

**Göteborgs Stads
Leasing AB**

Protokoll styrelsen nr 5

Tid: Onsdagen den 19 April 2017,
klockan 15:10 – 16:20, 16:30-19:00

Plats: Gjutjärnsgatan 12, Göteborg

Närvarande:

Mats Arnsmar	ordförande
Rustan Hälleby	2:e vice ordförande
Birgitta M Peterson	ledamot
Göran Larsson	ledamot
Mitra Alamshahi	ledamot
Bengt Wiberg	ledamot
Ulf Nilsson	suppleant
Viktor Stenlöf	suppleant tj.g.
Eva-May Melander	suppleant
Gunnar Ekeröth	suppleant
Emilia Domurat	tillträdande suppleant
Bertil Persson	suppleant

Arbetsstagarrepresentanter:

§§1-4 (15:10-16:20, 16:30-17:00, §§5- 8 17:30-19:00)

Arne Möller	personalrepresentant Vision
Erik Backegårdh	personalrepresentant Kommunal
Mats Pervik	personalrepresentant Ledarna
Magnus Lindahl	PWC
Gustaf Gambe	PWC

Birgitta Roos	tf VD §6 (18:10-18:40)
Johanna Hasselgren	GSHAB §§4-8(16:40-19:00)
Johan Hörnberg	sekreterare

Ej närvarande:

Kjell Blomqvist	1:e vice ordförande
Viktoria Tryggvadottir	tillträdande suppleant
Sara-Linnéa Östervall	tillträdande suppleant
Ove Erikson	VD
Sonny Mattisson	sekreterare

§ 1 Mötets öppnande

Ordföranden hälsade alla välkomna och förklarade styrelsemötet öppnat.

§ 2 Val av justerare

Rustan Hälleby utsågs att jämte ordföranden justera protokollet.

§ 3 Dagordningen

Dagordningen godkändes enligt nedan. Efter fråga från ordföranden konstaterades att ingen anmält jäv med anledning av ärendena på dagordningen. Johan Hörnberg utsågs att föra protokoll vid dagens möte.

§ 4 PWC granskning

Magnus Lindahl och Gustaf Gambe redogjorde för PWC:s granskning enligt vid mötet utdelad handling (Protokollsbilaga 4§). Styrelsen förde en diskussion och Magnus Lindahl samt Gustaf Gambe svarade på frågor med anledning av styrelsens diskussion. Därefter förde styrelsen en diskussion kring vad som framkommit i Stadsrevisionens och PWC:s granskningar.

Styrelsen antecknade informationen och beslutade att inga privata fordon får finnas inom bolagets lokaler.

§ 5 Uppsägning av VD

Styrelsen beslutade att säga upp VD Ove Erikson med omedelbar verkan. Ove Erikson är arbetsbefriad under sin uppsägningstid.

§ 6 Tillsättande av tf VD

Birgitta Roos presenterade sig för styrelsen och svar på frågor. Styrelsen antecknade informationen och beslutade att i avvaktan på rekrytering av ny VD utse Birgitta Roos som tf VD för Göteborgs Stads leasing AB. Styrelsen uppdrog till tf VD att vidta erforderliga åtgärder för att komma till rätta med de brister som framkommit i Stadsrevisionens och PWC:s granskningar.

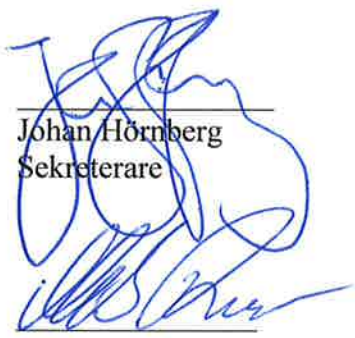
§ 7 Utseende av firmatecknare

Styrelsen beslutade att bolagets firma ska tecknas av styrelsen, av styrelsens ledamöter två i förening av Mats Arnsmar, Kjell Blomqvist, Rustan Hälleby och tf VD Birgitta Roos samt att tf VD har rätt att teckna firma beträffande löpande förvaltningsåtgärder.

§ 8 Avslutning

Ordföranden avslutade sammanträdet.

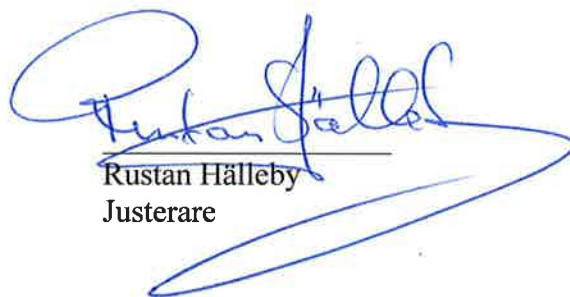
Som ovan

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J. Hörnberg', written over a horizontal line.

Johan Hörnberg
Sekreterare

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Mats Arnsmar', written over a horizontal line.

Mats Arnsmar
Ordförande

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Rustan Hälleby', written over a horizontal line.

Rustan Hälleby
Justerare

Forensic Services

Göteborgs Stads Leasing AB

Utredning om förekomst av privata fordon i verkstaden

19 april 2017

Protokollsbilaga 48

pwc



Göteborgs Stads Leasing AB
Att: Styrelsen

19 april 2017

I enlighet med styrelsen i Göteborgs Stads Leasing AB:s instruktioner, som bekräftats i vårt uppdragsbrev daterat den 6 februari 2017, översänder vi en rapport avseende vårt arbete att utreda vissa omständigheter kring förekomsten av privata fordon i Göteborgs Stads Leasing AB:s verkstad.

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB
PwC, Torsgatan 21 SE-113 97 Stockholm, Sverige
T: +46 (8) 555 33 000, F: +46 (8) 555 33 001, www.pwc.com/se
Säte/Reg Office: Stockholm, Org nr: 556029-6740

Innehåll

1	Vårt uppdrag och genomfört arbete	4
2	Sammanfattande observationer och slutsatser	7
3	Kartläggning av processer och system	13
4	Analys och observationer	18
4.1	Identifierade regelverk och riktlinjer	20
4.2	Analys av privata fordon	30
4.2.1	Fordon ägda av privatägda bolag	32
4.2.2	Fordon ägda av privatpersoner	35
4.2.3	Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner	38
4.2.4	Stickprovsgranskning av materialkostnader	49
4.3	Hobbykvällar	50
5	Bilagor	53

1 Vårt uppdrag och genomfört arbete

Vårt uppdrag och genomfört arbete

Vårt uppdrag och genomfört arbete (1 av 2)

Bakgrund och vårt uppdrag

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB ("PwC" eller "vi" i någon böjningsform) har erhållit i uppdrag att bistå styrelsen i Göteborgs Stads Leasing AB i syfte att kartlägga omfattningen av reparationer och service av privata fordon i Göteborgs Stads Leasing AB:s verkstad samt i vilken utsträckning detta har följt gällande riktlinjer.

Det övergripande syftet med uppdraget är att klargöra fakta kring förekomsten av privata fordon i verkstaden och ge styrelsen ett underlag för vidare bedömningar och beslut om att vidta eventuella ytterligare åtgärder.

Vi har under vårt arbete fokuserat på att svara på följande frågeställningar:

- Hur omfattande är förekomsten av, samt kännedomen om, privata fordon som reparerats i verkstaden?
- Finns det några regelverk avseende privata fordon i verkstaden och hur efterlevs dessa?
- Vilken prissättningsmodell används avseende arbets- och materialkostnader för privata fordon?

Med privata fordon avser vi sådana fordon som inte ägs av Göteborgs Stads Leasing AB eller av andra verksamheter med koppling till Göteborgs Stad eller fordon som ägs av Västra Götalands Läns Landsting eller kranskommuner. Se vidare avsnitt 4.2 för närmare definitioner kring detta.

Genomfört arbete

Vårt arbete har fokuseras till perioden 1 januari 2008 till 23 februari 2017 ("Granskningsperioden") och har omfattat följande huvudsakliga moment:

- Intervjuer med relevanta medarbetare inom Göteborgs Stads Leasing AB ("GSL") för att få en förståelse för rutiner och processer samt bilda oss en uppfattning kring förekomsten av privata fordon i verkstaden.
- Kartläggning och genomgång av interna regelverk och riktlinjer kring användningen av verkstaden för privata fordon.
- Genomgång av GSL:s verkstadsystem samt ekonomisystem i syfte att bilda oss en uppfattning av vilket material och underlag som sparas och finns tillgängligt i verksamheten gällande utförda reparationer i verkstaden.
- Kartläggning och genomgång av arbetsorder och fakturor kopplat till privata fordon under Granskningsperioden vilket omfattat följande:
 - Kartläggning av de arbetsorder som avser fordon som ej finns i GSL:s fordonregister.
 - Analys av prissättning av material- och arbetskostnader för utförda reparationer.

Vårt uppdrag och genomfört arbete (2 av 2)

- Avstämning av fordonsägande registrerat i GSL:s verkstadssystem Winassist mot insamlad fordons- och personinformation från offentligt tillgängliga register, exempelvis Trafikverket.
- Kartläggning av huruvida enskilda arbetsorder har fakturerats eller inte.
- Analys av vilka fordon som registrerats vid hobbykvällar.

Vårt uppdrag omfattar inte ett uttalande kring bolagets styrning eller internkontroll. Konkurrensverket har, efter att detta arbete påbörjades, ställt frågor till GSL kring förekomsten av tjänster till privatpersoner. Syftet med vårt arbete är inte att ge svar på eventuella konkurrensrättsliga frågor.

Övriga begränsningar i vårt arbete återfinns i avsnitt 4 och i bilaga 1.

Samtliga belopp i rapporten är inklusive moms, om inte annat anges.

Rapportens disposition och innehåll

Avsnitt 2 innehåller en sammanfattning av våra huvudsakliga observationer och slutsatser. I avsnitt 3 ger vi en överblick över de system och processer som är relevanta samt de anställda inom bolaget som varit relevanta informationsbärare för vårt arbete. Detta som en grund för de analyser och observationer vi beskriver och redovisar i avsnitt 4 gällande GSL samt förekomsten av privata fordon i verkstaden.

Sammanfattande observationer och slutsatser

Sammanfattande observationer och slutsatser (1 av 5)

Förekomst av privata fordon

Vi har i vårt arbete konstaterat att privata fordon förekommit i verkstaden varje år under Granskningsperioden. Det har vidare framkommit i våra intervjuer att privata fordon även förekommit i verkstaden före Granskningsperioden.

Privata fordon har accepterats i verkstaden under Granskningsperioden genom följande två förekomster:

- Under dagtid, det vill säga normal arbetstid, där det i normalfallet upprättas en arbetsorder och ställs ut en extern faktura till ägaren av fordonet.
- I samband med så kallade hobbykvällar där anställda i verkstaden, efter arbetstid, arbetat med privata fordon på sin fritid.

Privata fordon under dagtid

Vad gäller privata fordon under dagtid så har vi för dessa identifierat 516 arbetsorder under Granskningsperioden. Arbetsorderna avser fordon med såväl privatpersoner som privatägda bolag som ägare och utgör cirka 0,66% av det totala antalet arbetsorder under samma period, totalt 78 439 arbetsorder.

Under Granskningsperioden har vi identifierat flest arbetsorder under år 2008, totalt 95 arbetsorder som avser privata fordon under dagtid. För de efterföljande åren har vi identifierat mellan 42 - 63 arbetsorder per år med en uppåtgående trend som bryts år 2016. Under 2017 uppgår antalet till nio arbetsorder.

Antal arbetsorder under Granskningsperioden som vi kunnat koppla till anställda och anhöriga utgör totalt 327 arbetsorder, varav 104 arbetsorder kunnat kopplas till individer i ledande positioner.

Privata fordon under dagtid har, som nämnts ovan, även förekommit före Granskningsperioden men omfattningen och i vilken grad dessa varit kopplade till anställda har inte varit föremål för vårt arbete.

Privata fordon vid hobbykvällar

Att anställda, efter arbetstid, kunnat arbeta med sina privata fordon i verkstaden har enligt uppgift förekommit "*sedan 1990-talet*".

Vi har i vårt arbete identifierat att fordon registrerats vid 774 tillfällen mellan april 2012 och januari 2017 vid totalt 210 hobbykvällar. Före april 2012 finns det inga uppgifter som gör det möjligt att identifiera antalet tillfällen som fordon registrerats vid hobbykvällarna.

Av 774 registrerade tillfällen har 654 kopplats till anställda eller anhöriga, då det för dessa registrerats registreringsnummer och därmed indirekt uppgifter om ägaren. För övriga 120 registreringar, 16%, finns det inga uppgifter om registreringsnummer och därmed inte heller uppgifter om ägare till fordonen.

Slutsats

Privata fordon i verkstaden under dagtid har förekommit under en längre tid och inte bara fordon kopplade till anställda och anhöriga. Antalet sådana arbetsorder, 516 arbetsorder, utgör dock en mycket liten andel, cirka 0,66% av det totala antalet arbetsorder under Granskningsperioden.

Vad gäller hobbykvällarna från och med april 2012 och senare saknas det uppgifter om registreringsnummer vid 120 tillfällen. I dessa fall går det inte att i efterhand avgöra vilken koppling till anställda dessa fordon haft.

Sammanfattande observationer och slutsatser (2 av 5)

Underprissättning och fakturering av privata fordon

I vår analys av prissättning och fakturering av privata fordon har det framkommit att prissättningen på arbetad tid i många fall avviker från den standardprissättning som tillämpas på de fordon som ägs av bolaget och som nyttjas av Göteborgs Stad, det vill säga timpriserna har i många fall varit lägre än de timpriser bolaget applicerar på interna fordon.

Vidare kan vi konstatera att det finns ett antal fall där arbetsorder som belastats med arbetskostnader inte har fakturerats eller att fakturering har utförts långt efter det att arbetsordern skapades.

Underprissättning i fakturerade arbetsorder

Vi har utfört en analys av timpriser i de arbetsorder som fakturerats. I denna analys uppgår den samlade underprissättningen till cirka 198,8 tkr.

Underprissättning ej fakturerade arbetsorder

Vi har även utfört en analys av de arbetsorder där vi inte kunnat identifiera att fakturering skett. I dessa fall uppgår det samlade beloppet till totalt 521,5 tkr. Denna underprissättning utgörs av det totala icke-fakturerade beloppet plus den samlade underprissättning av timpriser.

