och där fordonet blivit stående under en period.

Uppgifter gör gällande att chefer inom Banteknik inte varit konsekventa i hur ett fordon som tagits hem vid beredskap får nyttjas. Chefer har enligt uppgift gett tillstånd till i princip obegränsat nyttjande samtidigt som riktlinjerna är tydliga i att privata körningar ej får ske under beredskap.

#### ***KPMG kommentar nyttjande av verksamhetsfordon för privat bruk***

Otydligheten kring vad ett fordon som tas hem vid beredskap får användas till har lett till att GSAB:s fordon i stor utsträckning använts privat av anställda under beredskap, nyttjandet varierar dock stort mellan anställda.

Gällande beredskap känner GSAB själva att de som arbetsgivare inte varit tydliga avseende muntliga instruktioner, riktlinjerna är däremot tydliga. Gällande körning på ledig tid finns det inga oklarheter.

KPMG kan konstatera att regelverket för användning av fordon uppdaterades så sent som 2018-05-04 och att det här framkommer att *"Om fordon tas hem i samband med beredskap, innebär inte detta att det får användas istället för privat fordon"*.

Analysen konstaterar att flertalet anställda nyttjar verksamhetsfordon för privata körningar under beredskap i varierande utsträckning. GSAB får göra en individuell bedömning för att avgöra huruvida överträdelserna skall resultera i någon form av reprimand.

I fallet med nyttjande av fordon under beredskap har GSAB tolkat riktlinjerna på ett sätt för att få nyttja bilarna privat, för att snabbt kunna inställa sig, men sedan tolkat på ett annat sätt, att det inte finns någon borte gräns för inställelsetid, för att kunna nyttja fordonen för långa körningar.

KPMG ställer sig frågande till att i princip samtliga fordon kan nyttjas för att köra hem till privatadress vid beredskap. Vissa bilar innehåller utrustning, exempelvis svetsutrustning, vilket torde kräva att dessa finns tillgängliga på arbetsplatsen och inte får tas med hem där de i vissa fall blir stående över flera dagar. Detta torde också bryta mot punkt 6 i riktlinjer, att det finns en pool med bilar som skall användas för resor i tjänsten.

Det är oklart om förmånsbeskattning utgått för den privata körning som sker under beredskap.

## 3.6 Körmönster och avvikande adresser

Nedan granskning avser identifiering av körningar till olika adresser som inte bedöms ha relevans för GSAB:s verksamhet och/eller som förekommer frekvent. KPMG har också erhållit information om adresser dit personal kör frekvent vilket i sin tur leder till ineffektivitet och att det bryter mot längd för rast.

Nedan ges exempel på olika körningar, detta är ett urval av körningar i den data KPMG analyserat. Körningarna nedan sker antingen på arbetstid eller under beredskap. I de fall körningar identifierats på ledig tid uppges så. KPMG har inte heller intervjuat förare där dessa kan identifieras utan nedan syftar till att visa på användning som kan vara felaktig.

### 3.6.1 Inledning

Vid analys av körjournaler identifieras en stor mängd adresser som inte förefaller ha en koppling till GSAB:s verksamhet. KPMG har identifierat så kallade intressanta adresser<sup>8</sup>, vem som körde till adressen samt omfattning av besök till identifierad adress.

KPMG har även kartlagt eventuella körmönster där körjournaler granskats utefter frekventa och upprepande mönster. Adresser som förekommer vid en viss tid varje dag eller utefter schematiska mönster har lyfts fram och analyserats.

I körjournalerna står angivet både en gatuadress och GPS-koordinater. Adressen är ett antagande som ISA gör baserat på närhetsprincipen. GPS-koordinaterna visar exakt var bilen befann sig vid den positionen. KPMG har granskat GPS-koordinater och där kunnat konstatera att GSAB:s fordon stannar på drygt 210 adresser som inte förefaller ha någon

---

<sup>8</sup> Adresser som inte bedöms ha relevans för GSAB:s verksamhet och/eller som förekommer frekvent. Exempelvis affärer där det inte finns spårvägsspår nära och där affären tillhandahåller sådana artiklar som de anställda kan hämta från Bantekniks egna förråd.

koppling till GSAB:s verksamhet. Vid analys av position för koordinater har KPMG endast utgått ifrån en GPS-koordinat för att ange den exakta positionen för en specifik adress.

KPMG har inte intervjuat de personer som kunnat identifieras och som kört till utvalda adresser utan enbart genomfört analys och sammanställt omfattningen.

### 3.6.2 Analys körmönster och avvikande adresser

#### **Gemensam frukost**

Genom intervju har information framkommit att många anställda äter frukost klockan nio på ett café beläget på Falutorget intill depån vid Gullbergs strandgata. Uppgift gör gällande att de anställda åker till detta fik oavsett vart i staden de genomför arbeten. Detta skall enligt uppgift göra att personalen lägger tid på att transportera sig till och från Falutorget, utöver rasten på 30 minuter.

Personalen skall enligt uppgift samåka till Falutorget. GSAB uppger att de försökt ställa ut portabla lokaler, byschor, för personalen att använda vid raster när arbeten sker långt från depå. Dessa har enligt uppgift ej använts.

Granskning av körjournaler för tiden Q1-Q3 2019 har gjorts med Falutorget 1 som slutadress och ankomsttid mellan 08:30-09:30. Sökningen har genererat 55 träffar varav 11 stycken skett med inloggad förare.

| Analys parkeringar Falutorget 1                   |            |
|---------------------------------------------------|------------|
| # Parkeringar vid Falutorget 1                    | 55 st      |
| Med inloggad förare                               | 11 st      |
| # Parkeringar med komplett körjournal tillgänglig | 47 st      |
| Med res- och parkeringstid överstigande 30 min    | 22 st      |
| Genomsnittlig res- och parkerings-tid             | 1 h 57 min |
| # Parkeringar med ytterligare anmärkning          | 11 st      |

Analysen visar att bilar vid minst 47 tillfällen som sammanfaller med frukosttider befunnit sig i resa till/från eller parkerad vid Falutorget 1 över tidsperioder som överstiger 30 minuter.

Värt att notera är att det på samma adress ligger en tankstation där Banteknik genomför merparten av sina tankningar. Vid analys av genomförda tankningar på denna station konstateras att 32 tankningar skett under period som uppges ovan.

Det har endast gått att identifiera inloggade förare vid elva av dessa tillfällen. Förarna har alltid varit samma vid ankomst till och lämnande av adressen vid de tillfällena.

Vidare har elva ytterligare anmärkningar gjorts för körningar i samband med parkering vid Falutorget 1, enligt tabellen nedan.

| Anmärkningar vid körning till/från Falutorget 1                 |                   |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------|
| Anmärkning                                                      | Antal förekomster |
| Passerade icke-arbetsrelaterad adress innan/efter Falutorget 1  | 5                 |
| Avvikande restid vid körning till Falutorget 1                  | 3                 |
| Passerade icke-arbetsrelaterad adress och hade avvikande restid | 2                 |
| Första körningen för dagen utgick från hemadress                | 1                 |
| <b>Totalt</b>                                                   | <b>11</b>         |

Däremot har det identifierats körningar från Gullbergs Strandgata till Falutorget vid ett flertal tillfällen där körjournaler haft en avvikande lång körsträcka och körtid (upp till fyra timmar). Det har alltså förekommit att bilar har kört stora omvägar från Gullbergs Stranddepån till Falutorget.

