

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Borgensåtagande för AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller dess dotterbolag AB SL Finans avseende finansiering av miljöbussar

Föredragande landstingsråd: Catharina Elmsäter-Svärd

Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse hemställer om borgensåtagande för avseende finansiering av miljöbussar.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att teckna erforderlig borgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafik eller dess dotterbolag AB SL Finans avseende finansiering av miljöbussar inom en totalram om 750 000 000 kronor

att ingen borgensavgift ska utgå.

Enligt landstingets miljöpolitiska program ”Miljö steg 5” är målet för SL att minst hälften av bussarna ska drivas med förnybara drivmedel av hög kvalitet vid utgången av år 2011. För att uppnå målet krävs att äldre fordon fasas ut snabbare än ordinarie utbytestakt enligt trafikavtalen.

Mot bakgrund av den rådande situationen på finansmarknaden är det svårare för bussentreprenörerna att göra ytterligare egna investeringar i miljöbussar. I syfte att säkerställa att det aktuella miljömålet uppnås bör SL tillsvidare svara för finansiering av miljöbussar. Med dagens finansmarknad innebär en finansiering via SL att kostnadsökningen för busstrafiken reduceras sett över bussarnas livslängd.

Bilagor

- 1 AB Storstockholms Lokaltrafik, verkställande direktörens förslag 2009-08-18
- 2 S-ledamöternas reservation i AB Storstockholms Lokaltrafik 2009-08-25
- 3 MP-ledamoten och V-ersättarens reservation i AB Storstockholms Lokaltrafik 2009-08-25

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 4 november 2009.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 17 november 2009.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till V- och MP-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

V- och MP-ledamöterna reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslås besluta att utöver landstingsrådsberedningens förslag besluta *att* uttala att SL framöver ska stå som ägare till bussflottan för kollektivtrafiken i Stockholms län, *att* uttala att SL även ska ta över personalansvaret för verkstadsanställda vid bussdepåerna, *att* uttala att SL ska ta initiativ för att sänka kostnaderna för miljöbussar i enlighet med nedanstående

Redan i april påpekade våra representanter i SL:s styrelse att upplägget kring finansieringen var bristfällig och att upplägget med olika ägarpartners var riskfylld. Därför är det bra att SL nu ska ta över finansieringsansvaret för miljöbussar. Vi anser dock inte att denna lösning endast ska vara temporär.

SL har ansvaret för hela kollektivtrafiken i Stockholms län, på spår och väg. SL äger även depåerna för fordonen. Därför är det naturligt att SL även äger fordonen. Det skapar enhetlighet och ger möjlighet till bättre kontroll av service och underhåll. SL bör även ta ansvar för verkstadspersonalen på depåerna, då erfarenheter visat att det vid övertagande av ny entreprenör ofta tar flera år innan verkstadsrutiner satt sig i den nya organisationen.

Detta drabbar SL:s resenärer i form av bussar som är i helt olika underhållsskick beroende på vilken entreprenör som ansvarar för trafiken. Det drabbar även ekonomin på lång sikt med bristfälligt fordonsunderhåll samt att det kan innebära en säkerhetsrisk i trafiken. Genom ekonomiska incitament i trafikavtalen kan entreprenören gynnas av att vara rädd om ’annans’ fordon.

LS 0909-0740

SL bör i fortsättningen upphandla och äga fordon. SL bör även ta över personalansvaret för fast personal i depåerna. Entreprenörer upphandlas för trafikområden inklusive bussförare.

Slutligen när det gäller kostnadsbilden för miljöbussar är det initialt acceptabelt att betala rimligt mer för nya lösningar som i detta fall miljöbussar, men nu när produktionen lämnat försöksstadiet och blir en del av bussbolagens standardmodeller är det inte rimligt. Om inte konkurrensen är tillräcklig måste SL kanske tillsammans med andra trafikproducenter vidga kretsen av bussbolag vid kommande upphandlingar. Initiala kostnader i t.ex. drivmedelsinfrastruktur är exempelvis en extrakostnad som bör fasas ut.”

S-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande:

”Olika upplägg för fordonsfinansiering beroende på konjunkturläge bör undvikas, eftersom det leder till en lägre grad av stabilitet och förutsägbarhet för såväl SL som dess entreprenörer. Modellen för fordonsfinansiering bör därför ses över i syfte att söka åstadkomma en långsiktig och en, sett över tid, mer enhetlig finansieringsmodell.”