Potentiell skatteexponering

Sammantaget pekar denna preliminära uppskattning på en underprissättning, inklusive icke-fakturerat belopp, i storleksordningen 720 tkr.

Den huvudsakliga delen av den samlade underprissättningen är hänförlig till anställda och anhöriga om totalt 483 tkr varav totalt 188 tkr är hänförliga till individer i ledande positioner.

Det bör observeras att analysen avseende underprissättningen endast är preliminär.

Fakturor utställda efter vårt arbete påbörjats

Vi har också noterat fall där fakturering av kostnader på arbetsorder tycks ske långt efter normal betaltid om 20 dagar, bland annat avseende arbetsorder med koppling till individer i ledande positioner. Vi har även noterat att detta skett efter att vår utredning påbörjats.

Slutsats

Omfattningen av underprissättning, inklusive ej fakturerade belopp, med koppling till privata fordon uppgår uppskattningsvis till 720 tkr, varav huvuddelen avser fordon med koppling till anställda och anhöriga.

Denna underprissättning kan vara föremål för förmånsbeskattning, vilket enligt uppgift från bolaget inte har skett. Vi rekommenderar därför att en särskild genomgång görs där dessa fall går igenom på individuell basis för att avgöra om en rättelse måste göras till Skattemyndigheten. Denna rättelse bör i så fall göras omgående för att undvika risk för skatterättsliga påföljder.

Sammanfattande observationer och slutsatser (3 av 5)

Riktlinjer gällande privata fordon och dess efterlevnad

Det finns inte och har aldrig enligt uppgift, funnits några riktlinjer gällande privata fordon i verkstaden under dagtid. De enda skriftliga riktlinjer som finns gällande privata fordon avser hobbykvällar.

Riktlinjer privata fordon under dagtid

Riktlinjerna har varit muntliga och av informell karaktär uttryckta i diskussioner i bolagets ledningsgrupp, vilket har medfört stor otydlighet. Beskrivningen skiljer sig åt beroende på vem som uttalar sig. Ingen allmän information har gått ut till de anställda. Olika riktlinjer tycks ha tillämpats beroende på vem bil som avsetts. Omständigheterna kring de enskilda förfrågningarna samt prissättningen av arbetet har bekräftats i våra analyser.

Vår bedömning är vidare att det inte funnits ett uttalat förbud mot privata fordon under dagtid. Skälet till detta har bland annat uppgetts vara att det vissa år funnits kostsam överkapacitet som fylls med privata fordon samt en vilja att hjälpa anställda och samarbetspartners. Att nyttjandet av verkstaden för privata fordon, utan klara regler, skulle kunna innebära att förtroendet för verksamheten kan bli ifrågasatt tycks inte heller varit en fråga som diskuterats.

Vi har i en sökning i olika protokoll inklusive styrelseprotokoll inte funnit några diskussioner kring privata fordon. I bolagsordningar och ägardirektiv finns inga explicita skrivningar som tillåter eller förbjuder privata fordon i verkstaden.

I och med att inga skriftliga riktlinjer finns och vad som muntligt sagts går det inte att uttala sig om riktlinjernas efterlevnad.

Riktlinjer privata fordon vid hobbykvällar

De första skriftliga regelverk gällande hobbykvällar upprättades år 2012. Det framkommer dock inte av regelverket när under 2012 det upprättades. Riktlinjerna reviderades den 28 september 2015.

Upprättandet av de skriftliga riktlinjer kan bland annat härledas tillbaka till inkomna tips om misstankar att anställda utförde svartarbeten på privata fordon som inkom under 2012. Införandet av de skriftliga regelverket skulle då ha införts för att stävja dessa misstankar.

Vad gäller efterlevnaden av dessa riktlinjer kan vi konstatera att dessa inte efterlevts gällande kravet att registrera registreringsnummer då vi har funnit att 120 registrerade fordon av totalt 772 saknar giltigt registreringsnummer.

Slutsats

En strikt tolkning av de skriftliga riktlinjerna gällande hobbykvällar är att privata fordon utöver hobbykvällar inte är tillåtet. Riktlinjerna är dock inte relativt specifika i sin utformning. Vår bedömning är att riktlinjerna gällande hobbykvällar inte öppnar upp för en tolkning att privata fordon generellt sett skulle vara tillåtet eller förbjudet.

Avskraden av tydliga riktlinjer gällande privata fordon under dagtid samt att reglerna för hobbykvällar inte kan tillämpas på dessa fordon gör att det inte heller går att uttala sig om den påvisade förekomsten av privata fordon under dagtid strider mot några av bolagets upprättade riktlinjer.

När det gäller reglerna kring hobbykvällarna kan vi konstatera att de inte efterlevts i en av dess mest väsentliga delar, nämligen i kontrollen av att endast behöriga privata fordon funnits i verkstaden.

Sammanfattande observationer och slutsatser (4 av 5)

Sammanfattande bedömning

Privata fordon under dagtid

Att verkstaden nyttjats för arbeten på privata fordon under dagtid har förekommit under en längre tid, även före Granskningsperioden enligt uppgift från GSL. Bland dessa privata fordon har en stor andel varit kopplade till anställda och anhöriga inklusive individer i ledande positioner.

Baserat på erhållen information samt på de diskussioner vi haft med berörda personer under vårt arbete så är vår bedömning att detta varit allmänt känt bland anställda och i synnerhet bland individer i ledande positioner som ansvarar över områden med anknytning till verkstadens verksamhet och de som själva haft fordon i verkstaden. Förfrågningar och prissättning gällande arbeten på privata fordon bedöms i första hand ha godkänts av eftermarknadschefen och verkmästaren.

Förekomsten av privata fordon under dagtid har varit mycket liten i relation till det totala antalet arbeten som utförts inom ramen för den ordinarie verksamheten. Av den anledningen är det också rimligt att anta att den ordinarie verksamheten inte påverkats negativt annat än i mindre utsträckning. Förekomster av privata fordon förefaller även endast ha skett i mån av tid och kapacitet, vilket också är det som förts fram i våra diskussioner med berörda personer.

Kartläggning av privata fordon under dagtid har huvudsakligen utförts på fordon med koppling till anställda och anhöriga även om det finns exempel på att arbeten utförts åt andra privatpersoner. Kartläggning har även gjorts av fordon med koppling till samarbetspartners och leverantörer.

Förekomsten av privata fordon under dagtid förefaller vara som en företeelse som i huvudsak onfattat en relativt begränsad krets av individer och bolag med koppling till verksamheten.

Avsaknaden av ett tydligt regelverk framstår som den huvudsakliga orsaken till att en strikt gränsdragning av vilka privata fordon som accepterats, samt villkoren för detta, inte funnits utan att det istället skett en individuell bedömning i varje enskilt fall som, om ett tydligt regelverk funnits, kanske inte skulle ha accepterats.

Behovet av tydliga och väl implementerade riktlinjer gällande privata fordon dagtid borde rimligen ha varit uppenbart och åtgärdats tidigare, åtminstone i samband med att regelverket för hobbykvällarna diskuterades och upprättades år 2012.

Frågan kvarstår angående underprissättning och att vissa arbeten inte tycks ha fakturerats och i andra fall först efter lång tid och då i vissa fall eventuellt endast av den anledning att frågan uppmärksammats.

Bortsett från den potentiella skatteexponeringen så utgör detta i vår mening den huvudsakliga omständigheten att bedöma, exempelvis ur ett förtroendeperspektiv, när det gäller förekomsten av privata fordon dagtid. Framför allt i de fall det rör anställda i ledande positioner. I vår mening har ledningen i praktiken beviljat förmåner till sig själva. Utan huvudmannens vetskap och godkännande är detta inte acceptabelt.

Sammanfattande observationer och slutsatser (5 av 5)

Privata fordon vid hobbykvällar

När det gäller reglerna kring hobbykvällarna kan vi konstatera att de inte efterlevts i en av de mest väsentliga delarna, nämligen i kontrollen av att endast behöriga privata fordon funnits i verkstaden kvällstid.

Även i detta fall är det förmodligen inte antalet fordon, vars ägare inte i efterhand går att identifiera, som är den huvudsakliga frågan utan snarare att ledningen inte säkerställt efterlevnaden av regelverket som primärt hade som avsikt att stävja misstankar om oegentligheter och på så sätt bevara förtroendet för verksamheten.

Kartläggning av processer och system

Kartläggning av processer och system (1 av 4)

Inledning

I vårt arbete har vi kartlagt de system och processer som är relevanta för att kunna bedöma förekomsten av privata fordon i GSL:s verkstad ("Verkstaden"). Vid benämning av Verkstaden avser vi verkstaden i det nuvarande aktiebolaget Göteborgs Stads Leasing AB och motsvarande verksamheter i tidigare bolag.

Organisationen

Under vårt arbete har vi utfört intervjuer samt erhållit information och underlag från ett antal representanter från verksamheten. Dessa personer är:

- Verkmästaren ("Verkmästaren")
- Eftermarknadschefen ("Eftermarknadschefen")
- Administrativa chefen ("Administrativa chefen")
- Ansvarig för Operationell Leasing
- Produktionsledare på Kundmottagningen
- Ekonomiasistenten
- Verkställande direktören ("VD")

Kartläggning av processer

Genom intervjuer med anställda från verksamheten har vi skapat oss en förståelse för hur både kommunalägda fordon och privata fordon som repareras i Verkstaden hanteras. Nedan redogör vi för vår förståelse avseende dessa processer.

Kommunalägda fordon

En del av GSL:s ordinarie verksamhet avser leasing av fordon och maskiner till Göteborgs Stads olika förvaltningar och bolag. I Verkstaden utförs både reparationer av, och årlig service på, dessa fordon. När ett fordon ska tas in för reparation eller service, så kontaktar brukaren av fordonet kundmottagningen som bokar en tid för reparation. I samband med detta upprättar kundmottagningen en arbetsorder i verkstadsystemet Winassist där ärendet beskrivs för mekanikerna. När brukaren sedan lämnar in bilen på Verkstaden får de i normalfall en ersättningsbil under tiden, en så kallad "Korttidare". Efter utförd service eller reparation så hämtar brukaren ut sitt fordon och lämnar tillbaka ersättningsbilen.

Privata fordon

Enligt erhållen information förekommer det två typer av reparationer av privata fordon i Verkstaden:

- Reparationer av privata fordon under dagtid i mån av tid.
 - Reparationer av privata fordon utförda på så kallade hobbykvällar.
- Reparation av privata fordon i mån av tid avser möjligheten för anställda och deras anhöriga att reparera sina fordon i Verkstaden om det finns kapacitetsluckor i den ordinarie verksamheten.

Kartläggning av processer och system (2 av 4)

Hobbykvällar avser möjligheten för anställda med behörighet inom Verkstaden samt deras anhöriga att reparera privata fordon på onsdagseftermiddagar efter ordinarie arbetstid det vill säga på sin fritid.

Kartläggning av system

GSL har under Granskningsperioden använt sig av ett och samma verkstadsystem. Dock har de bytt ekonomisystem tre gånger under Granskningsperioden. Vi redogör för dessa system nedan.

Winassist

GSL använder sig av verkstadsystemet Winassist som är ett affärssystem utformat för verkstäder. Systemet används för att upprätta arbetsorder för att underrätta mekaniker om vilket arbete som skall utföras. I normalfallet kopplas arbetsordern till ett fordon's registreringsnummer. Vi har dock identifierat ett antal arbetsorder utan registreringsnummer, vilket vi redogör för i mer detalj under avsnitt 4.2.

Winassist fungerar även som ett inventarie- och lagersystem innehållandes samtliga lagerhållna artiklar som används i Verkstaden. Vidare används systemet som ett försystem till faktureringen då arbetsordern utgör primärt fakturunderlag.

Vi har under vårt arbete haft behörighet till systemet Winassist och har på så vis kunnat extrahera och analysera både stängda och öppna arbetsorder upprättade under Granskningsperioden, vilket vi redogör för nedan.

Stängda arbetsorder

Stängda arbetsorder avser de arbetsorder som markerats som "Faktura" i Winassist. När en arbetsorder stängs i Winassist utgör de grunden för GSL:s fakturering. Då Winassist endast används som ett försystem till fakturering och inte för att ställa ut fakturor kan man inte genom Winassist säkerställa om en stängd arbetsorder har fakturerats eller ej. I kommande analyser baseras uträkningar och resultat på stängda arbetsorder om inget annat anges.

Öppna arbetsorder

Öppna arbetsorder avser de arbetsorder som upprättats i samband med reparation av fordon och som ännu inte stängts för att faktureras. Detta kan bero på att arbetet ej är slutfört eller att arbetsordern ännu inte stängts efter slutfört arbete.

Material och inventarier

Som vi nämnt ovan används Winassist även som ett inventarie- och lagersystem. I de fall material används vid reparationer eller service scannas materialet vid uthämtning från lagret och kopplas till en skapad arbetsorder. I de fall då endast material skall inkluderas på arbetsordern, det vill säga inget arbete skall utföras, skapas en ny arbetsorder som det uttämtrade materialet kopplas till.

Enligt uppgift har GSL normalt ett påslag om 7 - 8% på inköpspriset på reservdelar och material för att täcka hanteringskostnaden. Om GSL erhåller rabatter från leverantören blir den erhållna rabatten det enda påslaget. Om en leverantör exempelvis ger 25% rabatt på en order av reservdelar, blir priset på artikeln det faktiska bruttopriset före rabatt på inköpet utan något ytterligare påslag om 7 - 8%.

Kartläggning av processer och system (3 av 4)

Arbetskostnader

Vid prissättning av utfört arbete utgår GSL ifrån en standardprislista som finns registrerad i Winassist. Den innehåller uppskattad tidsåtgång och kostnad för standardåtgärder, samt ett timpris för arbetskostnad. Priset på arbetskostnad var under tiden för vårt arbete satt till 630 kr/timme exklusive moms men har varierat över tid.

Horisont, Navision och Agresso

För att säkerställa att stängda arbetsorder har fakturerats har vi analyserat huruvida stängda arbetsorder i Winassist har en utställd faktura i GSL:s ekonomisystem.

