

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Borgensåtagande för AB Storstockholms Lokaltrafik avseende övertagande av Busslinks leasingavtal

Föredragande landstingsråd: Ralph Lédel

Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafik hemställer om garantiåtagande för att vid omförhandling av leasingkontrakten kunna erhålla bästa villkor.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning, om/när AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag ingår avtal om finansiering avseende ca 850 begagnade bussar

att ingen borgensavgift därvid skall utgå.

Genom SL:s övertagande av leasingkontrakten beräknas räntevillkoren förbättras med cirka en procent vilket motsvarar 8 – 10 mnkr per år. För att möjliggöra denna överföring av leasingavtalen erfordras landstingets ställande av säkerhet.

Bilagor

- | | | |
|---|--------------------------------------|------------|
| 1 | SL-förvaltningens tjänsteutlåtande | 2002-06-06 |
| 2 | SL-protokoll | 2002-06-08 |
| 3 | Landstingskontorets tjänsteutlåtande | 2002-08-13 |

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 14 augusti 2002.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 20 augusti 2002.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till s- och v-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

S- och v-ledamöterna reserverade sig

”Landstingsstyrelsen föreslås besluta *att* i första hand återremittera ärendet *att* i andra hand avstyrka landstingsrådsberedningens förslag

Ärendet om såväl försäljning av aktieinnehavet i Busslink AB samt förslaget om övertagande av leasingkontrakt med Stockholms läns landsting som borgenär, har hastats fram. Den information som lagts fram i styrelsen för SL AB har inte givit hållbara skäl för en snabb försäljning av SL:s aktieinnehav i Busslink AB.

Frågan om borgen för SL AB:s övertagande av leasingavtal bör behandlas i ett eget sammanhang. Det är exempelvis rimligt att motsvarande arrangemang med minskad risk står öppet för samtliga entreprenörer som SL anlitar för busstrafik. Detta är en ny princip, vars för- och nackdelar bör belysas grundligt innan ett beslut kan fattas.”

Mp-ersättaren antecknade följande särskilda uttalande:

”Miljöpartiet avser att i landstingsfullmäktige rösta mot förslaget att teckna borgen avseende begagnade bussar från Busslink.

Då SL:s styrelse i juni 2002 godkände avsikten att sälja 60 procent av aktierna i Busslink Sverige AB var miljöpartiet starkt kritiskt. Busslink har fortfarande mycket ansträngd ekonomi. Om bolaget säljs nu kommer intäkten troligen att understiga de medel som SL satt in under rekonstruktionstiden. Om så är fallet kan man starkt ifrågasätta om försäljningen uppfyller kommunallagens regler om stöd till enskilda näringsidkare. Eftersom vi anser att SL inte ska sälja aktieinnehavet i Busslink nu motsätter vi oss följaktligen även tecknandet av borgen.”

Ärendet och dess beredning

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har i tjänsteutlåtande den 6 juni 2002, enligt förvaltningens utlåtande, beslutat *att* begära hos landstingsfullmäktige garantiåtagande för att vid omförhandling av leasingkontrakten kunna erhålla bästa villkor, *att* översända beslutet för kännedom till Stockholms läns landsting.

S- och v-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag *att* för närvarande inte genomföra en försäljning av aktierna i Busslink AB.

”Alla i styrelsen bör ges god möjlighet att värdera för- och nackdelar med en eventuell försäljning av aktier i Busslink AB, dels för SL som beställare och dels för de anställda i Busslink. Beslutet som är av största vikt för de som arbetar inom bolaget bör inte hastas fram. Vi tycker att det med den information som ligger, bland annat att Busslink fortfarande går med underskott, finns tillräckliga skäl att vänta med ett beslut.

Om det finns avgörande och affärsstrategiska faktorer för en snabb affär, bör dessa presenteras och därefter analyseras av styrelsen. Tvärtom drar vi den slutsatsen, av den information vi tagit del av, att det skulle vara klokare att vänta med en eventuell försäljning av Busslink AB.”

Mp-ersättaren antecknade följande särskilda uttalande:

”Vi ifrågasätter att det i dagsläget över huvud taget förs en diskussion om försäljning av aktier i Busslink AB. Bolaget har fortfarande en mycket ansträngd ekonomi. Därför har miljöpartiet svårt att se att en försäljning skulle ge en intäkt motsvarande de av SL insatta medlen under rekonstruktionstiden. Om så är fallet kan man starkt ifrågasätta om inte en försäljning strider mot kommunallagens regler om stöd till enskilda näringsidkare.”