Under perioden Q1 till Q3 2019 är det cirka 175 arbetsdagar efter att helgdagar tagits bort. Om personalen varit vid Falutorget 55 gånger är detta cirka 1,5 gånger per vecka.

### **Adresser med flest träffar av privat karaktär för perioden 2018-01-01 till 2019-09-30**

De adresser utan identifierat verksamhetsnära syfte som besökts oftast är;

|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| • SIKAB, Profilkläder,      | 201 besök |
| • Salsmästaregatan 14 A,    | 168 besök |
| • Sisjön handelsområde      | 110 besök |
| • Bostadsparkering Surte,   | 87 besök  |
| • Bostadshus Skepplanda,    | 82 besök  |
| • Backaplans handelsområde, | 81 besök  |
| • Bauhaus,                  | 67 besök  |
| • Hantverksbutiken AO,      | 51 besök  |
| • Bostadshus Tjörn,         | 46 besök  |

### **SIKAB**

Kartan nedan visar bolaget SIKAB som ligger på Exportgatan 11, Hisings Backa och säljer profilkläder till företag. Det är den plats som har flest körningar till sig utan att ligga vid ett spårområde. GSAB har ett eget förråd där personal skall beställa och hämta ut arbetskläder. Intervjuade chefer är medvetna om att personalen har åkt för att köpa arbetskläder vid några tillfällen, men inte i den omfattning analysen visar. Det är oklart varför personalen inte använt sig av GSAB:s egna förråd.

Analysen visar 201 körningar under t perioden 2018-01-01 till 2019-09-30. 78 körningar är med inloggad förare, resterande körningar har varit utan inloggad förare. De som oftast kört tid inloggat står för 8 respektive 7 av körningarna. De flesta körningarna sker på förmiddagen jämt fördelat mellan 07:30 till 11:00 med en ökning mellan 11:00 och 12:00. Den vanligaste körningen efter besöket har varit in till depån på Gullbergs Strand och Falutorget.

Syftet med körningen till SIKAB är oklart då GSAB tillhandahåller arbetskläder genom eget lager.

#### **GSAB:s kommentar**

GSAB har ramavtal med SIKAB. SIKAB används för att pröva sina arbetskläder. Enligt gällande rutiner får de anställda numera inte åka dit och hämta ut arbetskläder utan endast pröva ut. Under Q1-Q3 som är den perioden som KPMG har granskat hade vi även ett godkännande att åka dit och hämta ut arbetskläder.

### **Salsmästaregatan 14A**

10 minuters körväg från depån ligger Salsmästaregatan 14A. På adressen ligger en verkstad, butik, en restaurang som heter Eva's samt en obemannad TRB tankstation.

168 körningar har skett till adressen under perioden 2018-01-01 till 2019-09-30 och 104 av de körningarna är med inloggad förare. Tre anställda står själva för 60 stycken av dessa körningar.

Det finns en restaurang på Salsmästaregatan. Personal kan ha besökt dessa restauranger för lunch eller under beredskap och detta skulle i så fall vara i enlighet med instruktioner från GSAB.

#### *GSAB:s kommentar*

På adressen finns det flera verksamheter. Att åka till restaurangen för att äta lunch är inget GSAB motsätter sig. GSAB har däremot ingen butik eller verkstad där som det finns upphandlat ramavtal med.

#### **Sisjön Handelsområde**

Över 100 körningar har identifierats till Sisjövägen 45, Askim, vilket är ca 15 kilometers körsträcka från Bantekniks depå. Vid denna adress ligger bland annat S.O.P Skade och Partiförsäljning AB som säljer varor med någon defekt, exempelvis kan det vara skador från transport, vattenläcka, brand eller inbrottet. Här ligger också Cervera, Rusta och Burger King. Det finns en mängd andra affärer i detta område men ingen som förefaller ha anknytning till GSABs verksamhet. Av 110 körningar är 48 med inloggad förare. Två av de inloggade förarna står för 34 av de körningarna. Kartan nedan visar GPS-koordinaterna för adressen.

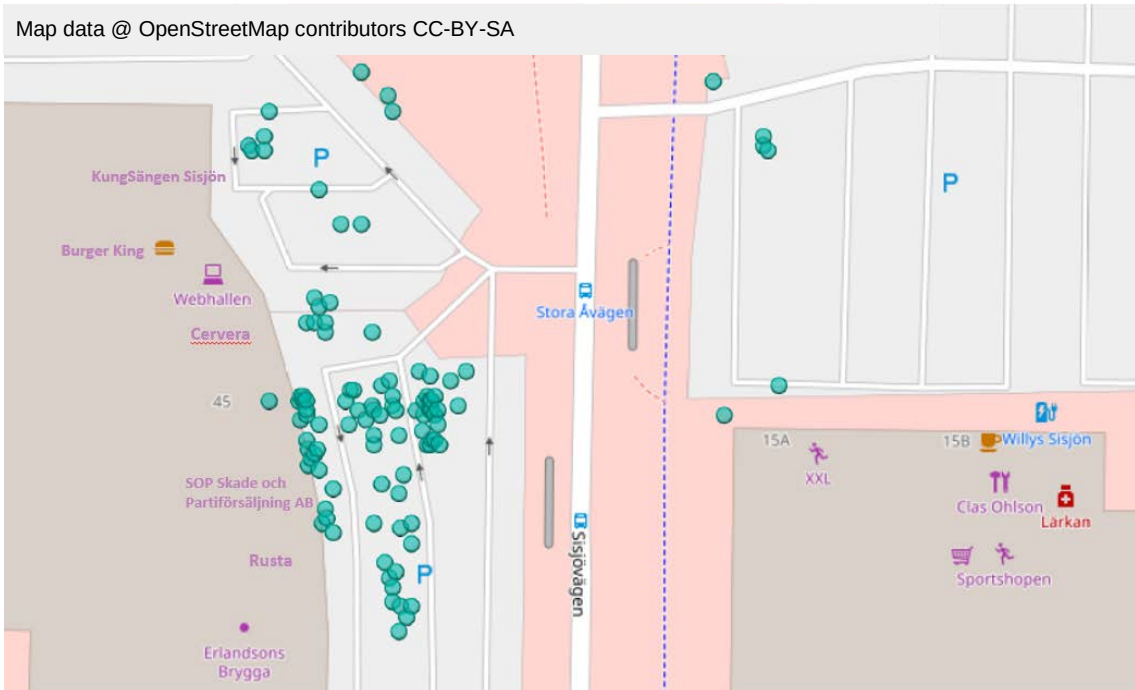
Besöken till denna adress sker vid olika tidpunkter. Parkeringarna fördelar sig tidsmässigt enligt nedan:

09.00 – 10.30 – 28 st

10.30 – 13.00 – 52 st

13.00 – 19.00 – 29 st

Det finns en restaurang i närheten av den adress där parkeringarna sker, en Burger King. KPMG noterar att 11 av körningarna till Sisjövägen 45, Askim, sker direkt från depå på Gullbergs Strandgata. Det finns tre andra Burger King restauranger som ligger närmare än den i Sisjön. Av de 110 körningarna har en mindre del skett utanför denna restaurang.