Då GSL har använt sig av tre olika ekonomisystem under Granskningsperioden har vi utfört genomgångar av samtliga system. Fram till 2014 använde sig GSL av ekonomisystemet Horisont. Innehållet, i form av faktureringsinformation, från Horisont finns endast tillgänglig på CD-rom skivor och är den information vi har använt oss av gällande fakturor för perioden januari 2008 till december 2013. Under januari 2014 ersatte GSL Horisont med ekonomisystemet Navision vilket var i bruk fram till 31 december 2016, då GSL bytte till ekonomisystemet Agresso. Bytet av system berodde på att resten av Göteborgs Stad använder sig av Agresso.

Under vårt uppdrag har vi erhållit access till Navision då majoriteten av faktureringsunderlagen granskats genom Navision. För perioden 1 januari till 29 mars 2017 har vi erhållit utdrag från Agresso för att granska utställda fakturor.

Interna kundfakturor

Samtliga arbetsorder avseende kommunens egna fordon, det vill säga fordon ägda av GSL eller annan verksamhet inom Göteborgs Stad, se vidare avsnitt 4.2, har normalt sett kundnummer 101 i Winassist och faktureras som interna fakturor. Arbetsorder med kundnummer 101 skickas direkt till avdelningen Operationell Leasing som hanterar samtliga fordon ägda av GSL men som brukas av övriga kommunala verksamheter. Arbetsordern hanteras som underlag för leasingfakturor som ställs ut till respektive kommunal verksamhet som använder fordonet. Detta betyder att det inte ställs ut en sedvanlig extern kundfaktura för dessa arbetsorder.

Vi har dock noterat att det funnits undantag för denna hantering, exempelvis om det skett någon oförutsedd skada på bilen som reparerats eller om det genomförts annan åtgärd som inte hanteras inom det serviceavtal som finns med respektive brukare. I dessa fall får arbetsordern ett annat kundnummer än 101 vilket leder till att det ställs ut en extern kundfaktura till berörd verksamhet eller förvaltning.

Kartläggning av processer och system (4 av 4)

Externa kundfakturer

Upprättandet av externa kundfakturer är en manuell process som hanteras av ekonomiafdelningen. I början av varje månad tas samtliga arbetsorder från Winassist som markerats som "Faktura", och som inte har kundnummer 101 upp på en så kallad "Fellista". Därefter skickas denna lista till Eftermarknadschefen för kontroll. När kontrollen är genomförd skickas listan tillbaka till ekonomiafdelningen. Därefter skapas kundfakturorna manuellt i ekonomisystemet och arbetsordern från Winassist som specificerar utfört arbete och/eller material biläggs fakturan.

Analyser och observationer

Analyser och observationer

Disposition och innehåll

Vi har i vår analys av privata fordon under dagtid utgått ifrån samtliga stängda arbetsorder under Granskningsperioden och jämfört de registreringsnummer som står angivet på arbetsordern i Winassist mot det erhållna fordonregistret från GSL ("Fordonregistret"). Fordonregistret ska enligt uppgift inkludera samtliga fordon som någon gång ägts av GSL under Granskningsperioden.

Vidare har vi kategoriserat de arbetsorder som utgörs av fordon som ej förekommer i Fordonregistret baserat på vem som står som registrerad ägare vid tidpunkten för när arbetsordern stängdes. Resultatet av vår analys och våra slutsatser återges på följande sidor.

Riktlinjer avseende reparation och service av privata fordon (1 av 3)

Inledning

Vi har försökt identifiera vilka muntliga och skriftliga riktlinjer som finns gällande reparation och service av privata fordon i Verkstaden. Detta har vi bland annat gjort genom intervjuer med VD, Eftermarknadschefen och Verknästaten samt genom frågor till styrelsens presidie. Vidare har vi granskat relevant dokumentation.

Riktlinjer kring privata fordon i Verkstaden

Enligt Eftermarknadschefen ska diskussioner angående privata fordon i Verkstaden hållits i ledningssgruppen under 2012. Vid den tidpunkten beslutades enligt Eftermarknadschefen att personal på GSL samt anhöriga fick ta in sina privata fordon för reparation i mån av tid och plats i Verkstaden.

En anledning till att diskussionerna under 2012 uppkom, och att privata fordon accepterats i Verkstaden, är att det från anställda framförts sådana önskemål bland annat av rättviseskäl då anställda i Verkstaden sedan tidigare haft möjlighet att nyttja verkstaden för egna och anhörigas privata fordon i samband med hobbykvällarna.

I och med att riktlinjerna kring hobbykvällar formaliserades och skriftligt dokumenterades under 2012 aktualiserades även frågan gällande andra anställdas access till verkstaden. Detta då hobbykvällarna endast gäller personalen i verkstaden och inte andra anställda.

I intervjuer har det framkommit att privata fordon har accepterats i Verkstaden även före 2012 enligt information. Detta bland annat av anledningen att bolaget tidigare år haft finansiella problem och att det då sågs som en möjlighet att fylla upp kapacitetsluckor genom att bland annat tillåta reparationer av privata fordon i Verkstaden. Att privata fordon accepterats var således ingen ny företeelse 2012 utan detta hade redan förekommit under tidigare år.

Ytterligare förklaring som erhållits om att GSL accepterat privata fordon är att man hjälpt anställda med problem samt hjälpt samarbetspartners och leverantörer.

Skriftlig dokumentation

Enligt information från intervjuer har diskussionerna kring privata fordon under 2012 och tillhörande beslut inte protokollförts. Vidare har detta beslut inte heller utmynnat i några formella eller skriftliga riktlinjer utan detta skall ha informerats om muntligen till anställda. Informationen har enligt uppgift dock inte varit av karaktären att samtliga anställda informerats utan snarare varit en överenskommelse om att tillåta anställda att ta in privata fordon vid förtägan.

Vi har erhållit protokoll från samtliga styrelse-möten och ledningssgruppsmöten under perioden januari 2012 till februari 2017 av vilka vi utfört en sökoradspasserad genomgång. Vi har i protokollen inte funnit några noteringar angående hantering av privata fordon vilket styrker den beskrivning som givits det vill säga att riktlinjer kommuniceras i en mer informell mening.

Enligt styrelsens presidie har heller inga diskussioner förekommit i styrelsen gällande regler kring privata fordon i verkstaden annat än regler för hobbykvällar, se följande sidor.

Riktlinjer avseende reparation och service av privata fordon (2 av 3)

I bolagsordningar och ägardirektiv finns inga explicita skrivningar som tillåter att privata fordon repareras i Verkstaden men inte heller några skrivningar som förbjuder det.

Rutinen för privata bilar i Verkstaden

Rutinen kring privata fordon har beskrivits som att en anställd frågar Eftermarknadschefen eller Verkmästaren om det finns möjlighet att ta in ett privat fordon i Verkstaden. Om det finns möjlighet för detta så bokar kundmottagningen en tid för reparation efter instruktion från Verkmästaren eller Eftermarknadschefen, och fordonet repareras eller servas i Verkstaden på samma sätt som ett kommunalägt fordon, med skillnaden att en extern faktura ställs ut direkt till ägaren av fordonet. Vad gäller andra privata fordon som ej är kopplade till anställda eller anhöriga har dessa enligt uppgift i första hand hanterats av Eftermarknadschefen och Verkmästaren.

Prissättning

I och med att inget skriftligt regelverk finns gällande privata fordon finns heller inget skrivet om prissättning av de arbeten som utförs på privata fordon.

I de intervjuer vi hållit med anställda på GSL så är dock den samstämmiga bilden att alla kostnader för privata fordon i Verkstaden också skall faktureras ägaren av fordonet och att detta varit underförstått både i samband med diskussioner tidigare år och i diskussionerna 2012.

I intervjuer har det dock framkommit att prissättningen av arbeten på privata fordon inte varit helt entydig, vilket bekräftas i vår analys under avsnitt 4.2.1. och 4.2.2.

Enligt vissa uppgifter är prissättningen för arbetstid kopplat till privata fordon densamma som för övriga fordon, det vill säga enligt standardprislista i Winassist. I den är standardtimpriset för närvarande 630 kr/timme exklusive moms.

Det har dock även framkommit uppgifter om att prissättningen på arbeten som utförts på privata fordon åtminstone skall täcka bolagets självkostnader. Som utgångspunkt för den prissättningen refereras till bolagets beräkningar av självkostnadspris som bland annat använts vid prissättning av interna transaktioner inom bolaget.

Självkostnaden uppges vara cirka 270 kr/timme exklusive moms, och efter påslag om 10% har ett pris om 300 kr/timme exklusive moms använts för privata fordon.

Som tidigare nämnts så passerar underlaget för extern fakturering Eftermarknadschefen för kontroll. I det underlaget framgår vilket timpris som använts av Verkstaden.

Riktlinjer avseende reparation och service av privata fordon (3 av 3)

Slutsats

Inget skriftligt regelverk finns gällande privata fordon i verkstaden där arbeten utförs under dagtid inom ramen för den vanliga verksamheten. Det går därmed inte att uttala sig om några avvikelser förekommit från regelverk som bolaget ställt upp.

Privata fordon tycks i första hand ha godkänts utifrån individuella förfrågningar. Prissättningen har ej varit entydig och har i vissa fall avvikit från standardprislistan. Förfrågningar och prissättning bedöms i första hand ha godkänts av Eftermarknadschefen och Verksamstaren.

Riktlinjer avseende hobbykvällar (1 av 2)

Inledning

Vi ämnar nedan kartlägga vilka regelverk som funnits avseende hobbykvällar. Detta har vi gjort genom intervjuer med bland annat Verkmästaren och Eftermarknadschefen samt granskning av erhållen dokumentation.

Hobbykvällar

Enligt erhållen information har det funnits formella riktlinjer avseende hobbykvällar sedan 2012 vilka reviderades 2015.

Hobbykvällarna avser möjligheten för anställda med behörighet inom Verkstaden att kvällstid reparera sina samt anhörigas privata fordon. Orsaken till att det endast är anställda med behörighet som på sin fritid har möjligheten att medverka vid hobbykvällar är den säkerhetsrisk som uppstår vid hantering av maskiner i Verkstaden utan korrekt utbildning.

Samtliga anställda inom Verkstaden har vid upprättandet informerats om riktlinjerna den 5 april 2012 samt skriftligen accepterat dessa.

Enligt det reviderade regelverket, daterat den 28 september 2015 gäller att:

- Hobbykvällar anordnas varje onsdag, dock inte vid helgdagar eller semesterperioder.
- Registreringsnummer skall registreras hos Verkmästaren i förtid.
- Endast egna eller familjens fordon får tas in.
- En uttalad ansvarig skall utses av Verkmästaren eller Eftermarknadschefen för varje tillfälle.

- Ersättning utgår ej för utfört arbete.
- Inkörning av bilar får ej ske innan kl 15:30 och arbetet ska vara avslutat senast kl 20:00.
- Verktyg, och maskiner m.m. får endast användas av behörig personal och skall återlämnas i ursprungligt skick.

Vi har även erhållit en tidigare version av detta regelverk, där vi noterat en ändring avseende definitionen av anhörig. I den tidigare versionen definierades anhörig som förälder eller syskon, som i den reviderade versionen 2015 endast definieras som "familj", utan ytterligare specificering.

Enligt uppgift från GSL har hobbykvällar i Verkstaden förekommit sedan 1990-talet. Upprättandet av de skriftliga riktlinjer kan härledas tillbaka till tips som inkom till Göteborgs Stad under 2012 om misstankar att anställda vid GSL utförde svartarbeten på privata fordon och att GSL:s ledning utnyttjade detta. Införandet av de skriftliga regelverket skulle då ha införts som ett sätt att stävja dessa misstankar. Någon vidare utredning kring förekomsten av svartarbeten genomfördes inte då införandet av dessa skriftliga regelverk inklusive nämnda underskrifter av anställda i verkstaden ansågs som en tillräcklig åtgärd.

Riktlinjer avseende hobbykvällar (2 av 2)

Prissättning

Riktlinjerna kring prissättning avser arbete på egna eller anhörigas fordon och skall ske utanför arbetstid, det vill säga på de anställdas fritid. Riktlinjerna beskriver även att ingen ersättning får tas ut i samband med utfört arbete.

Riktlinjerna omfattar inga skrivningar gällande eventuella materialkostnader. I våra intervjuer har det framkommit att anställda i den mån material behövs, tar med eget material. Det har dock också nämnts att anställda har kunnat köpa material ur bolagets lager till bruttopris och att det i så fall har betalas av den anställda.

En strikt tolkning av riktlinjerna, som är de enda skriftliga riktlinjer i GSL som finns gällande privata fordon, är att privata fordon i övrigt överhuvudtaget inte är tillåtet. Det har emellertid i våra diskussioner med ledningen för GSL inte framkommit att regelverket för hobbykvällar har haft för avsikt att reglera privata fordon i Verkstaden utan endast haft för avsikt att reglera hobbykvällar, av bland annat arbetsmiljöskäl och för att stäya tidigare framförda misstankar om att anställda utfört svararbeten på privata fordon under hobbykvällar.

Slutsats

Innan 2012 fanns inga skriftliga riktlinjer kring hobbykvällarna. Vår bedömning är att regelverket som togs fram är relativt specifikt i sin utformning och att det inte öppnar upp för tolkningen att privata fordon generellt sett skulle vara tillåtet i andra sammanhang än vid just hobbykvällar och då begränsat till anställda i verkstaden och deras anhöriga. Regelverket kan enligt vår bedömning inte heller tolkas så att privata fordon i övrigt skulle vara förbjudet.

Se vidare avsnitt 4.3 vad gäller regel efterlevnad av riktlinjerna för hobbykvällar.

Kategorisering av arbetsorder (1 av 3)

Inledning

Under Granskningsperioden har det registrerats totalt 78 439 stängda arbetsorder i Winassist. Av dessa är det 2 338 arbetsorder som utgörs av fordon som ej finns registrerade i Fordonsregistret. Vi har i vårt arbete kategoriserat samtliga arbetsorder i sex kategorier som vi redogör för nedan.

1. Fordon som förekommer i Fordonsregistret

Första kategorin avser 76 101 arbetsorder vars registrerade fordon förekommer i GSL:s Fordonsregister. Vi har i vår analys av dessa arbetsorder noterat ett antal avvikande kundnamn baserat på registrerad mottagarinformation i Winassist. Denna analys resulterade i att vi identifierade 73 arbetsorder avseende fordon som ägts av GSL, men som för tiden vid reparationen förefaller ha ägts av privatpersoner eller privatägda bolag. Dessa arbetsorder har därför kategoriserats om till någon av nedan fem kategorier, varför endast 76 028 arbetsorder kvarstår i denna kategori.