SL-förvaltningens tjänsteutlåtande den 6 juni 2002 bifogas (bilaga).

Ärendet har remitterats till landstingskontoret.

Landstingskontoret har i tjänsteutlåtande den 13 augusti 2002 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* för AB Storstockholms Lokaltrafiks och/eller koncernbolags räkning, teckna erforderlig proprieborgen (en eller flera borgensförbindelser) om/när AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller koncernbolag ingår avtal om finansiering avseende ca 850 begagnade bussar, *att* ingen borgensavgift därvid skall utgå, samt *att* förklara ärendebeslutet omedelbart justerat.

Bilagor

SL-förvaltningen

Förvaltningen har anfört följande:

Bakgrund

AB Storstockholms Lokaltrafik förvärvade i augusti 2000 från Atle AB och Nordicogruppen 50 % av aktierna i Busslink Sverige AB. SL:s andel i bolaget ökade därmed till 90 %. Under såväl 2000 som 2001 gjorde bolaget betydande förluster. Avsikten med förvärvet var att säkra Busslinks framtid genom en rekonstruktion.

Redan vid förvärvstidpunkten var inriktningen att en ny majoritetsägare till bolaget skulle sökas. SL:s motiv till att säkra Busslinks fortlevnad var önskan att öka förutsättningarna för långsiktig konkurrens på bussmarknaden.

I sitt beslut den 30 januari 2001 uppdrog styrelsen åt verkställande direktören att förbereda försäljningen vid senare tillfälle av cirka 70 % av SL:s aktieinnehav i Busslink.

Vid bussupphandlingar under senare tid har Busslinks finansieringsvillkor varit relativt oförmånliga, bl.a. mot bakgrund av bolagets dåliga resultatutveckling och svaga balansräkning. Detta innebär även ökade kostnader för SL. Det finns därför anledning att vidta åtgärder för att förbättra finansieringssituationen.

Försäljning av aktier i Busslink i Sverige AB

Omstruktureringsarbetet i Busslink har inletts och väntas ge effekter under 2002. Det finns därmed förutsättningar för att minska SL:s aktieinnehav i enlighet med styrelsens tidigare inriktningsbeslut.

Diskussion om försäljning har förts med flera intressenter. SL:s inriktning har härvid varit att verka för bolagets långsiktiga fortvarighet och gynnsamma konkurrens effekter av försäljningen. Överlåtelsen måste också kunna ske till ekonomiskt gynnsamma villkor. Enligt SL:s uppfattning uppfyller Keolis SA de krav som bör ställas på en köpare av bolaget.

Under förutsättning av att överenskommelse kan nås om villkoren för en överlåtelse förslås därför att verkställande direktören får i uppdrag att genomföra försäljningen.

Oavsett frågan om försäljning bör Busslinks finansieringssituation förbättras. Detta kan ske genom att SL (genom SL Finans eller särskilt fordonsbolag) övertar ansvaret för Busslinks samtliga leasingavtal. Vid övertagandet upptas förhandlingar med leasegivarna om förbättringar av villkoren. Grundat på tidigare diskussioner kan en förbättring av räntevillkoren om ca en procentenhet bedömas vara möjlig (genom garantiåtaganden ytterst av landstinget). SL:s kostnader förs vidare till Busslink genom ett hyresavtal, där Busslink åtar sig att hyra bussarna. Arrangemanget avses gälla till längst 2011, då problemen avseende finansiering skall vara undanröjda.

Inom ramen för uppdraget bör verkställande direktören också ges bemyndigande att överväga andra strukturella förändringar av bolaget.

SL-protokoll den 6 juni 2002

§ 34

Försäljning av aktier i Busslink
(Bilaga E)

I ärendet förelåg skrivelse 2002-06-06 från verkställande direktören.

Verkställande direktören erinrade om bakgrunden och informerade om det aktuella förhandlingsläget.

Ordföranden yrkade bifall till det utdelade förslaget.

Anna Berger-Kettner yrkade bordläggning av förslagets 4:e och 5:e att-satser samt bifall till ett förslag till beslut från socialdemokraterna.

Jan Strömdahl yrkade bordläggning av 4:e och 5:e att-satserna samt avslag på övriga delar av förslaget.