### GSAB:s kommentar

GSAB kan inte bekräfta att vi har verksamhetsbehov där. GSAB har inget ramavtal med SOP eller någon annan av butikerna i området.

### **Bostadsparkering [REDACTED], Surte**

Den tredje adressen med flest unika träffar är ej inloggade körningar till [REDACTED], Surte. Genom GPS-koordinaterna kan körningen följas till en parkeringsplats som tillhör ett bostadsområde nära en anställds bostadsadress. 87 körningar har identifierats under perioden 2018-01-01 till 2019-09-30. KPMG har inte identifierat några körningar till denna adress av den folkbokförde på ledig tid. Om körningarna sker under beredskap är de godkända enligt muntliga instruktioner från GSAB. Däremot är nyttjande av arbetsfordon för att köra hem under beredskap sannolikt grund för förmånsbeskattning och grund för arbetsgivaravgifter.

#### *GSAB:s kommentar*

Om parkeringen skett i samband med en anställds beredskap ser vi inga fel i körningen.

### **Bostadshus Skepplanda**

82 körningar har skett till en adress i Skepplanda som har samma GPS-koordinater som en anställds folkbokföringsadress. 57 av dessa körningar har även samma anställd varit inloggad i ISA då körningen genomförts. Vid två tillfällen sker körningar till denna adress av den anställda på ledig tid.

#### *GSAB:s kommentar*

Om parkeringen skett i samband med en anställds beredskap ser vi inga fel i körningen.

### **Backaplans handelsområde**

En adress som fått många besök av många olika anställda är Backaplans handelsområde. Det ligger 10 minuters körväg från depån på Gullbergs strandgata och under perioden 2018-01-01 till 2019-09-30 har handelsområdet besökts 81 gånger. Vid 35 av dessa tillfällen har det varit en förare inloggad i ISA. De två anställda som står för flest av de inloggade körningarna har varit där åtta respektive sex gånger.

Körningarna sker under hela dagen från tidigast 07.00 till och med cirka 19.00 på kvällen.

07.00 – 10.30 – 22 körningar.

10.30 – 12.30 – 26 körningar.

12.30 – 15.00 – 20 körningar.

Efter 15.00 – 13 körningar.

Det finns restauranger på Backaplans handelsområde. Personal kan ha besökt dessa restauranger för lunch eller under beredskap och detta skulle i så fall vara i enlighet med instruktioner från GSAB.





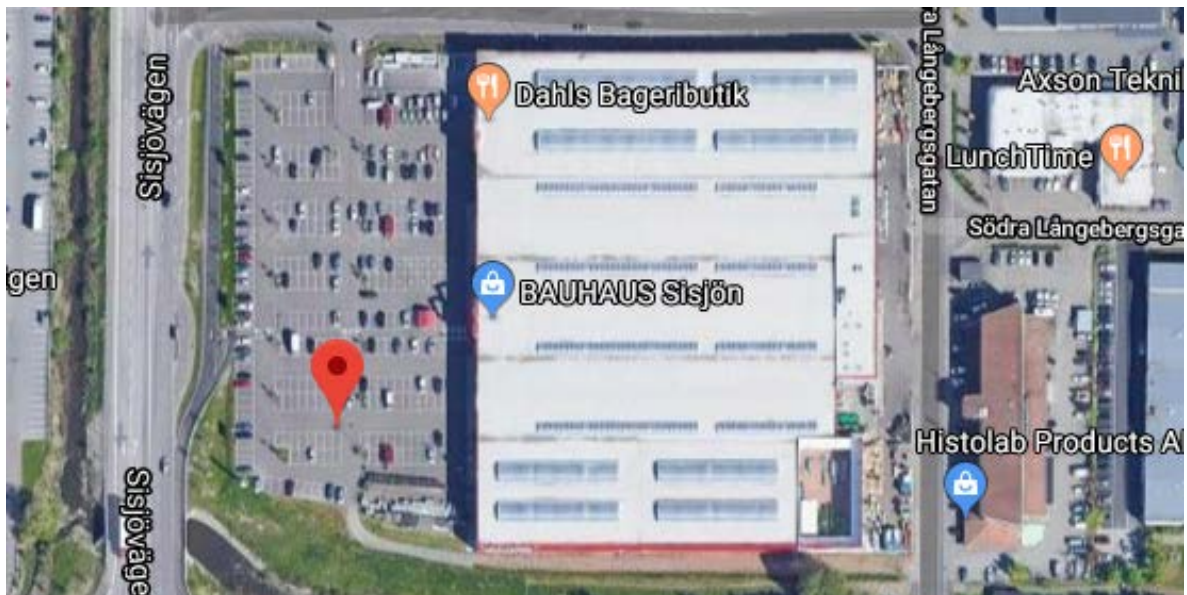
#### *GSAB:s kommentar*

GSAB har inget ramavtal med någon butik i Backaplans handelsområde. Har körningen skett under beredskap och den anställda parkerar där eller kör dit under beredskap kan körningen vara godkänd.

#### **Bauhaus**

En annan adress dit många olika anställda kört är Bauhaus på Sisjövägen 40 som ligger 16 minuter med bil från depån på Gullbergs strandgata. 67 körningar har skett dit under perioden 2018-01-01 till 2019-09-30 och 31 av tillfällena är med inloggad förare. 12 gånger har det varit en och samma förare.

Det finns ett bageri vid Bauhaus. Personal kan ha besökt detta bageri för lunch eller under beredskap och detta skulle i så fall vara i enlighet med instruktioner från GSAB.



Bilder @2020 Aerodata International Surveys, CNES / Airbus, Lantmäteriet/Metria, Maxar Technologies, Kartdata ©2020

#### *GSAB:s kommentar*

GSAB har inget ramavtal med Bauhaus. Om något akut hänt vid ett arbete har kanske något verktyg behövs köpas in. GSAB har inte granskat inflödet av fakturor och kan inte svara på om Bauhaus fakturerat något. Dock tyder omfattningen på att det är fler besök än akuta fall.

#### **Hantverksbutiken AO Sverige AB**

En adress som många olika anställda kört till under perioden 2018-01-01 till 2019-09-30 är Hantverksbutiken AO Sverige AB på Brodalsvägen 15 i Partille.

51 gånger har körning registrerats till Hantverksbutiken. 17 olika anställda har varit inloggad vid olika 34 körningar. Resterande 19 körningar har varit utan inloggning i ISA. Ingen av de anställda sticker ut mer än någon annan bland de som varit inloggade.

#### *GSAB:s kommentar*

GSAB har inget ramavtal med Hantverksbutiken AO. Eventuellt, i likhet med Bauhaus har akuta fall och dålig styrning kanske gjort att material inhandlats där. Det skulle i så fall vara ett problem gällande upphandlingarna.

## **Bostadshus Tjörn**

Flera körningar sker till en adress 6,3 mils enkel körväg från depån på Gullbergs Strandgata.

KPMG har inte funnit att någon anställd vid Banteknik är folkbordförd på denna adress. 46 gånger har adressen registrerats i ISA genom GPS-koordinater. Sex av körningarna har varit med inloggad förare. Föraren är anställd vid GSAB och det är ingen annan anställd som varit inloggad vid de körningarna.