2. Fordon som ej förekommer i Fordonsregistret

De resterande 2 411 arbetsorder har vi kategoriserat baserat på vem som stod som registrerad ägare av fordonet enligt information från Trafikverket vid tidpunkten för det att arbetsordern stängdes. I de fall information från Trafikverket saknas har vi baserat vår kategorisering på den ägare som stått registrerad som "mottagare" i Winassist för respektive arbetsorder. Nedan redogör vi för de fem kategorierna.

2.1. Fordon ägda av Göteborgs Stad

Denna kategori består av 538 arbetsorder och 241 unika fordon. Vi har för samtliga arbetsorder undersökt vem som ägt fordonet vid tillfället för det att arbetsordern stängdes och har kunnat konstatera att dessa arbetsorder ägs av förvaltningar eller kommunala bolag inom Göteborgs Stad. Även de fordon som ägs av GSL men som ej förekommer i Fordonsregistret tillhör denna kategori.

Vi har i vårt arbete även noterat att det i vissa fall förekommit en fördröjning mellan det att fordonet faktiskt var i Verkstaden och det att arbetsordern stängdes. Detta har resulterat i ett fåtal fall då vi noterat att den registrerade ägaren ändrats mellan tillfället för reparationen och det att arbetsordern stängdes. Vi har i dessa fall kunnat konstatera att dessa varit ägda av GSL, varför vi kategoriserat dem i denna kategori.

Vår bedömning är att det ej förekommer några privata fordon i denna kategori.

2.2. Fordon ägda av FordonsGas Sverige AB

Denna kategori består av 73 arbetsorder och 16 unika fordon. Samtliga fordon ägdes av FordonsGas Sverige AB vid tidpunkten för det att arbetsordern stängdes. Enligt information från GSL var FordonsGas Sverige AB fram till december 2014 till 50% ett kommunalägt bolag inom Göteborgs Stad, vilket vi även bekräftar genom granskning av bolagets årsredovisningar. Då dessa arbetsorder endast avser perioden 2008 till 2014 är vår bedömning att det ej förekommer några privata fordon i denna kategori.

Kategorisering av arbetsorder (2 av 3)

2.3. Fordon ägda av VGR, kranskommuner m.fl.

Denna kategori består av 518 arbetsorder och 121 unika fordon. Samtliga fordon ägdes av Västra Götalands läns landsting ("VGR"), kranskommuner (Kungälv och Lerums kommun) eller Volvo Personvagnar AB ("Volvo") vid tidpunkten för det att arbetsordern stängdes.

Utav dessa avser 451 arbetsorder fordon ägda av VGR som tillsammans med GSL gemensamt upphandlat ett inköpsramavtal för diverse olika bilmärken. Då VGR ej har tillgång till en egen verkstad har de nyttjat Verkstaden i mån av tid. Enligt uppgift skall detta primärt avse de fordon som VGR använder i centrala Göteborg.

Vidare avser 18 arbetsorder fordon som ägs av kranskommuner. GSL har tidigare haft leasingavtal med kranskommunerna, men dessa avtal är under avyttring på grund av nya riktlinjer från Göteborgs Stad. Kranskommunernas egna fordon har reparerats i Verkstaden.

Slutligen avser 49 arbetsorder fordon som ägs av Volvo. Dessa fordon är elbilar av modellen C30 som GSL har fått låna av Volvo till dess att de ej fungerar längre. Det utförda arbetet på dessa fordon avser endast installationer av alkylås samt mindre reparationer.

Vårt antagande är att inga av dessa arbetsorder avser privata fordon.

2.4. Arbetsorder utan registreringsnummer

Denna kategori består av 766 stängda arbetsorder i Winassist som har registrerats med ett felaktigt registreringsnummer till ett totalbelopp om cirka 11,5 mkr. Dessa arbetsorder består av tre olika kategorier arbetsorder, baserat på erhållen information från GSL:

- Samlingsarbetsorder där material och/eller utfört arbete fördelas på en stor mängd fordon ägda av GSL eller en avdelning inom GSL som registreras på en och samma arbetsorder.
- Arbetsorder kopplat till arbete utfört åt kommunen eller Göteborgs Stad.
- Utfört arbete på privata fordon eller där det under registreringen genomfördes ett misstag av registreringsnumret eller av annan information.

Majoriteten av arbetsorder med ett felaktigt registreringsnummer avser samlingsarbetsorder, vilka uppgår till 548 arbetsorder med ett belopp om 10,2 mkr. Totalt 30 arbetsorder avser utfört projektarbete för kommunen eller Göteborgs Stad. Totalt 180 arbetsorder är registrerade i Winassist utan några arbets- eller materialkostnader. Enligt erhållen information kan Winassist även användas som ett informationssystem, det vill säga en arbetsorder skapas i syfte att sprida information om ett visst fordon eller händelse, och arbetsordern innehåller då ingen kostnad.

Resterande åtta arbetsorder kan eventuellt utgöras av privata fordon eller felregistreringar när registreringsnumret angetts i Winassist. Dessa avser ett totalbelopp om 33,5 tkr. Vi kan inte säkerställa hurvida de arbetsorder som felregistrerats av misstag är korrekt hanterade och fakturerade. Vi kan inte heller fastställa vem som de facto ägde dessa fordon vid tidpunkten för reparationen, då registreringsnummer saknas. För dessa åtta arbetsorder gör vi antagandet att de inte avser privata fordon

Kategorisering av arbetsorder (3 av 3)

Utöver den information vi erhållit från GSL har vi även utfört ett stickprov om 150 arbetsorder av de totalt 766 arbetsorder i denna kategori. För de samlingsarbetsorder som inkluderar registreringsnummer i arbetsbeskrivningen har vi utfört 50 stickprov. Samtliga fordon i stickprovet visade på att GSL ägde fordonen vid tiden för reparationen av fordonet i Verkstaden.

Baserat på erhållen information från GSL samt resultaten som framkommit av genomförda stickprov avser majoriteten av arbetsorder med ett felaktigt registreringsnummer samlingsarbetsorder. Dessa samlingsarbetsorder avser interna arbeten samt material använt för internt bruk på fordon ägda av GSL.

Vi anser att det finns en rimlig förklaring till varför dessa arbetsorder inte kan kopplas till ett fordon eller en ägare enligt informationen i Winassist. Baserat på detta gör vi ett antagande att det inte förekommer några arbetsorder avseende privata fordon bland dessa arbetsorder.

2.5. Privata fordon

Den sista kategorin utgörs av fordon som för tidpunkten då arbetsordern stängdes ägdes av en privatperson eller privatägt bolag. Kategorin består av 516 arbetsorder och 226 unika fordon. 25 av dessa arbetsorder avser fordon som förekommer i Fordonsregistret (se kategori 1) som vi kategoriserat om till privata fordon då fordonet ägdes av en privatperson eller privatägt bolag vid tidpunkten då arbetsordern stängdes.

Denna kategori utgör de fordon som kommer att analyseras vidare i avsnitt 4.2.

3. Öppna arbetsorder

Utöver de stängda arbetsorder som vi redogjort för ovan förekommer det även öppna arbetsorder. Per den 16 februari 2017 låg det 467 öppna arbetsorder i Winassist, till ett belopp om 792 tkr. 337 av dessa avser arbetsorder utan registrerad arbets- eller materialkostnad.

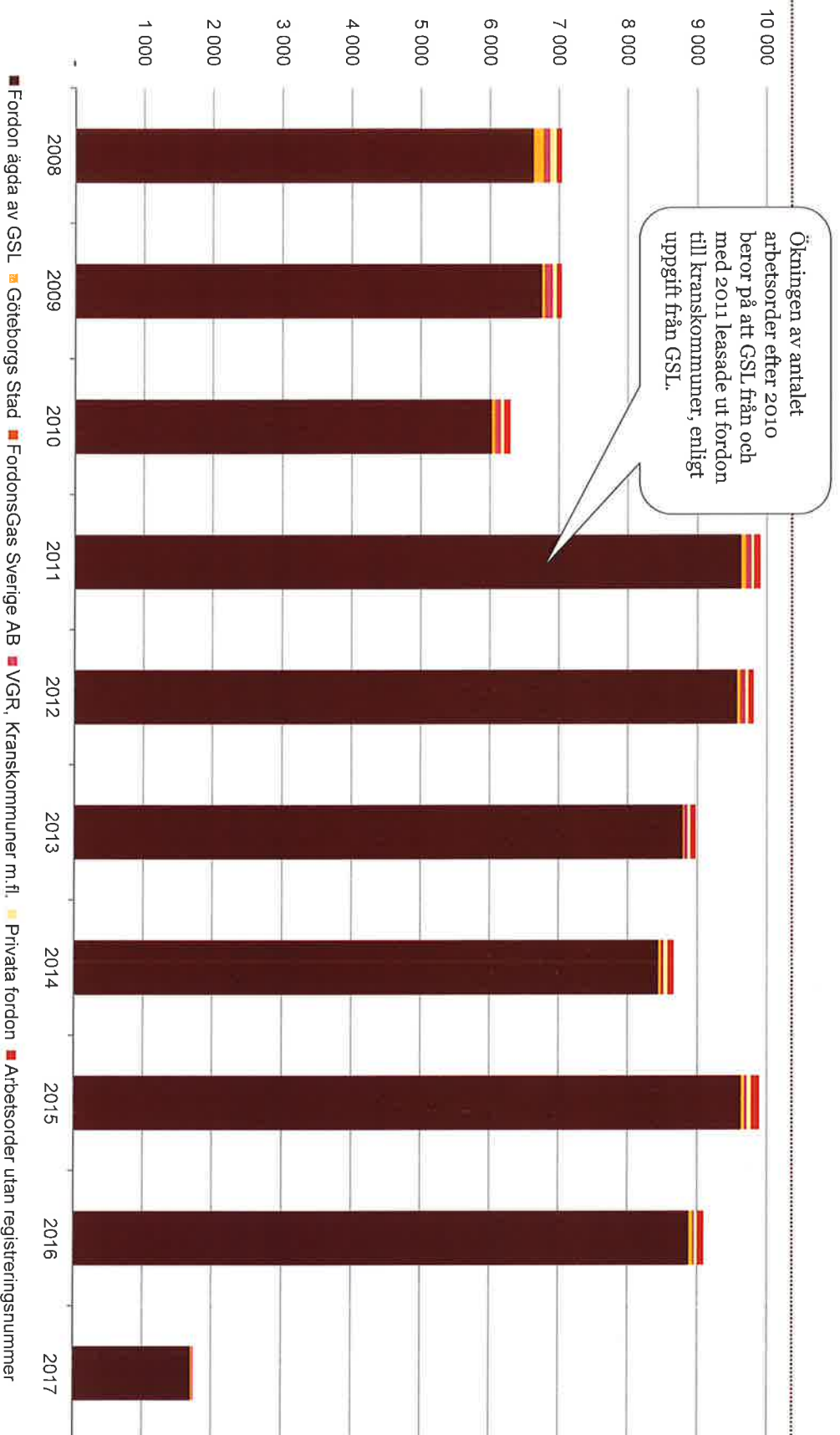
Av resterande 130 arbetsorder är det endast en arbetsorder som avser ett fordon ägt av en privatperson enligt information från Trafikverket. Denna arbetsorder uppgår till ett belopp om 504 tkr och upprättades i december 2016, vilket tyder på att det fäktiska arbetet eventuellt inte är slutfört. Då denna arbetsorder ej är stängd och kan komma att ändras, är den inte inkluderad i den fortsatta analysen i avsnitt 4.2 gällande privata fordon.

Fördelning stängda arbetsorder

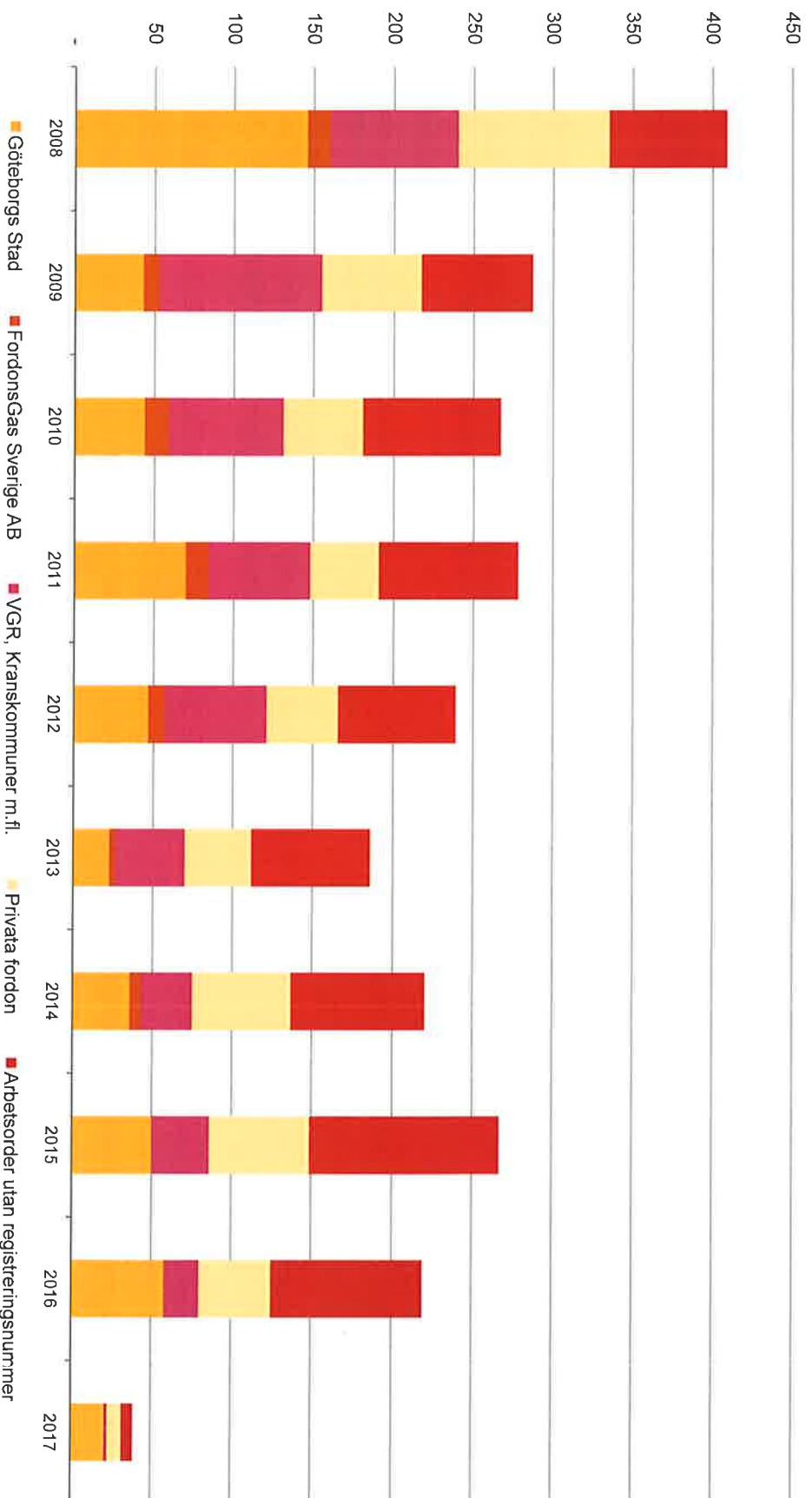
På nästa sida illustreras antalet stängda arbetsorder som vi beskrivit i ovan kategori 1 och 2 fördelat per år. Majoriteten av stängda arbetsorder är fordon ägda av GSL. Resterande fordon, som ej förekommer i Fordonsregistret, avser endast 3 – 6% av det totala antalet arbetsorder.