Styrelsen beslöt

att avvisa bordläggningsyrkandena

Styrelsen beslöt vidare

att för sin del godkänna avsikten att sälja 60 % av aktierna i Busslink i Sverige AB,

att uppdra åt verkställande direktören att genomföra erforderliga MBL-förhandlingar om försäljningen,

att uppdra åt verkställande direktören att slutföra försäljningen och erforderlig omstrukturering av bolaget,

att verkställande direktören ges mandat att besluta om övertagande av Busslinks leasingkontrakt om närmare utredning visar att detta är ekonomiskt och praktiskt genomförbart,

att hos landstingsfullmäktige begära garantiåtagande för att vid omförhandling av leasingkontrakten kunna erhålla bästa villkor,

att återrapportera till styrelsen,

att översända beslutet för kännedom till Stockholms läns landsting.

Reservation från Anna Berger-Kettner, Christina Lyngå och Urban Ryadal, vilka inte deltog i beslutet vad avser 4:e och 5:e att-satserna, bilaga 3, samt från Jan Strömdahl.

Ersättaryttrande av Gertrud Brorsson, bilaga 4.

Landstingskontoret

Kontoret har anfört följande:

Bakgrund

AB Storstockholms Lokaltrafik förvärvade 50 procent av aktierna i Busslink i Sverige AB från Atle AB och Nordicogruppen i januari 2001, vilket ökade SL:s andel i bolaget till 90 procent. Övriga ägare är Örebro Länstrafik och Länstrafiken i Sörmland med 5 procent vardera. Avsikten med förvärvet var att genom rekonstruktion säkra Busslinks fortlevnad för att öka förutsättningarna för långsiktig konkurrens på bussmarknaden. SL:s inriktning är att söka en ny majoritetsägare till bolaget och under våren 2002 har förhandlingar förts med flera intressenter bl.a. Keolis SA.

I juni beslutade SL:s styrelse att godkänna avsikten att sälja 60 procent av aktierna i Busslink i Sverige AB och att uppdra åt SL:s VD att slutföra försäljningen och erforderlig omstrukturering av bolaget. Styrelsen beslutade även att ge SL:s VD mandat att besluta om övertagande av Busslinks leasingkontrakt om närmare utredning visar att det är ekonomiskt och praktiskt genomförbart, samt att begära landstingets garantiåtagande för att vid omförhandling av leasingkontrakten kunna erhålla bästa villkor.

Busslink i Sverige AB driver linjetrafik inom ägarnas trafik huvudmannans områden samt i mindre omfattning även i vissa andra områden i Sverige. Busslink har sin grund i de sammanslagna bolagen SL Buss AB och Näckrosbuss AB. Sedan sammanslagningen 1999 har bolaget visat stora rörelseförluster. Vid bussupphandlingar under senare tid har Busslink erhållit relativt oförmånliga finansieringsvillkor dels mot bakgrund av bolagets dåliga resultatutveckling och svaga balansräkning dels för att formella kreditgarantier från ägarna saknas. Detta medför ökade kostnader, varför det finns anledning att se över och förbättra finansieringssituationen.

Av Busslinks närmare 1 500 bussar leasas ca 850 av flera olika leasegivare. De leasade bussarna beräknas f.n. ha ett restvärde om ca 900 mnkr. En möjlighet att förbättra Busslinks finansieringssituation kan erhållas genom att SL eller koncernbolag övertar ansvaret för Busslinks samtliga leasingavtal. Vid ett eventuellt övertagande kommer SL att på ett konkurrensneutralt sätt hyra ut bussarna till Busslink.

Genom SL:s övertagande av leasingkontrakten kan vissa fördelar uppnås. Underhandskontakter med banker/leasingbolag visar att SL med garanti från landstinget kan förbättra räntevillkoren med ca en procent. Detta skulle inledningsvis motsvara en räntevinst om ca 8 – 10 mnkr per år med successiv

avtrappning. För Busslink innebär upplägget fördelar bl.a. i form av förenklingar för bolagets interna effektiviseringsprogram.

Den risk SL tar genom detta förslag är en ”restvärderisk” för dels de bussar som av åldersskäl inte längre kan användas av Busslink dels de fall då Busslink förlorar trafikkontrakt.

För att möjliggöra överföring av leasingavtalen från Busslink till SL erfordras landstingets ställande av säkerhet, varför SL hemställer att landstinget utfärdar erforderlig borgen.

Landstingskontorets synpunkter

SL har under en period arbetat med rekonstruktion och omstrukturering av Busslink för att säkra företagets fortlevnad och för att finna en ny majoritetsägare. Detta arbete omfattar även åtgärder för att förbättra företagets finansieringssituation. Som ett led i arbetet diskuteras en finansieringslösning som innebär att SL eller koncernbolag övertar ansvaret för Busslinks samtliga nuvarande leasingavtal. Enligt SL:s uppfattning, grundad på diskussioner med banker/leasingbolag, är det möjligt för SL att erhålla förbättrade avtalsvillkor genom garantiåtaganden från landstinget. Villkoren skulle ge en räntevinst om inledningsvis 8 –10 mnkr årligen med successiv avtrappning.