En körning till adressen sker den 15 mars 2019 på eftermiddagen med inloggad förare. Fordonet står sedan parkerat på adressen fram till den 18 mars 2019 klockan 01.04 då inloggad förare kör mot spårväg i Göteborg. Den anställde har beredskap under hela denna period.

### *GSAB:s kommentar*

Har den anställde varit på beredskap och inte är mästare borde körningen vara godkänd. Det är godkänt för de anställda att bo hos vänner även under beredskap. Tjänsterollen mästare har en inställelsetid om 30 min. De övriga anställda har inställelsetid "skyndsamt" närmare utveckling kring vad skyndsamt är saknas.

### **KPMG kommentar körmönster och avvikande adresser**

GSAB menar att privat körning under beredskap är lovligt då chef, eller chefer, skall ha gett tillåtelse. KPMG konstaterar att det saknas någon skriftlig information om detta, de chefer som anställda hänvisar till har i de flesta fall slutat. Det finns också en skriftlig rutin som uppdaterades 2018-05-04 vilken gör gällande att privata körningar under beredskap är förbjudet.

Genom analys går att se att vissa adresser besöks ofta av flera olika anställda personer på GSAB och dessa körningar tyder på vanemässiga besök för många i varje arbetsgrupp. Syftet med besöken går inte att koppla till verksamheten och kan därför vara av privat karaktär.

Andra adresser besöks ofta men av få av de anställda. Dessa körningar förefaller vara av privat karaktär.

I exemplet med körning till Tjörn ställer sig KPMG frågande till hur GSAB resonerar då de menar att detta kan vara en godkänd körning under beredskap. GSAB resonerar att arbetsfordon får nyttjas för att personal i beredskap skall ha "skyndsamt" inställelse, utan att för den delen vägleda i vad "skyndsamt" innebär. Samtidigt tillåter GSAB personal att ha beredskap och fordon på ställen långt bort från verksamheten. Riktlinjer gör gällande att om "skyndsamt" ej går att tillse skall behov av beredskap ses över. KPMG noterar också tillfällena då ett fordon, i fallet med Tjörn den 15 mars 2019 gäller det en "stor servicebil", går detta fordon inte att använda i produktionen.

Analyserna visar också på körningar till fikaställen under förmiddagsrast som överstiger den tillåtna tiden för en förmiddagsrast på 30 minuter. Till detta skall den körtid som krävs för att ta sig till och från fikastället. Denna typ av körningar, och körningar till andra

adresser som ej förefaller ha en verksamhetsbehörighet torde skapa en ineffektivitet i det uppdrag GSAB skall utföra.

Analyser visar också på problemet att personal tar verksamhetsfordon hem under beredskap men att denna beredskap sedan övergår i vila vilket gör att ett av GSAB:s fordon blir stående utan att annan personal kan nyttja detta fordon.

## 3.7 Relevanta lagar och slutsats

KPMG har inte gjort någon juridisk bedömning kring de identifierade iakttagelserna men utrett omständigheter utefter det som står i relevanta kapitel av brottsbalken.

### 3.7.1 Inledning

I KPMG:s uppdrag har det ingått att se över brukande av tjänstebilar utanför arbetstid samt längre körningar under arbetstid. I samband med det har brotten olovligt brukande samt egenmäktigt förfarande analyserats. KPMG har inte gjort slutgiltiga bedömningar kring de identifierade iakttagelsernas eventuella fullbordande utan endast täckt upp för rekvisiten under tiden för utredningsarbetet.

### 3.7.2 Analys

I de fall en anställd tar hem en bil och använder den privat

#### *Brottsbalken 10 kap 7§ Olovligt brukande*

##### **Lagtext**

Om någon **olovligen brukar** någon annans sak och därigenom **vållar skada eller olägenhet**, döms han för olovligt brukande till böter eller fängelse.

##### **Rekvisit**

De två objektiva rekvisiten är

- *Olovligen bruka annans sak.* Här betyder det att arbetsgivaren måste sagt att bilen inte får användas utanför tjänstetid och om arbetstagaren då gör det i alla fall så är det olovligt. Om istället arbetsgivaren har sagt att användandet är ok så faller det här rekvisitet.
- *Vållar skada eller olägenhet.* Det skall vara fråga om en ekonomisk skada vilket även inbegriper beaktansvärd fara för slutlig förlust. Med olägenhet menas däremot en nackdel eller risk för ekonomisk skada.

Äldre domar gör gällande att risk kan föreligga genom brukandet över tid av bilar gör att de skulle kunna skadas. Det förutsätter att bilarna får inte ha ett obetydligt värde.

Om dessutom arbetsgivaren är den som betalar bensinen så skulle det kunna bli en ekonomisk skada om man är sagd att köra en sträcka men kör längre.

- *Uppsåt.* Som subjektivt rekvisit så krävs uppsåt. Dvs. arbetstagaren måste haft uppsåt att använda bilen

#### *Brottsbalken 8 kap 8§ Egenmäktigt förfarande*

### Lagtext

Den som **olovligen tager och brukar**, eller eljest tillgriper något dömes för egenmäktigt förfarande till böter eller fängelse i högst sex månader. Det samma gäller om någon utan tillgrepp, genom att anbringa eller bryta lås eller annorledes olovligen rubbar annans besittning eller ock med våld eller hot om våld hindrar annan i utövning av rätt att kvarhålla eller taga något.

### Rekvisit

- *Handlingen måste vara olovligen.*  
Om arbetsgivaren godkänner att tjänstebilen står parkerad över helgen hos arbetstagaren så är handlingen inte olovligen.
- *Uppsåt.* Som subjektivt rekvisit så krävs uppsåt.  
Det vill säga. Om arbetstagaren väljer att inte köra tillbaka bilen till arbetsplatsen så har den uppsåtligen valt att inte göra det.

### 3.7.3 Slutsats nyttjande av fordon

KPMG kan konstatera att överträdelser av riktlinjer sker av personal på Banteknik. Uppgifter från GSAB, och personer KPMG intervjuat, gör gällande att dessa överträdelser sanktionerats av chefer, chefer som i flertalet fall slutat. KPMG kan även konstatera att ledningen på GSAB har brustit i att följa upp efterlevnad av de regler och riktlinjer som finns. Chefer inom Banteknik har också varit otydliga då frånsteg från riktlinjer utgetts utan att dokumenteras.

Under punkt åtta i GSAB:s förhållningsregler går det att läsa att samtliga verksamhetsfordon endast är avsedda att användas för uppdrag i tjänsten under arbetstid. Det står vidare att fordonen inte får tas hem utan skall vid arbetsdagens slut parkeras på anvisad plats. Beredskap i hemmet anges som enda undantaget.

Omfattningen av de körningar som sker som bryter mot riktlinjerna är flera. KPMG kan konstatera att de anställda bryter mot flera delar av interna regler.

- Körning utan att registrera sig som förare
- Ej ifyllda körjournaler
- Manipulering och/eller urkoppling av ISA-system
- Nyttjande av fordon utanför arbetstid
- Nyttjande av fordon för privata körningar under beredskap
- Nyttjande av fordon för privata ärenden under arbetstid

Mängden överträdelser vid nyttjande av fordon går inte att förklara med att det är av engångskaraktär eller att de anställda inte kände till gällande regelverk. Det förefaller ha varit ett systematiskt nyttjande av fordon för privat bruk.