Följande avsnitt 4.2.1 och 4.2.2 avser endast kategori 2.5. Privata fordon. Observera att analyser kring hobbykvällar ej är inkluderade i dessa avsnitt utan fordon registrerade vid hobbykvällar analyseras i avsnitt 4.3.

Fördelning av stängda arbetsorder



Fördelning av de fem kategorier av arbetsorder som ej direkt kan kopplas till fordon i Fordonsregistret



Analys av privata fordon

Inledning

I vår analys av de 516 arbetsorder som avser privata fordon har vi initialt fastställt huruvida den registrerade ägaren av fordonet varit en privatperson eller ett privatägt bolag och delat upp analysen därefter.

Grafen på nästa sida illustrerar fördelningen över antalet arbetsorder per kategori.

Utförda analyser

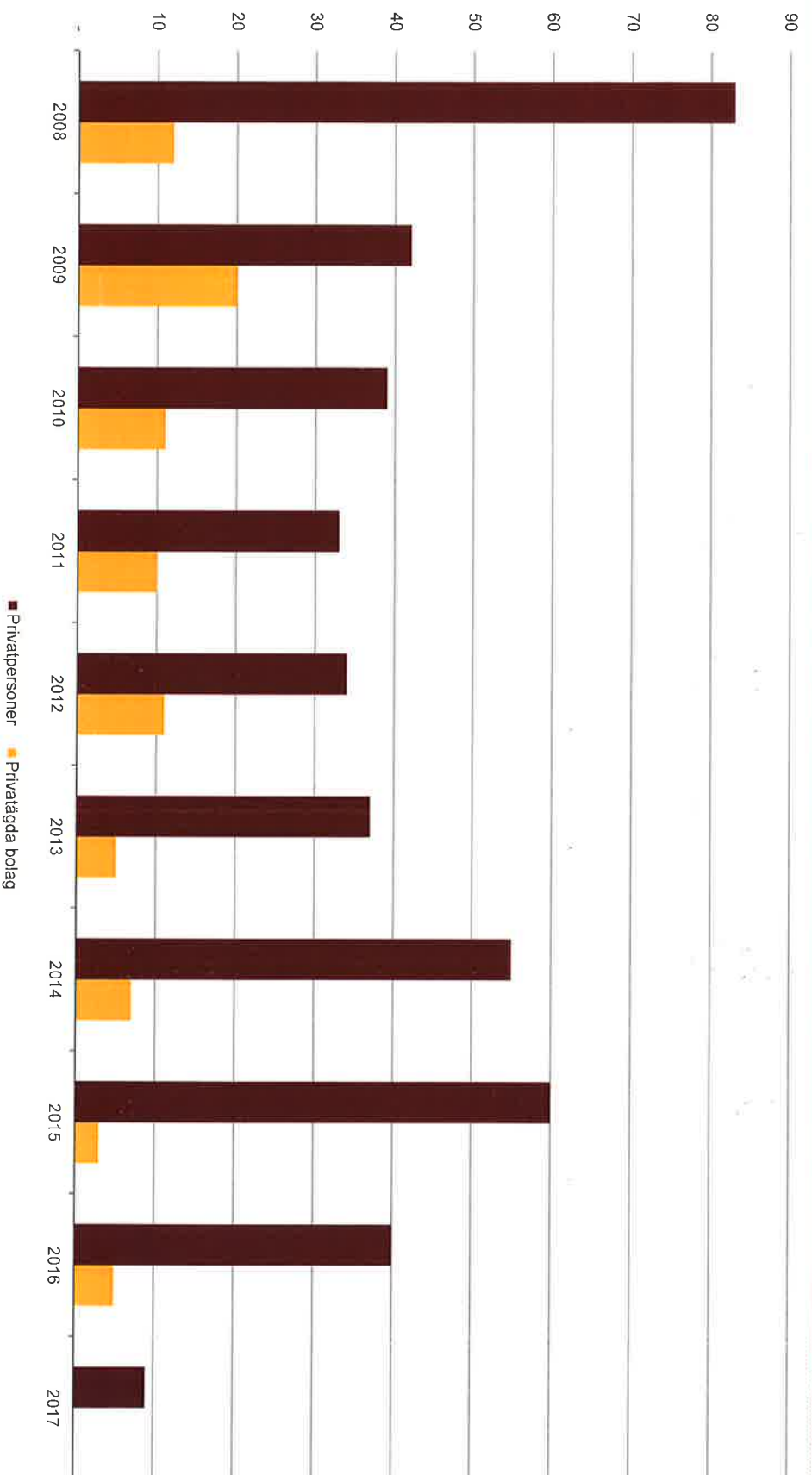
På följande sidor redogör vi för vår analys av privata fordon i Verkstaden med följande frågeställningar som utgångspunkt:

- Vem står som registrerad fordonsägare samt vad har denne för relationen till GSL?
- Har arbetsordern blivit fakturerad?
- Vilket pris har använts för arbetskostnader?
- Har det förekommit kreditfakturor eller sen fakturering?
- Vad uppgår den uppskattade underprissättningen till?

Under avsnitt 4.2.1 presenteras vår analys och slutsatser avseende privatägda bolag följt av privatpersoner under avsnitt 4.2.2.

Vad gäller materialpriser har vi gjort en stickprovsgranskning vars resultat framgår under avsnitt 4.2.4.

Fördelning av arbetsorder ausseende privata fordon per år



Fordon ägda av privatägda bolag (1 av 3)

Privatägda bolag

Under Granskningsperioden har det registrerats totalt 84 arbetsorder avseende fordon som ägdes av ett privatägt bolag vid tillfället för det att arbetsordern stängdes, enligt information från Trafikverket. I de fall information från Trafikverket saknas har vi baserat vår kategorisering på det bolag som stått registrerad som "mottagare" i Winassist för respektive arbetsorder. Dessa 84 arbetsorder avser 48 unika fordon och uppgår till cirka 350 tkr.

Efter vår kartläggning av vilka bolag som ägt dessa fordon har vi frågat GSL vilka dessa bolag är och om bolagens eventuella koppling till GSL. Vi har erhållit följande svar från GSL:

- Sex arbetsorder avser garantiarbete utfört åt leverantörer.
- Sju arbetsorder avser arbete utfört på lånebilar från leverantörer.
- 52 arbetsorder avser arbete utfört åt leverantör eller statliga verk det vill säga ej privatägda bolag.
- Tio arbetsorder avser felregistreringar i Winassist, där angivet registreringsnummer är giltigt men det utförda arbetet avser ett annat fordon.
- Fem arbetsorder avser anhörigas fordon.
- Fyra arbetsorder avser två privatägda bolag, för vilka det finns en privat koppling till en anställd på GSL.

Vi har, baserat på ovan information, utfört en egen kontroll för att verifiera erhållna uppgifter för ett tiotal av dessa arbetsorder och kommit fram till samma slutsats som GSL.

Fakturering

För att kontrollera huruvida en arbetsorder blivit fakturerad måste en manuell sökning i något av de tre ekonomisystemen utföras. Beroende på system har vi gjort denna sökning på olika sätt. I Horisont går det att identifiera motsvarande faktura genom att söka på arbetsordernummer från Winassist, förutsatt att detta arbetsordernummer angetts när fakturan skapades.

I Navision går det att identifiera motsvarande faktura genom att söka på registreringsnummer eller kundnamn i kombination med fakturerat belopp. Även i Navision är förutsättningen för denna matchning att denna information angetts när fakturan skapades. I Agresso har vi identifierat motsvarande fakturor baserat på kundnamn.

Då det finns en risk för att information såsom registreringsnummer, kundnamn eller arbetsordernummer ej fyllts i vid skapandet av fakturan går det inte alltid att identifiera om det finns en motsvarande faktura genom denna sökning. Vi har då även gjort sökningar på belopp för att försöka identifiera motsvarande faktura. I de fall vi ej funnit någon motsvarande faktura har vi klassificerat arbetsordern som "Ej fakturerad". Vi vill därför särskilt uppmärksamma att det således kan finnas ytterligare fakturor som vi ej kunnat identifiera om sökbar information inte fyllts i vid skapandet av fakturan.

Av samtliga 84 arbetsorder har vi funnit att 63 har en motsvarande utställd faktura. Det totala fakturerade beloppet uppgår till 335 tkr. Vi har noterat att tre av dessa arbetsorder även har en motsvarande krediterad arbetsorder. Av resterande 18 arbetsorder är nio registrerade utan varken arbets- eller materialkostnad. För övriga nio arbetsorder har vi ej funnit en motsvarande faktura och det totala beloppet för dessa uppgår till 39 tkr.

Fordon ägda av privatägda bolag (2 av 3)

Förekomsten av kreditfakturer eller sen fakturering

Som vi tidigare nämnt har vi noterat att tre arbetsorder har en motsvarande kreditering, totalt avser detta sex arbetsorder. Ingen av dessa är utställda efter att vårt arbete påbörjades. Vidare har vi utfört en åldersanalys av samtliga fakturerade arbetsorder. Ingen av de fakturerade arbetsorderna har fakturerats senare än tre månader efter att arbetsordern stängdes i Winassist. Ingen av dessa har heller fakturerat efter att vårt arbete påbörjades.

Prissättning avseende arbetskostnad och underprissättning

Av 61 arbetsorder, exklusive de arbetsorder som är krediterade eller består av ett noll-belopp, är det endast fem arbetsorder som fakturerats med en registrerad arbetskostnad som understiger standardpriset om 630 kr/timme exklusive moms. Totalt 47 arbetsorder som fakturerats har ett registrerat arbetskostnadspris om 630 kr/timme exklusive moms eller mer. Prissättningen gentemot privatägda bolag ligger i genomsnitt över rådande standardprislista.

Uppskattad underprissättning för arbetsorder med motsvarande faktura

För de arbetsorder som fakturerats har vi beräknat den uppskattade underprissättningen utifrån skillnaden mellan fakturerat arbetskostnadspris och standardpriset om 630 kr/timme exklusive moms multiplicerat med antalet arbetstimmar. Resultaten är presenterade inklusive moms.

Uppskattad underprissättning för arbetsorder utan motsvarande faktura

För de arbetsorder som vi ej funnit en motsvarande faktura för har vi beräknat den uppskattade underprissättningen på samma sätt som ovan, det vill säga skillnaden mellan arbetskostnadspris på arbetsordern och standardpriset om 630 kr/timme exklusive moms multiplicerat med antalet arbetstimmar plus totalbeloppet för hela arbetsordern. Detta för att vi ej funnit några belägg för att kostnaden har fakturerats och betalats.

I beräkningen av underprissättningen har vi även inkluderat icke fakturerade materialkostnader.

Det bör observeras att det för privatägda bolag finns tio arbetsorder med enbart materialkostnader, det vill säga utan registrerade arbetskostnader. Vårt antagande i beräkningen av uppskattad underprissättning är att inget arbete utförts för dessa tio arbetsorder.

Tabellen på nästa sida sammanfattar den totala uppskattade underprissättningen avseende privatägda bolag.

Fordon ägda av privatägda bolag (3 av 3)

Privatägda bolag - Anställda

Kategori	Antal arbetsorders	Antal timmar	Uppskattad	
			underprissättning	
0-300	-	-	-	-
300-600	-	-	-	-
630+	-	-	-	-
Ej fakturerat	-	-	-	-
	-	-	-	-

Privatägda bolag - Anhöriga

Kategori	Antal arbetsorders	Antal timmar	Uppskattad	
			underprissättning	
0-300	-	-	-	-
300-600	-	-	-	-
630+	5	16	-	-
Ej fakturerat	-	-	-	-
	5	16	-	-

Privatägda bolag - Övriga

Kategori	Antal arbetsorders	Antal timmar	Uppskattad	
			underprissättning	
0-300	4	12	5 294	
300-600	1	4	1 150	
630+	42	148	0	
Ej fakturerat	9	23	44 066	
	56	187	50 510	

Prissättning avseende materialkostnader

Baserat på lagervärdeslistan har vi utfört en stickprovsbaserad granskning av materialkostnader som presenteras under avsnitt 4.2.4.

Slutsats

Baserat på utförda analyser kan vi konstatera att förekomsten av privatägda bolag i Verkstaden har varit begränsad, då det endast förekommer 84 arbetsorder under hela Granskningsperioden. För majoriteten av dessa arbetsorder har ett arbetskostnadspris om 630 kr/timme exklusive moms eller mer använts. Vid endast fem tillfällen har ett pris som understiger standardprislistan använts och fakturerats, till en uppskattad underprissättningen om totalt 6,4 tkr.

Vidare har vi ej identifierat någon utställd faktura för tolv arbetsorder, totalt 44,1 tkr.

Totalt uppskattad underprissättning för privatägda bolag uppgår till cirka 50,5 tkr.