Leasingavtalen omfattar ca 850 begagnade bussar. Under leasingperioden hyr SL ut bussarna till Busslink. Detta är ett liknande förfarande som gäller för de övriga entreprenörer som utför beställd trafikproduktion för SL:s räkning och som hyr infrastruktur och materiel.

Busslink åtar sig att hyra bussarna så länge som de behövs i de nuvarande trafikkontrakten, dock minst så länge som de nuvarande leasingavtalen gäller. Allmänt innebär detta att Busslink hyr bussarna under längre tid än i de nuvarande leasingavtalen. Bolaget ska betala en hyra som motsvarar den nuvarande leasingkostnaden. I takt med att bussarna utgår av åldersskäl kommer antalet uthyrda bussar i det föreslagna åtagandet att successivt sjunka. Detta, jämte att nyanskaffning av bussar finansieras av Busslink i eget namn, innebär att efter 2011 upphör uthyrningen från SL till Busslink. Skulle det föreslagna upplägget dock visa sig långsiktigt intressant för alla parter bör dock möjligheter finnas att även i fortsättningen erbjuda såväl Busslink som övriga bussoperatörer inom SL:s område hyra av bussar.

De ekonomiska risker som kan anses förknippas med förslaget är restvärderisker, t. ex. att bussar utgår av åldersskäl och vid försäljning har ett högre restvärde än försäljningspriset. Erfarenheterna, enligt tidigare utredning, visar dock att försäljning av bussar, som utgår av åldersskäl, genomsnittligt kan ske utan förlust. En annan och mer oförutsägbar risk är att Busslink vid upphand-

LS 0206-0311

ling skulle förlora alla sina trafikkontrakt utanför SL. Om detta skulle inträffa kan upp till ca 130 bussar behöva avvecklas i förtid. De översiktliga beräkningar som SL har låtit göra för ett sådant scenario visar att SL:s ekonomiska nettoeffekt av "räntevinsten" och de långa hyreskontrakten blir positiv även vid stora förluster på eventuellt överblivna bussar. Vid bedömning av sådana restvärderisker bör vägas in att flera av de nuvarande leasingavtalen har inneburit en relativt snabb amortering i början av leasingavtalet, vilket innebär att de kvarvarande restvärdena är förhållandevis låga. För beräkning av s.k. worst case finns inga erfarenhetsvärden utan antaganden måste göras. Om man antar att reaförlusten skulle uppgå till 10 procent motsvarar detta en total förlust om ca 13 mnkr. En motsvarande reaförlust om 30 procent motsvarar en förlust om ca 38 mnkr.

Försäljning av bussar, vid kontraktsförluster, sker ofta till stor del till den nye trafikoperatören eftersom denne normalt inte kan anskaffa helt nya bussar. Viss omplacering till andra operatörer och trafikkontrakt kan minska antalet ävensom export till t. ex. Baltikum och Vitryssland. Erfarenheter av annan extern försäljning av ett större antal bussar av varierande ålder finns inte.

Bedömningen att förslaget inte strider mot kommunallagen eller mot konkurrensneutraliteten har gjorts dels av SL:s juridiska rådgivare, dels av landstingets egen juridiska expertis.

Borgen – riskbedömning

Den borgen landstinget föreslås teckna är en proprieborgen, d.v.s. en borgen så som för egen skuld. Omfattningen av borgensåtagandet beräknas uppgå till leasingkontraktens nuvarande restvärde om ca 900 mnkr.

Uppföljning borgensåtaganden

Uppföljning av landstingets borgensåtaganden och värdering av landstingets borgensansvar görs två gånger per år i samband med delårsbokslut och årsbokslut och enligt de redovisningsprinciper som gäller för landsting.

Övrigt

För att på ett optimalt sätt, under ett övergångsskede i en rekonstruktionsfas, lösa finansieringsbehoven och tillvarata de möjligheter som erbjuds, finner landstingskontoret den föreslagna överföringen av leasingavtalen från Busslink till SL väl motiverad. Om pågående utredning visar att överföringen är ekonomiskt och praktiskt genomförbar bör ett sådant alternativ väljas och landstinget därmed såsom säkerhet utfästa en borgen