KPMG kan också konstatera att det förekommer en stor mängd körningar under arbetstid som inte förefaller ha någon koppling till det arbete som skall utföras, körningar till affärer och adresser utan affärsverksamhet. Här bedöms föreligga ett behov av tydliga informationsvägar och tydliga regler för vad som förefaller vara lovligt brukande av tjänstebil och vad som ligger utanför det.



För att skapa en tydlighet bör även skriftliga regleringar kring onödigt långa körningar under tjänstetid utformas samt förtydliganden kring inställetid för personal som ej är mästartare.

Det finns också en inneboende konflikt i hur regler tolkats. Personal har fått använda GSAB:s fordon för privat körning under beredskap med argumentet att de skall kunna nå "skyndsamt" inställelse. Samtidigt har det inte funnits några begränsningar kring hur långt en anställd får köra fordon som nyttjas under beredskap.

KPMG kan också konstatera att ISA-systemen i sin helhet har kopplats ur. KPMG:s analys visar att ISA-systemet vid 1 735 tillfällen under perioden Q1-Q3 2019 har varit avstängt då fordon nyttjats. En mindre del av dessa avstängningar beror troligtvis på tekniska omständigheter men flertalet avstängningar bedöms bero på manipulation som i sin tur kan innebära en brottslig handling.

Det är KPMG:s slutsats att det förekommit ett utbrett nyttjande av fordon vid körningar till adresser och verksamheter som inte kan relateras till GSAB:s verksamhet. I många fall konstateras att fordonen utnyttjas för körning i privat bruk så som livsmedelsaffärer, skolor och allmän shopping.

GSAB har inte heller haft en adekvat uppföljning av körjournaler med hänvisning till att detta är integritetskränkande. KPMG ställer sig frågande till att GSAB har regler och system för kontroll men inte använder dessa.

Avslutningsvis konstaterar KPMG att nyttjandet av GSAB:s fordon för privat bruk med all sannolikhet är att se som en förmån där förmånsbeskattning utgår och att det är arbetsgivaravgiftgrundande.

## 4 Arbetstidernas efterlevnad

Genom visselblåsaranmälan har brister kring de anställdas efterlevnad av arbetstider påpekats. Analyserna som genomförts har anpassats beroende av vilken data som funnits tillgänglig för respektive granskning.

### 4.1 Granskning av övertid Q1-Q3 2019

KPMG har erhållit arbetsfiler avseende 78 anställda som underlag för respektive anställds arbetstid. Av dessa har vi utfört en analys av övertiden bland de anställda för perioden januari till september, 2019. Enligt Arbetstidslagen (ATL) finns två gränser för övertid, allmän övertid per kalenderår inte överstiga 200 timmar<sup>9</sup> och extra övertid får maximalt uppgå till ytterligare 150 timmar men då skall det finnas särskilda skäl för denna övertid och att situationen inte gått att lösa på annat rimligt sätt<sup>10</sup>. Det är mot bakgrund av detta analys skett.

#### 4.1.1 Inledning

Som övertid i vår analys har vi inkluderat "OEVERTID" och "OETIDLED". Det vill säga intjänad övertid att ta ut som lön eller i tid. Analys har skett mot bakgrund att antalet övertidstimmar inte får överstiga 200 timmar per kalenderår. Vi har även inkluderat

<sup>9</sup> Det kan förekomma andra regler kring övertid då Arbetstidslagen kan avtalas bort genom kollektivavtal, och då gäller i stället reglerna i kollektivavtalet. KPMG har enbart analyserat mot Arbetstidslagen.

<sup>10</sup> ATL § 8 och 8a.

anställda i "riskzonen", det vill säga anställda vars övertid efter 9 månader närmar sig eller har överstigit 150 timmar ( $200/12 \cdot 9$  månader).

#### 4.1.2 Analys

Av samtliga anställda har tre anställda fler än 200 timmar övertid per sista september, 2019. Ytterligare fem anställdas övertid överstiger 150 timmar. Fördelning övertid per anställd enligt tabellen nedan.

| Intervall Min - Max (h) |     | Antal |
|-------------------------|-----|-------|
| 0                       | 20  | 26    |
| 21                      | 40  | 9     |
| 41                      | 60  | 11    |
| 61                      | 80  | 7     |
| 81                      | 100 | 7     |
| 101                     | 120 | 1     |
| 121                     | 140 | 5     |
| 141                     | 160 | 6     |
| 161                     | 180 | 2     |
| 181                     | 200 | 1     |
| 201                     | 220 | 0     |
| 221                     | 240 | 2     |
| 241                     | 260 | 0     |
| 261                     | 280 | 0     |
| 281                     | 300 | 1     |

#### 4.1.3 Slutsats

Baserat på utförd analys kan vi konstatera att tre anställda per sista september 2019 har en övertid överstigandes 200 timmar. Ytterligare ett antal anställda anses ligga i "riskzonen", vilket innebär att deras respektive övertid efter nio månader närmar sig eller redan har överstigit 150 timmar. Notera att övertid beräknas per kalenderår, vilket innebär att övertiden kan öka under fjärde kvartalet 2019.

Det går inte att fastställa huruvida fusk eller överuttag av övertid skett enbart genom denna analys. Flertalet andra parametrar måste vägas in så som arbetsbörda, antal anställda, sjukskrivningar, typ av arbeten etc.

Däremot konstateras att flertalet anställda har en mängd övertid som bryter mot, eller riskerar bryta, mot Arbetstidslagens gräns på 200 timmar allmän övertid per anställd och år. KPMG har inte kontrollerat huruvida GSAB uppgett särskilda skäl för anställda som överstiger, eller riskerar överstiga, 200 timmar allmän övertid.

## 4.2 Sammanställning av beredskapsvolym per avdelning och individ

I syfte att identifiera överutnyttjande av beredskap har en sammanställning av beredskapsvolym både per avdelning samt på individnivå skett.

### 4.2.1 Inledning

KPMG har utfört en analys av mängden beredskap på individ- och avdelningsnivå för perioden 1 januari till 30 september 2019 med utgångspunkt i att mängden beredskap inte får överstiga 150 timmar per individ och kalendermånad. Detta för att identifiera potentiellt överutnyttjande av beredskapstimmar.

### 4.2.2 Analys

Baserat på vår förståelse av erhållna data bör följande poster ingå som beredskap: "BERENK", "BERKVAL", "BERKVOEV", "BERENOEV", "BERESJL" och "BERKSJL". Under perioden 1 januari till 30 september, 2019, uppgår den totala beredskapen till 30 353 timmar och fördelas per avdelning enligt nedan.