Fordon ägda av privatpersoner (1 av 3)

Privatpersoner

Under Granskningsperioden har det registrerats totalt 432 arbetsorder avseende fordon som ägdes av en privatperson vid tidpunkten för det att arbetsordern stängdes enligt information från Trafikverket. I de fall information från Trafikverket saknas har vi baserat vår kategorisering på den privatperson som stått registrerad som "mottagare" i Winassist för respektive arbetsorder. Dessa arbetsorder avser 180 unika fordon och 158 individer. Den totala kostnaden för dessa arbetsorder uppgår till 1,34 mkr.

När vi frågat GSL vilka dessa individer är och om individernas eventuella koppling till GSL har vi erhållit följande svar:

- 175 arbetsorder avser anhörigas fordon
- 147 arbetsorder avser anställdas fordon
- 82 arbetsorder avser övriga privatpersoner, det vill säga det finns en privat koppling mellan individen och en anställd på GSL
- 18 arbetsorder avser felregistreringar i Winassist, där angivet registreringsnummer är giltigt, men det utförda arbetet avser ett annat fordon
- Tio arbetsorder avser leverantörers privata fordon

Vi har baserat på ovan information utfört en egen kontroll för att verifiera erhållna uppgifter för ett tiotal av dessa arbetsorder och kommit fram till samma slutsats som GSL. Utöver detta har vi utfört en bakgrundssökning avseende individer i ledande positioner och den nuvarande styrelsen i syfte att identifiera närmarst anhöriga och fordon som förekommit i Verkstaden dagtid. Denna analys har inte resulterat i att någon ytterligare koppling identifierats.

Fakturering

Likt privatägda bolag har vi även för privatpersoner utfört en manuell sökning i de tre ekonomisystemen för att identifiera motsvarande fakturor för de 432 arbetsorder som avser privatpersoner. Totalt 281 utav de 432 arbetsorder har en motsvarande utställd faktura i något av ekonomisystemen till ett belopp om 924 tkr.

För 133 arbetsorder har vi ej funnit någon motsvarande faktura efter sökning på arbetsordernummer, registreringsnummer, kundnamn eller belopp. 93 av dessa avser fordon kopplat till anställda och anhöriga. De arbetsorder som vi ej funnit en motsvarande faktura för avser kostnader för totalt 417 tkr. Bland dessa arbetsorder återfinns 17 krediterade arbetsorder, vilket kan förklara varför det aldrig ställts ut någon faktura för dessa. Återstående 18 arbetsorder förefaller vara registrerade utan varken materialkostnad eller arbetskostnad, det vill säga en arbetsorder till noll-belopp.

Förekomsten av kreditfakturor och sen fakturering

Utöver de 17 krediterade arbetsorder som ej fakturerats har vi noterat ytterligare åtta kreditfakturor om totalt 18,5 tkr bland de fakturerade arbetsorderna, som avser anställda och övriga privatpersoner. Ingen av dessa är utställda efter att vårt arbete påbörjades.

Vidare har vi utfört en åldersanalys av samtliga fakturerade arbetsorder. Vi har noterat att nio arbetsorder fakturerats i februari 2017, efter att vårt arbete påbörjats, om totalt 30,5 tkr som kan kopplas till arbetsorder utförda under perioden juni 2014 till september 2016. Enligt erhållen information avser två av dessa fakturor, om totalt 14 tkr arbeten som krediterats under januari 2015, men som nu mer än två år senare återigen fakturerats.

Fordon ägda av privatpersoner (2 av 3)

För tre av dessa fakturor, om totalt 8,8 tkr har vi sedan tidigare identifierat utställda fakturor, men som nu förefaller ha fakturerats ännu en gång. Dessa arbeten ska ha utförts under juni och oktober 2014. Resterande sent utställda fakturor om 7,7 tkr avser arbeten utförda under 2015 och 2016, där en faktura endast avser material som hämtades ut i april 2016. Se avsnitt 4.2.3 där vi redogör för ovan fakturor.

Prissättning avseende arbetskostnad och underprissättning

Av 333 arbetsorder, exklusive de arbetsorder som är krediterade eller består av ett noll-belopp, har 145 arbetsorder som fakturerats ett arbetskostnadspris som understiger standardpriset om 630 kr/timme exklusive moms. Totalt 72 arbetsorder som fakturerats har ett arbetskostnadspris om 630 kr/timme exklusive moms eller mer.

Prissättningen gällande privatpersoner ligger i genomsnitt under rådande standardprislista. Totalt nio fakturerade arbetsorder har ett timpris om 100 kr/timme exklusive moms eller lägre. Det lägsta registrerade timpriset vi noterat i vår granskning är 1 kr/timme exklusive moms.

Uppskattad underprissättning för arbetsorder med motsvarande faktura

För de arbetsorder som fakturerats har vi beräknat den uppskattade underprissättningen utifrån skillnaden mellan fakturerat arbetskostnadspris och standardpriset om 630 kr/timme exklusive moms multiplicerat med antalet arbetstimmar. Beräkningen är gjord inklusive moms.

Uppskattad underprissättning för arbetsorder utan motsvarande faktura

För de arbetsorder som vi ej funnit en motsvarande faktura för har vi beräknat den uppskattade underprissättningen på samma sätt som ovan, det vill säga skillnaden mellan arbetsorderns arbetskostnadspris och standardpriset om 630 kr/timme exklusive moms multiplicerat med antalet arbetstimmar, plus totalbeloppet för hela arbetsordern. Detta för att vi ej funnit några belägg för att kostnaden har fakturerats och betalats.

I beräkningen av underprissättningen har vi även inkluderat icke-fakturerade materialkostnader.

Det bör observeras att det för privatpersoner finns 94 arbetsorder med enbart materialkostnader, det vill säga utan registrerade arbetskostnader. Vårt antagande i beräkningen av uppskattad underprissättning är att inget arbete utförts för dessa 94 arbetsorder.

Tabellen på nästa sida sammanfattar den totala uppskattade underprissättningen avseende privatpersoner.

Fordon ägda av privatpersoner (3 av 3)

Privatpersoner - Anställda

Kategori	Antal arbetsorders	Antal timmar	Uppskattad underprissättning
0-300	37	122	60 045
300-600	11	24	7 028
630+	21	57	-
Ej fakturerat	32	61	134 801
	101	264	201 873

Privatpersoner - Anhöriga

Kategori	Antal arbetsorders	Antal timmar	Uppskattad underprissättning
0-300	71	197	93 858
300-600	10	31	9 041
630+	23	54	-
Ej fakturerat	52	75	178 648
	156	356	281 546

Privatpersoner - Övriga

Kategori	Antal arbetsorders	Antal timmar	Uppskattad underprissättning
0-300	5	22	13 936
300-600	11	33	8 471
630+	28	73	-
Ej fakturerat	32	93	163 988
	76	221	186 396

Baserat på utförda analyser kan vi konstatera att förekomsten av privatpersoner i Verkstaden har varit begränsad sett till det totala antalet fordon i Verkstaden under Granskningsperioden, men är mer frekvent än exempelvis privatägda bolag. Vi kan konstatera att prissättningen till stor del understiger standardprislstan och att en prisbild mellan 0 – 300 kr/timme exklusive moms varit vanligast förekommande bland anhöriga till anställda på GSL.

Vidare har vi noterat att totalt nio fakturerade arbetsorder har ett timpris om 100 kr/timme exklusive moms eller lägre samt att det lägsta registrerade timpriset är 1 kr/timme exklusive moms.

För de fakturerade arbetsorder med en registrerad arbetskostnad är den uppskattade underprissättningen totalt 192,4 tkr. För de arbetsorder där vi ej kunnat identifiera någon faktura, uppgår den totala underprissättningen till cirka 447,4 tkr.

Totalt uppskattad underprissättning för privatpersoner uppgår till cirka 669,8 tkr.

Prissättning avseende materialkostnader

Baserat på lagervärdeslistan har vi utfört en stickprovsbaserad granskning av materialkostnader, som presenteras under avsnitt 4.2.4.

Slutsats

Vår bedömning är att denna underprissättning kan vara föremål för förmånsbeskattning, en skatt som enligt uppgift från bolaget, inte har betalats. Vi rekommenderar därför att en särskild skattegenomgång utförs på individnivå för att avgöra om en rättelse är nödvändig. I samband med detta rekommenderar vi även en djupare analys av de 25 krediterade arbetsorder som nämns på sida 35, då vi har noterat att två krediterade arbetsorder fakturerats två år efter att arbetsordern stängdes. Även de 94 arbetsorder utan arbetskostnad bör granskas för att avgöra om arbete utförts som ej registrerats på arbetsordern. Vidare kan vi konstatera att fakturering i vissa fall skett långt efter arbetet utförts, vilket antyder att faktureringen skett först efter att förekomsten av privata fordon i Verkstaden uppmärksammats.

4.2.3 Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Fordon kopplade till ett urval av individer i ledande positioner

Inledning

Vi har under vårt uppdrag utfört en fördjupad analys gällande ett urval av individer i ledande positioner och fordon kopplade till dessa personer som funnits i Verkstaden dagtid. Urvalet omfattar totalt åtta individer i ledande positioner dock är det endast sju utav dessa individer ("Anställd 1 – 7") som har haft fordon inne i Verkstaden. Dessa sju individer avser därmed inte samtliga individer i ledande positioner inom GSL.

Av de 327 arbetsorder som avser privata fordon är 104 arbetsorder kopplade till de sju personer som vi gjort en fördjupad kartläggning av.

Denna fördjupade analys har vi utfört genom att kartlägga dessa sju individer och deras anhöriga, baserat på information från folkbokföringen, för att kunna bedöma vilka arbetsorder som kan kopplas till respektive individ.

Under vårt uppdrag har vi efterfrågat att dessa individer skall bekräfta vilka arbetsorder som avser deras egna fordon eller fordon ägda av anhöriga. Vi har erhållit bekräftelse från två av dessa personer. Övriga individer har valt att avstå från att lämna denna sortens information.

På följande sidor redogör vi för samtliga arbetsorder som kan kopplas till dessa sju individer.

4.2.3 Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Identifierade fordon kopplade till Anställd 1 (1 av 2)

Anställd 1

Vi har noterat att Anställd 1 med anhöriga har haft privat fordon i Verkstaden vid 30 olika tillfällen. För fyra av dessa arbetsorder har vi ej identifierat någon utställd faktura. I tabellen nedan redogör vi för samtliga tillfällen.

#	Fordon	Stängdatum i Winassist	Ägare/mottagare	Totalt belopp		Antal timmar	Totalt arbetskostnad	Uppskattad		Materialkostnad	Fakturadatum	Dagar mellan stängning och fakturering
				exkl. moms	timpris			underprissättning	Fakturerad			
1	Fordon 1	2008-01-18	Anställd 1	2 012	640	2,5	2 000	-	12	2008-02-07	20	
2	Fordon 1	2008-01-18	Anställd 1	9 556	640	8,0	6 400	-	3 156	2008-02-07	20	
3	Fordon 1	2008-06-30	Anställd 1	2 856	760	2,0	1 900	-	956	2008-06-30	-	
4	Fordon 2	2008-10-30	Anhörig till Anställd 1	3 401	100	8,0	1 000	5 300	2 401	2008-11-11	12	
5	Fordon 3	2008-12-10	Anhörig till Anställd 1	9 314	760	5,0	4 750	-	4 564	2009-01-23	44	
6	Fordon 3	2008-12-15	Anhörig till Anställd 1	975	-	-	-	-	975	2009-01-23	39	
7	Fordon 4	2009-05-19	Anställd 1	1 197	-	-	-	-	1 197	2009-06-02	14	
8	Fordon 5	2009-05-28	Anhörig till Anställd 1	3 612	760	2,0	1 900	-	1 712	2009-06-02	5	
9	Fordon 4	2009-08-20	Anställd 1	1 416	560	1,0	700	-	716	2009-09-17	28	
10	Fordon 2	2009-12-30	Anhörig till Anställd 1	3 733	350	2,0	875	700	2 858	2010-02-17	49	
11	Fordon 6	2010-06-21	Anhörig till Anställd 1	11 968	825	6,9	7 116	-	4 852	2010-07-19	28	
12	Fordon 5	2010-06-21	Anhörig till Anställd 1	10 105	825	3,5	3 609	-	6 496	2010-07-19	28	
13	Fordon 2	2010-09-07	Anhörig till Anställd 1	7 418	825	5,0	5 156	7 418	2 262	Ej fakturerad	E/T	
14	Fordon 4	2010-09-24	Anställd 1	5 863	760	1,5	1 425	5 863	4 438	Ej fakturerad	E/T	
15	Fordon 2	2010-11-29	Anhörig till Anställd 1	2 546	625	1,0	781	6	1 765	2010-12-14	15	
Delsumma				75 972		48,4	37 613	19 287	38 360			

4.2.3 Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Identifierade fordon kopplade till Anställd 1 (2 av 2)

#	Fordon	Stängdatum i		Ägare/mottagare	Totalt belopp	Timpris	Antal timmar	Totalt arbetskostnad	Uppskattad underprissättning	Materialkostnad	Fakturadatum	Dagar mellan stängning och fakturering
		Winssist										
16	Fordon 4	2011-03-25		Anställd 1	1 762	250	1,0	313	-	1 450	2011-04-14	20
17	Fordon 5	2011-04-27		Anhörig till Anställd 1	2 146	740	1,5	1 388	-	759	2011-05-31	34
18	Fordon 5	2011-11-28		Anhörig till Anställd 1	4 859	740	2,5	2 313	-	2 547	2011-12-27	29
19	Fordon 7	2011-12-28		Anhörig till Anställd 1	3 164	740	2,0	1 850	-	1 314	2012-01-10	13
20	Fordon 4	2011-12-28		Anställd 1	3 955	450	2,5	1 406	-	2 549	2012-01-10	13
21	Fordon 3	2013-07-11		Anhörig till Anställd 1	19 779	825	10,2	10 519	-	9 260	2013-10-17	98
22	Fordon 8	2014-07-30		Anhörig till Anställd 1	2 691	250	1,0	313	3 166	2 379	Ej fakturerad	E/T
23	Fordon 9	2014-09-18		Anhörig till Anställd 1 (anställd)	2 083	-	-	-	-	2 083	2014-10-22	34
24	Fordon 10	2015-02-12		Anhörig till Anställd 1 (anställd)	2 180	300	2,0	750	825	1 430	2015-03-30	46
25	Fordon 11	2015-06-29		Anhörig till Anställd 1	1 635	300	3,0	1 125	1 238	510	2015-08-07	39
26	Fordon 10	2016-02-26		Anhörig till Anställd 1 (anställd)	3 640	300	2,5	938	1 031	2 703	2016-03-31	34
27	Fordon 6	2016-03-09		Anhörig till Anställd 1	11 817	300	6,0	2 250	2 475	9 567	2016-04-26	48
28	Fordon 6	2016-03-09		Anhörig till Anställd 1	11 669	300	8,0	3 000	14 969	8 669	Ej fakturerad	E/T
29	Fordon 5	2016-06-27		Anhörig till Anställd 1	8 079	300	6,0	2 250	2 475	5 829	2016-07-07	10
30	Fordon 6	2016-09-30		Anhörig till Anställd 1	921	300	0,5	188	206	734	2016-10-28	28
Totalt					156 352		97,1	66 213	45 672	90 140		

Slutsats

Totalbeloppet för dessa arbetsorder-uppgår till cirka 156,3 tkr. För cirka 27,6 tkr av dessa har vi dock ej funnit någon utställd faktura. Den uppskattade underprissättningen blir således den fakturerade arbetskostnad som understiger 630 kr/timme exklusive moms samt totalbeloppet för de ej fakturerade arbetsorderna, vilket uppgår till totalt 46,7 tkr. Vid utförd åldersanalys har vi ej noterat några avvikelser, fakturering har således skett i närtid efter att arbetsordern stängts. Vårt att notera är att en anhörig till Anställd 1 är anställd på bolaget och inkluderats i denna analys, men vi har i vår analys inte kunnat säkerställa om det är Anställd 1 eller den anhöriga som tagit in de anhörigas fordon. Vidare kan noteras att Anställd 1 inte haft sitt egna fordon i Verkstaden efter december 2011.