| Avdelning      | Jan         | Feb         | Mar         | Apr         | Maj         | Jun         | Jul         | Aug         | Sep         | Total        | Andel       |
|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|
| Ban Beredning  | 35          | 112         | 142         | 0           | 122         | 0           | 118         | 113         | 229         | 870          | 3%          |
| Ban Besiktning | 201         | 143         | 145         | 199         | 121         | 107         | 55          | 210         | 138         | 1319         | 4%          |
| Ban Material   | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0%          |
| Ban Mät        | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0%          |
| Ban Projektet  | 0           | 15          | 97          | 0           | 0           | 113         | 228         | 0           | 0           | 453          | 1%          |
| Ban Ringön     | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0%          |
| BanFordonssa   | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0%          |
| BesiktnM       | 0           | 116         | 103         | 104         | 0           | 0           | 30          | 90          | 0           | 443          | 1%          |
| Drift          | 480         | 390         | 310         | 360         | 165         | 217         | 239         | 25          | 98          | 2283         | 8%          |
| Kontaktledning | 842         | 827         | 889         | 725         | 918         | 977         | 957         | 878         | 967         | 7979         | 26%         |
| Signal         | 682         | 560         | 771         | 939         | 710         | 599         | 486         | 996         | 649         | 6392         | 21%         |
| Spårlag 1-4    | 777         | 622         | 904         | 464         | 540         | 649         | 434         | 452         | 482         | 5324         | 18%         |
| Svets          | 385         | 404         | 695         | 518         | 542         | 503         | 474         | 463         | 395         | 4378         | 14%         |
| Växelmek       | 270         | 248         | 63          | 94          | 50          | 83          | 30          | 45          | 30          | 913          | 3%          |
| <b>Totalt</b>  | <b>3671</b> | <b>3438</b> | <b>4118</b> | <b>3403</b> | <b>3167</b> | <b>3247</b> | <b>3051</b> | <b>3273</b> | <b>2986</b> | <b>30353</b> | <b>100%</b> |



Av de 78 stycken anställda som ingår i utredningen står 10 stycken anställda för 1/3 av all beredskap för tiden Q1-Q3 2019.

| <i>Namn</i>        | <i>Antal timmar</i>  |
|--------------------|----------------------|
| <i>Anställd 1</i>  | <i>1319</i>          |
| <i>Anställd 2</i>  | <i>1216</i>          |
| <i>Anställd 3</i>  | <i>1193</i>          |
| <i>Anställd 4</i>  | <i>1129</i>          |
| <i>Anställd 5</i>  | <i>1036</i>          |
| <i>Anställd 6</i>  | <i>1026</i>          |
| <i>Anställd 7</i>  | <i>1004</i>          |
| <i>Anställd 8</i>  | <i>993</i>           |
| <i>Anställd 9</i>  | <i>978</i>           |
| <i>Anställd 10</i> | <i>953</i>           |
|                    | <b><i>10 847</i></b> |

I 43 fall överstiger beredskapstiden per månad 150 timmar per anställd. De tio anställda som har högst antal beredskapstimmar ligger alla över 220 timmar för en kalendermånad.

| <i>Namn/månad</i>      | <i>Antal beredskapstimmar</i> |
|------------------------|-------------------------------|
| <i>Anställd 7 jul</i>  | <i>272</i>                    |
| <i>Anställd 15 maj</i> | <i>264</i>                    |
| <i>Anställd 12 sep</i> | <i>252</i>                    |
| <i>Anställd 18 apr</i> | <i>250</i>                    |
| <i>Anställd 2 jan</i>  | <i>244</i>                    |
| <i>Anställd 12 aug</i> | <i>243</i>                    |
| <i>Anställd 4 jul</i>  | <i>235</i>                    |
| <i>Anställd 21 jan</i> | <i>231</i>                    |
| <i>Anställd 9 jun</i>  | <i>227</i>                    |
| <i>Anställd 15 mar</i> | <i>225</i>                    |

#### 4.2.3 Slutsats

I 43 fall överstiger beredskapstiden 150 timmar per anställd och månad. Detta ger en indikation på brister i den interna kontrollen avseende processen för hur beredskap godkänns och följs upp.

Analysen visar vidare på stora variationer i beredskap vad gäller olika avdelningar. Detta förklaras delvis av typen av tjänst samt antalet anställda per avdelning. Tydliga variationer i övertid syns även på individnivå. Att 10 anställda av 78 står för cirka 1/3 av det totala antalet övertidstimmar kan tyda på överutnyttjande av beredskap.

I dag fördelas beredskap efter frivillighet. Vissa har tackat nej till att ha beredskap och vissa har då tagit på sig mer beredskap vilket hjälpt arbetsgivaren att täcka behovet. GSAB uppger att samtal pågår kring att beredskap istället för frivilligbasis skall ske beordrad för att fördela den över alla anställda.

För att utreda huruvida anställda fuskar med arbetstid för att få mer övertid krävs en detaljerad analys på individnivå där arbetad tid jämförs med arbetsorder, planeringsunderlag och faktiska omständigheter vid varje tillfälle. Då faktiska omständigheter inte har dokumenterats och analys mot arbetsorder är omfattande och tidskrävande har denna analys inte genomförts.

### 4.3 Analys av TA utlägg per driftställe och månadsvis

Analysen av tillfälligt förändrad övertid (TA) är utförd på individnivå och per månad då detta är hur underlagen presenterats. Redovisningen nedan är uppdelad per driftställe och månad.

#### 4.3.1 Inledning

Med tillfälligt förändrad arbetstid avses förändringar, som genom förändringar eller förskjutningar i arbetsschemat, inte kunnat genomföras som en del av den ordinarie schemahantering. Med detta avses beställningar från kund som inkommit så pass sent att det är i princip omöjligt att planera för förändringen i god tid. Uttrycket *god tid* återfinns i lokalt avtal utan närmare förklaring. Vidare krävs att förändringen är av tillfällig karaktär, och att veckoarbetstiden om 40 timmar bibehålls. Vad som avses med *tillfällig karaktär* framgår inte i övrigt.

#### 4.3.2 Analys TA utlägg per driftställe och månadsvis

KPMG har erhållit data avseende TA för perioden 2018-01-01 till 2019-10-31 (arbetad tid) för 65 anställda. Baserat på GSAB:s önskemål har en analys skett av TA för samtliga 65 anställda för perioden 2019-01-01 till och med 2019-10-31. Analys har skett på individnivå och per driftställe/avdelning per månad. Uppgifter per anställd och dag finns att tillgå men då den ej är i digital form har uppdraget begränsats till att redovisas per månad.

Av nämnda 65 anställda är 53 anställda del av den nettolista med anställda i fokus för denna granskning.

1. Av erhållna data går att utläsa att totala antalet TA-timmar för perioden 1 januari till 31 oktober (arbetad tid) 2019 uppgår till 15 866 timmar. Totalt pris för dessa timmar uppgår till 1 132 999 SEK.
2. TA fördelas mellan driftställena enligt tabell nedan. Som synes står driftställe "Spårlag 1–4" för 43 procent av de totala TA-utläggerna, följt av "Kontaktledning" och "Drift" på 16 respektive 15 procent.

Även genomsnittet per anställd är högst för Spårlag 1–4. Kostnaden per timme är något högre för Drift än övriga driftställena.

| Driftställe    | h             | Andel       | Antal personer | h/anställd   | SEK              | Å pris     | SEK/anställd   |
|----------------|---------------|-------------|----------------|--------------|------------------|------------|----------------|
| Drift          | 2 402         | 15%         | 11             | 218          | 177 122          | 74         | 16 102         |
| Kontaktledning | 2 568         | 16%         | 12             | 214          | 182 296          | 71         | 15 191         |
| Signal         | 1296          | 8%          | 8              | 162          | 92 016           | 71         | 11 502         |
| Spårlag 1-4    | 6 772         | 43%         | 11             | 616          | 480 777          | 71         | 43 707         |
| Svets          | 1 476         | 9%          | 6              | 246          | 104 796          | 71         | 17 466         |
| Växelmek       | 552           | 3%          | 3              | 184          | 39 192           | 71         | 13 064         |
| Ban Mät        | 224           | 1%          | 2              | 112          | 15 904           | 71         | 7 952          |
| Övrigt         | 576           | 4%          | 12             | 48           | 40 896           | 71         | 3 408          |
| <b>Totalt</b>  | <b>15 866</b> | <b>100%</b> | <b>65</b>      | <b>1 800</b> | <b>1 132 999</b> | <b>571</b> | <b>128 392</b> |

3. Vid jämförelse av TA-utläggerna mellan månaderna ser vi att inga TA-utlägg har betalats ut i augusti för arbete utfört mellan den 1 och 31 juli. Troligtvis på grund av semestrar. Den månad med mest TA-timmar under 2019 är september, medan augusti (bortsett från juli) är den period med minst antal TA-timmar. I snitt uppgår antalet TA-timmar per månad till 1587. Juli exkluderat uppgår snittet till 1763 timmar.

| Driftställe    | Jan          | Feb          | Mar          | Apr          | Maj          | Jun          | Jul      | Aug          | Sep          | Okt          | Total         |
|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Drift          | 154          | 164          | 88           | 178          | 294          | 356          | 0        | 400          | 360          | 408          | 2 402         |
| Kontaktledning | 384          | 296          | 456          | 280          | 224          | 408          | 0        | 32           | 280          | 208          | 2 568         |
| Signal         | 200          | 176          | 176          | 136          | 144          | 112          | 0        | 16           | 192          | 144          | 1 296         |
| Spårlag 1-4    | 590          | 888          | 560          | 816          | 952          | 608          | 0        | 758          | 1 048        | 552          | 6 772         |
| Svets          | 164          | 192          | 16           | 104          | 176          | 224          | 0        | 112          | 280          | 208          | 1 476         |
| Växelmek       | 48           | 48           | 64           | 64           | 120          | 0            | 0        | 0            | 32           | 176          | 552           |
| Ban Mät        | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0        | 16           | 80           | 128          | 224           |
| Övrigt         | 136          | 88           | 64           | 104          | 48           | 40           | 0        | 32           | 64           | 0            | 576           |
| <b>Totalt</b>  | <b>1 676</b> | <b>1 852</b> | <b>1 424</b> | <b>1 682</b> | <b>1 958</b> | <b>1 748</b> | <b>0</b> | <b>1 366</b> | <b>2 336</b> | <b>1 824</b> | <b>15 866</b> |

4. Av de 65 anställda som ingår i erhållna data har 56 anställda fått TA utbetalt för perioden 1 januari till 31 oktober, 2019. Av dessa har 20 anställda fått mer än 300 TA-timmar utbetalda för arbete utfört under perioden. För fullständig fördelning bland de anställda, se nedan tabell.

| Intervall | Min - Max (h) | Antal |
|-----------|---------------|-------|
| 601       | 998           | 6     |
| 501       | 600           | 4     |
| 401       | 500           | 5     |
| 301       | 400           | 5     |
| 201       | 300           | 8     |
| 101       | 200           | 14    |
| 8         | 100           | 14    |

5. Då erhållna data visar utbetald TA per månad och inte till vilken dag utlägggen hänför sig, är det inte möjligt att jämföra TA mot övriga erhållna filer avseende arbetstid där arbetstiden är specificerad per dag. Detta begränsar vilka analyser som kan utföras. KPMG har inte kunnat analysera huruvida dubbel ersättning betalats ut/TA under semester eller TA i förhållande till faktiskt arbetad tid per anställd. Utifrån den teoretiskt<sup>11</sup> antagna årsarbetstiden överstiger TA 20 procent (30 timmar per månad) av den totala årsarbetstiden för 20 av de 56 anställda.

#### 4.3.3 TA mot arbetsorder

KPMG har kontrollerat vilken typ av arbete som genomförts och hur detta arbete har beställts när TA utbetalas. KPMG har genom ett urval av fem personer där TA tillägg utbetalats kvantifierat mot vilka arbeten TA utbetalts.

#### 4.3.4 Analys

Tabellen nedan visar hur mycket TA som utbetalas vid en viss typ av arbetsorder. Urvalet består av fem personer för två månader.

| TA maj & september             |                  |              |
|--------------------------------|------------------|--------------|
| Kategori                       | Antal tillfällen | Antal timmar |
| Årsbeställning                 | 34               | 226          |
| ÄTA                            | 28               | 221          |
| Avrop                          | 1                | 4            |
| Övrigt/kategori ej tillgänglig | 57               | 339          |
| <b>Totalt</b>                  | <b>120</b>       | <b>564</b>   |

Det förefaller naturligt att TA utbetalas vid ÄTA arbeten då dessa är svåra att planera in och förutse. Att den största delen av utbetald TA sker vid arbeten från den så kallade årsbeställningen var mer oväntat då dessa arbeten varit kända under en längre period och därmed lättare att planera in.

Vid intervjuer med personal både på Banteknik och Trafikkontoret framkommer en komplex bild med ett stort antal parametrar som påverkar när, och i vilken omfattning, arbeten kan planeras och utföras.

#### 4.3.5 Slutsats

Ett av kraven för utbetalning av TA enligt det lokala avtalet är att arbetet skall vara en tillfällig förändring av den anställdes grundschema. KPMG har inte fått del av något skrivet material som visar vilken bedömning GSAB använder sig av för att avgöra vad som är "tillfälligt" och inte heller vem det är som skall avgöra vad som är tillfälligt.

<sup>11</sup> Om vi antar att samtliga anställda i erhållna data arbetar full tid, räknar bort lördagar, söndagar och andra helgdagar, samt 25 semesterdagar från årets 365 dagar motsvarar detta en årsarbetstid om 1800 timmar. Då vi endast erhållit data för årets första 10 månader är den teoretiska arbetstiden för 1 januari till 31 oktober 1500 timmar.

På det sätt personal erhållit TA tillägg är enligt KPMG ej att se som tillfälligt. Det går dock inte att identifiera om enskilda anställda har brutit mot några regelverk, eller medvetet manipulerat planeringen för att få TA tillägg. Vidare har konstaterats att analys av TA utlägg är beroende av ett stort antal parametrar som i efterhand ej går att kontrollera varför analysen inte bedöms bli effektiv.

KPMG bedömer att den insats som krävs för att få fram en användbar analys överstiger nyttan och rekommenderar inte GSAB att genomföra en fullständig analys kring TA mot arbetsorder.

Vår bedömning är att om TA utlägg utbetalats utan att rätt förutsättningar egentligen förekommit har det åsamkat GSAB ekonomisk skada. Notera att KPMG inte tagit del av arbetsorder avseende TA-utlägg. Därmed kan vi inte uttala oss om vilka utlägg som är korrekta eller ej.

KPMG:s rekommendation är att GSAB ser över sina interna regelverk och policys när det gäller hur de ser till att personal känner till befintliga förhållningsregler samt vad som ligger i bedömningar kring tillfälligt förändrad arbetstid. Det är viktigt att all personal som berörs av dessa arbetsuppgifter har tydlig kunskap kring vad det är för regler som gäller inom dessa områden.

Vi anser att det inte är tillräckligt att reglerna står i policys där varje anställd kan läsa detta utan personalen behöver även utbildas inom detta regelverk för att undvika framtida liknande fel som nu uppkommit.