4.2.3 Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Identifierade fordon kopplade till Anställd 2 (1 av 2)

Anställd 2

Vi har noterat att Anställd 2 med anhöriga haft privata fordon i Verkstaden vid 42 olika tillfällen. För 19 utav dessa arbetsorder har vi ej identifierat någon utställd faktura. En av dessa arbetsorder är även krediterad. I tabellen nedan redogör vi för samtliga tillfällen.

#	Fordon	Stängdatum i Winassist	Ägare/mottagare	Totalt belopp		Antal timmar	Total arbetskostnad	Uppskattad		Materialkostnad	Fakturadatum	Dagar mellan stängning och fakturering
				exkl. moms	timpris			underprissättning	Fakturadatum			
1	Fordon 1	2008-01-07	Anhörig till Anställd 2	4 475	640	4,5	3 600	-	875	2008-02-07	2008-02-07	31
2	Fordon 2	2008-01-07	Anställd 2	4 538	640	1,5	1 200	4 538	3 338	Ej fakturerad		E/T
3	Fordon 1	2008-05-12	Anhörig till Anställd 2	1 392	760	0,8	760	-	632	2008-06-19		38
4	Fordon 1	2008-05-13	Anhörig till Anställd 2	2 157	760	1,0	950	2 157	1 207	Ej fakturerad		E/T
5	Fordon 3	2008-06-30	Anhörig till Anställd 2	1 899	100	1,5	188	2 893	1 712	Ej fakturerad		E/T
6	Fordon 4	2008-10-30	Anhörig till Anställd 2	881	760	0,5	475	-	406	2008-11-11		12
7	Fordon 5	2008-12-08	Anhörig till Anställd 2	4 259	300	6,0	2 250	2 475	2 009	2009-01-23		46
8	Fordon 6	2009-05-19	Anhörig till Anställd 2	7 342	760	2,5	2 375	7 342	4 967	Ej fakturerad		E/T
9	Fordon 3	2009-05-19	Anhörig till Anställd 2	1 158	-	-	-	1 158	1 158	Ej fakturerad		E/T
10	Fordon 7	2009-08-17	Anhörig till Anställd 2	1 937	-	-	-	-	1 937	2009-09-17		31
11	Fordon 2	2009-12-30	Anställd 2	2 081	-	-	-	2 081	2 081	Ej fakturerad		E/T
12	Fordon 4	2009-12-30	Anhörig till Anställd 2	1 106	-	-	-	1 106	1 106	Ej fakturerad		E/T
13	Fordon 8	2010-01-05	Anhörig till Anställd 2	1 452	-	-	-	-	1 452	2010-02-17		43
14	Fordon 6	2010-04-22	Anställd 2	9 951	-	-	-	9 951	9 951	Ej fakturerad		E/T
15	Fordon 3	2010-06-09	Anhörig till Anställd 2	4 188	450	1,5	844	4 526	3 344	Ej fakturerad		E/T
16	Fordon 3	2011-06-10	Anhörig till Anställd 2	755	-	-	-	755	755	Ej fakturerad		E/T
17	Fordon 4	2011-07-28	Anhörig till Anställd 2	2 036	740	1,0	925	-	1 111	2011-08-31		34
18	Fordon 9	2011-12-28	Anställd 2	1 266	450	1,0	563	225	704	2012-01-11		14
19	Fordon 10	2011-12-28	Anhörig till Anställd 2	3 788	825	0,5	516	-	3 272	2012-01-10		13
20	Fordon 4	2011-12-28	Anhörig till Anställd 2	1 585	740	0,7	648	-	938	2012-01-10		13
21	Fordon 3	2012-07-26	Anhörig till Anställd 2	2 439	690	1,0	863	2 439	1 577	Ej fakturerad		E/T
Delsumma				60 685		24,0	16 154	41 645	44 531			

4.2.3 Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Identifierade fordon kopplade till Anställd 2 (2 av 2)

#	Fordon	Stängdatum i Winassist	Ägare/motagare	Totalt belopp		Antal timmar	Total arbetskostnad	Uppskattad underprissättning	Materialkostnad	Fakturadatum	Dagar mellan stängning och fakturering
				exkl. moms	inkl. moms						
22	Fordon 11	2012-10-05	Anhörig till Anställd 2	10 885	400	8,0	4 000	2 300	6 885	2012-11-14	40
23	Fordon 3	2013-10-02	Anhörig till Anställd 2	1 748	400	1,2	600	2 093	1 148	Ej fakturerad	E/T
24	Fordon 12	2013-12-02	Anställd 2	1 014	300	0,7	263	289	752	Ej fakturerad	E/T
25	Fordon 11	2014-03-04	Anhörig till Anställd 2	5 703	300	2,0	750	825	4 953	2014-04-14	41
26	Fordon 13	2014-05-15	Anställd 2	4 817	300	2,0	750	5 642	4 067	Ej fakturerad	E/T
27	Fordon 3	2014-06-16	Anhörig till Anställd 2	4 901	200	6,0	1 500	3 225	3 401	2017-02-08	968
28	Fordon 13	2014-10-20	Anställd 2	668	450	1,0	563	225	106	2017-02-08	842
29	Fordon 3	2014-10-31	Anhörig till Anställd 2	3 223	300	3,0	1 125	1 238	2 098	2017-02-08	831
30	Fordon 14	2014-11-20	Anhörig till Anställd 2	6 000	-	-	-	-	6 000	2014-12-29	39
31	Fordon 13	2015-09-14	Anställd 2	6 004	-	-	-	6 004	6 004	Ej fakturerad	E/T
32	Fordon 15	2015-09-14	Anställd 2	714	450	0,7	394	872	320	Ej fakturerad	E/T
33	Fordon 16	2016-04-15	Anställd 2	1 800	-	-	-	-	1 800	2016-05-30	45
34	Fordon 15	2016-06-22	Anställd 2	1 090	-	-	-	1 090	1 090	Ej fakturerad	E/T
35	Fordon 16	2016-07-01	Anställd 2	2 929	300	3,0	1 125	4 167	1 804	Ej fakturerad	E/T
36	Fordon 16	2016-10-21	Anställd 2	1 702	-	-	-	-	1 702	2016-11-29	39
37	Fordon 17	2016-10-21	Anställd 2	264	-	-	-	-	264	2016-11-29	39
38	Fordon 16	2017-01-12	Anställd 2	0	-	-	-	-	-	Ej fakturerad	E/T
39	Fordon 16	2017-01-27	Anställd 2	3 298	300	1,0	375	413	2 923	2017-02-10	14
40	Fordon 16	2017-01-27	Anställd 2	(1 702)	300	3,0	1 125	1 238	2 112	2017-02-10	14
41	Fordon 16	2017-01-27	Anställd 2	3 237	300	3,0	1 125	1 238	2 112	2017-02-10	14
42	Fordon 16	2017-02-15	Anställd 2	5 281	-	-	-	-	5 281	2017-03-29	42
Totalt				124 261		55,6	28 723	71 264	95 538		

Slutsats

Totalbeloppet för dessa arbetsorder uppgår till cirka 124 tkr. För cirka 54 tkr av dessa har vi dock ej funnit någon utställd faktura. Den uppskattade underprissättningen blir således den fakturerade arbetskostnad som understiger 630 kr/timme exklusive moms samt totalbeloppet för de ej fakturerade arbetsorderna vilket uppgår till totalt 71,2 tkr. Vid utförd åldersanalys har vi noterat att tre arbetsorder har fakturerats mellan 831 – 968 dagar efter att arbetsordern stängts i Winassist. För dessa tre arbetsorder har vi identifierat utställda fakturor vid ett tidigare tillfälle, men huruvida dessa har betalats vid detta tillfälle har vi inte kunnat verifiera.

4.2.3.Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Identifierade fordon kopplade till Anställd 3

Anställd 3

Vi har noterat att en anhörig till Anställd 3 har haft ett privat fordon i Verkstaden vid ett tillfälle, enligt tabellen nedan. Vi har ej identifierat någon utställd faktura för denna arbetsorder.

#	Fordon	Stängdatum i Winassist	Ägare/mottagare	Anhörig till Anställd 3	Totalt belopp	Timpris	Antal timmar	Totalt arbetskostnad	Uppskattad underprissättning	Materialkostnad	Fakturadatum	Dagar mellan stängning och fakturering
Totalt					8 599	-	-	-	8 599	8 599	Ej fakturerad	E/T

Slutsats

Totalbeloppet för arbetsordern är 8,6 tkr och avser endast materialkostnader. Enligt information från Anställd 3 avser denna arbetsorder ett utfört arbete på fordonet som visade sig ej nödvändigt efter det påbörjats och som då debiterades Verkstaden istället för att faktureras till Anställd 3. Detta kan vara orsaken till att vi inte funnit någon utställd faktura men för att bedöma arbetsorder för samtliga individer i ledande positioner på ett konsekvent sett, uppskattar vi underprissättningen till det totala beloppet om 8,6 tkr.

4.2.3: Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Identifierade fordon kopplade till Anställd 4

Anställd 4

Vi har noterat att Anställd 4 har haft privata fordon i Verkstaden vid fem olika tillfällen. För två av dessa arbetsorder har vi ej identifierat någon utställd faktura. I tabellen nedan redogör vi för samtliga tillfällen.

#	Fordon	Stängdatum i		Totalt belopp	Timpris	Antal timmar	Totalt arbetskostnad	Uppskattad		Fakturadatum	Dagar mellan stängning och fakturering
		Winassist	Ägare/mottagare					underprissättning	Materialekostnad		
1	Fordon 1	2011-02-10	Anställd 4	10 633	-	-	-	10 633	10 633	Ej fakturerad	E/T
2	Fordon 2	2012-12-27	Anställd 4	1 219	350	1,0	438	1 569	869	Ej fakturerad	E/T
3	Fordon 3	2015-01-09	Anställd 4	8 327	300	5,0	1 875	2 063	6 827	2017-02-07	760
4	Fordon 2	2015-01-09	Anställd 4	5 714	-	-	-	-	5 714	2017-02-07	760
5	Fordon 3	2015-09-14	Anställd 4	1 402	300	2,0	750	825	802	2017-02-07	512
Totalt				27 295		8,0	3 063	15 090	24 845		

Slutsats

Totalbeloppet för dessa arbetsorder uppgår till cirka 27,2 tkr. För cirka 11,5 tkr av Vi har dock ej funnit någon utställd faktura för cirka 11,5 tkr av dessa. Den uppskattade underprissättningen blir således den fakturerade arbetskostnad som understiger 630 kr/timme exklusive moms samt totalbeloppet för de ej fakturerade arbetsorderna vilket uppgår till totalt 15 tkr. Vid utförd åldersanalys har vi noterat att samtliga fakturor är utställda 7 februari 2017, det vill säga efter att vi påbörjat vårt arbete. Enligt erhalten information ska de två arbetsorderna från januari 2015 blivit fakturerade men sedan krediterade, med en kommentar om att de var felaktiga och därför skulle krediteras. Vi ställer oss frågande till varför två arbetsorder som krediterats under 2015 sedan fakturerats i februari 2017. Det bör även noteras att ingen arbetsorder fakturerats innan vårt arbete påbörjades.

4.2.3 Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Identifierade fordon kopplade till Anställd 5

Anställd 5

Vi har noterat att Anställd 5 med anhörig haft två olika fordon i Verkstaden vid fem olika tillfällen. Endast för en av dessa arbetsorder har vi hittat en utställd faktura. I tabellen nedan redogör vi för samtliga arbetsorder.

#	Fordon	Stängdatum i Winassist	Ägare/mottagare	Totalt belopp		Antal timmar	Totalt arbetskostnad	Uppskattad		Materialkostnad	Fakturadatum	Dagar mellan stängning och fakturering
				exkl. moms	Timpris			underprissättning	Materialkostnad			
1	Fordon 1	2008-02-05	Anställd 5	220	-	-	-	220	-	220	Ej fakturerad	E/T
2	Fordon 1	2010-09-30	Anställd 5	2 155	825	1,5	1 547	2 155	-	918	Ej fakturerad	E/T
3	Fordon 1	2011-07-28	Anställd 5	1 846	740	0,7	648	-	-	1 328	2011-09-09	43
4	Fordon 2	2015-01-09	Anhörig till Anställd 5	115	-	-	-	115	-	115	Ej fakturerad	E/T
5	Fordon 2	2015-09-23	Anhörig till Anställd 5	1 574	300	1,0	375	1 987	-	1 274	Ej fakturerad	E/T
Totalt				5 910		3,2	2 569	4 477		3 855		

Slutsats

Dessa fem arbetsorder uppgår till ett belopp om 5,9 tkr. Då vi ej identifierat någon utställd faktura för fyra av fem arbetsorder uppskattar vi underprissättningen till cirka 4,5 tkr baserat på den fakturerade arbetskostnad som understiger 630 kr/timme exklusive moms, samt totalbeloppet för de arbetsorder som ej fakturerats. Vi ställer oss frågande till varför det för fyra arbetsorder som inkluderar både material och utfört arbete inte finns någon utställd faktura.

4.2.3 Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Identifierade fordon kopplade till Anställd 6

Anställd 6

Vi har noterat att Anställd 6 med anhörig har haft tre olika privata fordon i Verkstaden under Granskningsperioden. Det bör noteras att den anhörige även är anställd på GSL. För sju av de tolv arbetsorderna har vi ej identifierat någon utställd faktura. I tabellen nedan redogör vi för samtliga tillfällen.

#	Fordon	Stängdatum i Winassist	Ägare/mottagare	Totalt belopp		Antal timmar	Totalt arbetskostnad	Uppskattad		Materialkostnad	Fakturadatum	Dagar mellan stängning och fakturering
				exkl. moms	inkl. moms			underprissättning	Materialkostnad			
1	Fordon 1	2008-01-07	Anställd 6	1 706	640	1,2	960	1 706	746	Ej fakturerad		E/T
2	Fordon 1	2008-01-07	Anställd 6	5 644	640	4,5	3 600	5 644	2 044	Ej fakturerad		E/T
3	Fordon 1	2008-04-30	Anställd 6	2 971	200	3,0	750	4 584	2 221	Ej fakturerad		E/T
4	Fordon 1	2008-11-24	Anställd 6	2 652	760	1,5	1 425	-	1 227	2008-12-05		11
5	Fordon 1	2009-04-29	Anställd 6	7 846	760	6,0	5 700	7 846	2 146	Ej fakturerad		E/T
6	Fordon 1	2009-05-28	Anställd 6	3 500	-	-	-	3 500	3 500	Ej fakturerad		E/T
7	Fordon 1	2010-06-09	Anställd 6	3 760	700	2,5	2 188	-	1 573	2010-07-19		40
8	Fordon 1	2010-09-24	Anställd 6	3 800	-	-	-	3 800	3 800	Ej fakturerad		E/T
9	Fordon 2	2014-11-20	Anställd 6	418	300	0,5	188	206	231	2014-12-29		39
10	Fordon 3	2016-03-23	Anhörig till Anställd 6 (anställd)	2 423	-	-	-	2 423	2 423	Ej fakturerad		E/T
11	Fordon 3	2016-04-05	Anhörig till Anställd 6 (anställd)	1 778	-	-	-	-	1 778	2017-02-08		309
12	Fordon 3	2017-01-30	Anhörig till Anställd 6 (anställd)	2 918	-	-	-	-	2 918	2017-02-08		9
Totalt				39 416		19,2	14 810	29 709	24 606			

Slutsats

Totalbeloppet för dessa tolv arbetsorder uppgår till 39,4 tkr och endast fem har fakturerats. Den uppskattade underprissättningen blir således den fakturerade arbetskostnad som understiger 630 kr/timme exklusive moms samt totalbeloppet för de ej fakturerade arbetsorderna, och uppgår till totalt 29,7 tkr. Vid utförd åldersanalys har vi noterat att en arbetsorder med koppling till ett fordon ägt av en anhörig till Anställd 6 fakturerats tio månader efter materialet köpts samt efter vår granskning påbörjades. Vi ställer oss frågande till varför denna arbetsorder fakturerats tio månader senare.

4.2.3 Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Identifierade fordon kopplade till Anställd 7

Anställd 7

Vi har noterat att Anställd 7 har haft tre olika privata fordon i Verkstaden vid totalt nio tillfällen. För tre av dessa arbetsorder har vi ej identifierat någon utställd faktura. I tabellen nedan redogör vi för samtliga tillfällen.

#	Fordon	Stängdatum i Winassist	Ägare/mottagare	Totalt belopp	Timpris	Antal timmar	Total arbetskostnad	Uppskattad underprissättning	Materialkostnad	Fakturadatum	Dagar mellan stängning och fakturering
1	Fordon 1	2008-01-09	Anställd 7	8 368	640	6,0	4 800	8 368	4 528	Ej fakturerad	E/T
2	Fordon 1	2009-12-30	Anställd 7	2 386	300	3,0	1 125	1 238	1 486	2010-02-17	49
3	Fordon 1	2010-06-11	Anställd 7	1 064	825	1,0	1 031	-	239	2010-07-19	38
4	Fordon 2	2011-12-28	Anhörig till Anställd 7	4 094	740	2,5	2 313	-	2 244	2012-01-10	13
5	Fordon 3	2012-10-31	Anställd 7	5 467	350	3,0	1 313	1 050	4 417	2012-11-19	19
6	Fordon 2	2013-11-19	Anhörig till Anställd 7	521	-	-	-	521	521	Ej fakturerad	E/T
7	Fordon 2	2014-03-04	Anhörig till Anställd 7	2 092	300	1,5	563	619	1 642	2014-04-14	41
8	Fordon 2	2015-01-30	Anhörig till Anställd 7	569	300	0,5	188	206	419	2015-02-27	28
9	Fordon 2	2016-06-22	Anhörig till Anställd 7	794	300	1,0	375	1 207	494	Ej fakturerad	E/T
Totalt				25 355		18,5	11 706	13 208	15 990		

Slutsats

Det totala beloppet för dessa arbetsorder uppgår till 25,4 tkr. Den uppskattade underprissättningen uppgår till 13,2 tkr baserat på den fakturerade arbetskostnad som understiger 630 kr /timme exklusive moms samt totalbeloppet för de ej fakturerade arbetsorderna. Utöver de tre arbetsorder som ej fakturerats har faktureringen för de övriga arbetsorder skett inom två månader från stängningsdatum i Winassist, vilket kan anses ligga inom normal faktureringstid.

4.2.3 Fordon kopplade till ett urval individer i ledande positioner

Fordon kopplade till ett urval av individer i ledande positioner

Slutsats

Vi kan konstatera att sju av åtta granskade individer i ledande positioner har haft sitt privata eller anhörigs fordon inne i Verkstaden under Granskningsperioden. Totalt har det skapats 104 arbetsorder kopplade till dessa personer om totalt 387 tkr.

För 41 av dessa, till ett belopp om cirka 144 tkr, har vi ej identifierat någon utställd faktura.

Vidare har vi noterat att arbetskostnadspriset har understigit standardpriset om 630 kr/timme exklusive moms vid ett flertal tillfällen, där den beräknade underprissättningen uppgår till 43,3 tkr. Totalt uppskattad underprissättning inklusive de arbetsorder där vi ej identifierat någon utställd faktura uppgår till cirka 188 tkr.

Vidare har vi noterat att timpriserna från juli 2014 och framåt ligger kring 300 kr/timme exklusive moms medan det för åren innan är betydligt högre.

Slutligen har vi noterat att sju arbetsorder med koppling till dessa personer har fakturerats ett till tre år efter att arbetsordern stängdes i Winassist.

Stickprovsgranskning av materialkostnader

Inledning

Inköpspriset för en artikel framgår ej på arbetsordern, varför vi ej kannat uttala oss om huruvida materialet sållts till korrekt pris eller ej. Vi har därför i vårt arbete istället utfört en stickprovshaserad granskning av materialkostnader för arbetsorder som avser privatägda bolag och privatpersoner. Vi har tagit 30 stycken stickprov och jämfört priset på arbetsordern mot prissättningen enligt lagervärdeslistan. Dock har vi endast erhållit en lagervärdeslista per februari 2017 och det finns en risk att priset på en artikel har varierat under Granskningsperioden. Vårt stickprov tar således ej hänsyn till eventuella prisskillnader i inkomstpris mellan åren utan jämför endast materialpriset vid tidpunkten för försäljningen och priset enligt lagervärdeslistan per februari 2017.

Utförda stickprov

Vårt stickprov visar på följande:

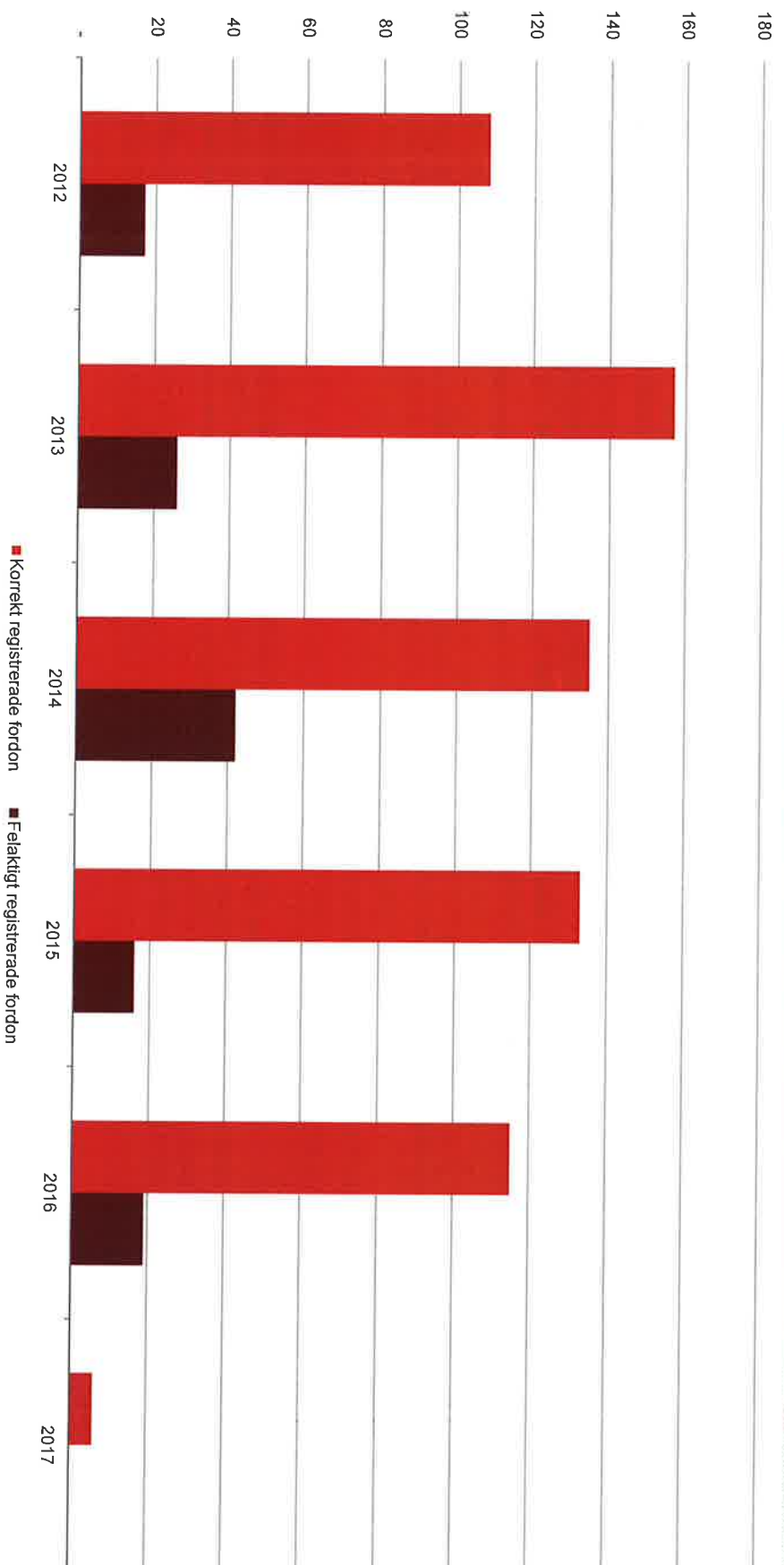
- Fyra stickprov visar att artikeln på arbetsordern sållts till nettopris, det vill säga det faktiska inköpspriset för varan.
- Tre stickprov visar att artikeln på arbetsordern understiger nettopriset. Priset på artikeln i arbetsordern har i dessa tre fall varit 2,5 till 8 gånger lägre än priset enligt lagervärdeslistan.
- 20 stickprov visar att artikeln på arbetsordern sållts till bruttopris, det vill säga att GSL erhållit en vinstmarginal i form av eventuell rabatt från leverantör.
- Tre stickprov visar att artikeln på arbetsordern sållts till ett pris som överstiger bruttopris enligt lagervärdeslistan.

Slutsats

Gällande materialkostnader för privatpersoner och privatägda bolag kan vi baserat på våra stickprov konstatera att 1/3 av våra stickprov har en avvikande prissättning jämfört med lagervärdeslistan. Vi är dock medvetna om att detta kan ha sett annorlunda ut om vi erhållit det faktiska inköpspriset på samtliga artiklar och inte endast utgått ifrån en lagervärdeslista per februari 2017.

Vi har i vår granskning dock funnit att det förekommer avvikelser i prissättningen av material, men vi kan inte uttala oss om det förekommit någon systematisk gynnande prissättning för exempelvis anställda eller anhöriga.

Antalet registrerade fordon på hobbykvällar per år



Bilagor

Begränsningar

Denna rapport har skrivits i det syfte som redovisats ovan och vi accepterar inget ansvar för dess användning till andra ändamål än detta.

Vi tar således ej något ansvar gentemot tredje part.

Vår genomgång har varit begränsad och av översiktlig natur och kan inte på något sätt anses vara heltäckande eller uttömmande.

Vi har inte kontrollerat allt material som tillhandahållits oss för varken korrekthet eller fullständighet. I den mån tillhandahållet material eller lämnade uppgifter visar sig vara ofullständiga eller felaktiga, kan våra bedömningar och slutsatser ha kommit att påverkas därav.

Om vi utfört ytterligare åtgärder och analyser kan inte uteslutas att ytterligare förhållanden skulle kunna ha noterats.

Trots ovan nämnda begränsningar anser vi dock att det arbete vi genomfört ger oss rimlig grund för våra uttalanden och bedömningar.



© 2017 PricewaterhouseCoopers i Sverige AB. Att mångfaldiga innehållet helt eller delvis är förbjudet enligt lagen (1960:729) om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk. Förbudet gäller varje form av mångfaldigande genom tryckning, kopiering etc.