## **4.4      Analys av veckoplanering av avdelning Kontaktledning**

Analys av nattarbete har genomförts för att sedan jämföras med data från in- och utpassering från arbetsplatsen.

### **4.4.1    Inledning**

Visselblåsartips gör gällande att personal som arbetar nattpass, 22.00 till 06.00 slutar i förtid. GSAB har ett in och utpasseringssystem på depån vid Gullbergs strandgata där personal använder personliga "taggar" vid in och utpassering. KPMG genomför en analys där vi avgränsar oss till att analysera en mindre avdelning, i detta fall valdes Kontaktledning.

Eftersom in- och utpassering inte sparas mer än ett kvartal har uppdraget begränsats till att granska de delar av Q4 2019 som fortfarande finns att tillgå.

### **4.4.2    Analys**

Data för in - och utpassering sparas inte mer än ett kvartal varför uppdraget begränsats till att granska de delar av Q4 2019 som fortfarande finns att tillgå.

Vid intervjuer och analys av datan kan KPMG konstatera att inte går att fastställa huruvida enskilda anställda har avslutat sitt arbetspass i förtid baserad på tillgänglig information. Det finns allt för många variabler som inte går att kontrollera, exempelvis hur många anställda som passerat en dörr eller grind vid ett och samma öppningstillfällen. Det går heller inte att bevisa huruvida en person som passerat en grind också avslutat sitt arbete eller enbart rört sig på området i andra arbetsuppgifter.

Det har inte funnits några andra uppgifter, exempelvis i form av stämpelklocka, som visar när en anställd faktiskt avslutar sitt nattpass.

#### **4.4.3 Slutsats**

KPMG kan därför varken bekräfta eller avslå de uppgifter som gör gällande att personal avslutar nattpass i förtid.

## **5 Stöld av koppar**

Tips som inkommit till Visselblåsarfunktionen har gett uppgifter om misstänkt stöld. KPMG har genom beräkningar utrett misstanke kring oegentligheter i samband med byte av koppartråd.

### **5.1 Inledning**

Spårvägens strömförande tråd är gjord av koppar. Tråden slits över tid och byts då ut. Den gamla kopparledningen säljs som skrot av GSAB till återvinningsbolaget Stena Recycling. Utredning av hantering av koppar och kopparskrot för åren 2017 - 2019 har utförts i syfte att jämföra nedtagen mängd koppartråd mot mängd koppartråd inlämnad till Stena Recycling samt identifiera eventuella brister i hantering av nedmontering av koppar och återvinning av den. KPMG har också analyserat mot från förråd uttagen mängd koppartråd.

### 5.1.1 Analys av mängd kopparskrot och skrothandlare

[Redacted text block]

| Analys hantering kopparskrot |            |            |            |
|------------------------------|------------|------------|------------|
| [Redacted]                   | [Redacted] | [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted]                   | [Redacted] | [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted]                   | [Redacted] | [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted]                   | [Redacted] | [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted]                   | [Redacted] | [Redacted] | [Redacted] |

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

#### *Analys av två tjänstefordon*

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[illegible]

## 5.2 Kontroll av administrativ hantering av koppar

### 5.2.1 Inledning

\_\_\_\_\_

### 5.2.2 Inköp och uthämtning av koppar

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

[Redacted text block]

### 5.2.3 Hantering i projekt

[Redacted text block]

[Redacted text block]

#### 5.2.4 Hantering kopparskrot

[Redacted text block]

### 5.3 Relevant lag och slutsats

KPMG har inte gjort någon juridisk bedömning kring eventuella brott men utrett omständigheter utefter det som står i relevanta kapitel av brottsbalken.

#### 5.3.1 Inledning

I uppdraget KPMG fått har det ingått att se över hur mycket koppar som bytts ut jämfört med hur mycket koppar som sålts. I samband med det har brott trolöshet mot huvudman analyserats. KPMG har inte gjort slutgiltiga bedömningar kring brottets eventuella fullbordande utan endast täckt upp för rekvisiten under tiden för utredningsarbetet.

#### 5.3.2 Analys

##### *Brottsbalken 8 kap 1§ Stöld*

##### **Lagtext**

Den som **olovligen tager** vad annan tillhör **med uppsåt att tillägna sig det**, dömes om tillgreppet innebär **skada**, för stöld till fängelse i högst två år.

##### **Rekvisit**

- *Tagandet behöver vara olovligt.* dvs. om saken lämnas över till en person av fri vilja är brottet inte stöld.
- *Uppsåt att tillägna sig det.* Den som tar saken måste ha som syfte att ha saken som om det vore sin egen. Dvs ta saken och behandla den som något man själv äger. Om man tar hand om en kvarglömd TV och sätter upp lappar att den finns att hämta mot beskrivning så har man inte haft uppsåt att själv tillägna sig den. Men om man tar annans koppar och säljer den som om man själv ägde den så har man haft uppsåt att tillägna sig den.
- *Skada.* Det måste finnas någon ekonomisk skada och vinning. Den som blir av med det som den äger måste lidit ekonomisk skada och den som tagit saken måste fått en ekonomisk vinning. Här förlorar arbetsgivaren pengar och arbetstagaren får pengar den inte har rätt till.
- *Uppsåt.* Handlingen måste ha skett med uppsåt av den som utfört den.

Utöver detta behöver det som stjäls ha ett legalt värde. Dvs. det måste vara en sak som går att äga, köpa och sälja.

### 5.3.3 Slutsats Kopparstöld

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

#### ***Administration och hantering av koppar***

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[REDACTED]

[REDACTED]

## 6 KPMG slutkommentar

KPMG har tidigare, under hösten 2018, fått flera uppdrag att genomföra utredningar av påstådda missförhållanden inom GSAB, samtliga inkomna till stadens visselblåsarkanal. Dessa utredningar har gällt andra delar av bolaget än den del som nu berörs.

KPMG kan konstatera att flertalet frågeställningar som utretts under hösten har flera likheter genom att de handlar om fall där man i olika verksamheter inte tycks respektera de regler och riktlinjer som verksamheten har att rätta sig efter. Det finns också flera exempel på där ansvariga inte lyckats med uppgiften att upprätthålla god intern kontroll

och säkerställa efterlevnad av gällande regelverk. Samtidigt visar också våra utredningar på flera exempel där en del chefer fått erfara hårt motstånd från en del anställda då man velat genomdriva förändringar i kontrollarbetet. Motståndet har exempelvis kommit till uttryck i att man skapat namninsamlingar med krav på att chefer ska fråntas sitt ansvar och roll. I flera fall har dessa chefer kommit att omfattas av påståenden om fel och oegentligheter i visselblåsarrapporter.

Vi menar att de företeelser som utredningarna lagt i ljuset kan tolkas ha uppstått till följd av en försvagad intern kultur där efterlevnad av regler och god intern kontroll inte haft den betydelse som krävs för att effektivt minska risker för fel, eller i värsta fall oegentligheter. Bolaget bör därför med hög prioritet arbeta vidare med att stärka den interna kontrollen utefter en genomarbetad riskanalys. Bolaget kan också behöva arbeta förebyggande på andra sätt för att stärka den interna kulturen av att vilja göra rätt och därigenom uppnå bolagets mål.

2020-03-11

KPMG AB