Ärendet och dess beredning

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 25 augusti 2009, enligt verkställande direktörens förslag, hemställt om erforderlig borgen för finansiering av miljöbussar till ett belopp på högst 750 000 000 kronor.

S-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag (bilaga).

MP-ledamoten med instämmande av V-ersättaren reserverade sig till förmån för sitt förslag (bilaga).

Verkställande direktörens förslag den 18 augusti 2009 bifogas (bilaga).

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 21 oktober 2009 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att teckna erforderlig borgen (en eller flera borgensförbindelser) för AB Storstockholms Lokaltrafik och/eller dess dotterbolag AB SL Finans avseende finansiering av miljöbussar inom en totalram om 750 000 000 kronor, att ingen borgensavgift ska utgå.

Inriktningen i SL:s upphandling av busstrafiken är att bussentreprenörerna ska själva ansvara för anskaffning och finansiering av bussar. Idag ägs

LS 0909-0740

knappt hälften av bussflottan av SL. Dessa bussar hyrs ut till entreprenörerna med avtal som löper ut successivt fram till och med 2017.

I landstingets miljöpolitiska program "Miljö steg 5" anges bland annat målet för SL att minst hälften av bussarna ska drivas med förnybara drivmedel av hög kvalitet år 2011. För att uppnå målet år 2011 krävs att äldre fordon fasas ut snabbare än ordinarie utbytestakt enligt trafikavtalen. Bussentreprenörerna har dock framfört att de inte har möjlighet att göra ytterligare egna investeringar i miljöbussar. SL har från sin sida utrett olika finansieringsalternativ som finns utförligt beskrivna och utvärderade i SL:s skrivelse.

Sammanfattningsvis bedömer SL att mot bakgrund av den rådande situationen på finansmarknaden samt i syfte att säkerställa att miljömålet om att hälften av bussarna i SL-trafiken ska drivas med förnybara drivmedel år 2011 uppnås bör SL tillsvidare svara för finansiering av miljöbussar. Finansiering via SL innebär också att kostnadsökningen för busstrafiken reduceras med betydande belopp sett över bussarnas livslängd.

Förvaltningen har tagit del av SL:s underlag och har inga invändningar mot förslaget. Från sin sida vill förvaltningen uppmärksamma att den årliga merkostnaden för miljöbussar då miljömålet uppnåtts år 2011 beräknas till cirka 400 miljoner kronor per år jämfört med traditionella dieselbussar. Förvaltningen vill också tillägga att enligt landstingets finanspolicy tar landstinget en borgensavgift som motsvarar avgiften för bankgaranti. Landstingsfullmäktige kan dock i varje enskilt fall besluta att avgift för borgen inte ska uttas. Förvaltningen föreslår att ingen borgensavgift ska utgå.

Datum
2009-08-18

Identitet

Dokumenttyp

Vår referens
Gunnel Forsberg
08 – 686 1418

Styrelsen

Finansiering av miljöbussar

Bakgrund

SLs inriktning har, alltsedan upphandling av busstrafiken inleddes i början på 1990-talet, varit att bussentreprenörerna ska svara för anskaffning och finansiering av bussar, dock med vissa undantag.

Vid SLs styrelsemöte den 25 oktober 2005 beslutades att finansiering av bussar kunde ske via SL Finans. Under perioden 2006 och 2007 finansierades 197 trängselbussar och 123 etanolbussar via SL Finans vilka vidareuthyrs till operatörerna via operationell leasing.

Finansieringsfrågan belystes vidare i samband med anskaffning av etanolbussar hösten 2007. Beslut fattades då om att förhandla med aktuell bussentreprenör om att de anskaffar för SL-trafiken nödvändiga bussar.

Totalt uppgick antalet bussar i SL-trafiken vid årsskiftet 2008/2009 till 1 929 bussar. Den 30 juni 2009 var 171 miljöbussar och 708 dieselbussar ägda av SL och utleasade till bussentreprenörerna. Detta motsvarar knappt hälften av bussflottan.

Avtalen för de av SL ägda bussarna löper ut successivt fram till och med 2017.

Av SL finansierade bussar hyrs ut till operatörerna via operationell leasing, vilket innebär att de har fullt ansvar för fordonen inklusive drift, försäkringar, skatt och underhåll.

Det rådande läget på finansmarknaden innebär att bussentreprenörernas förutsättningar för att finansiera bussar väsentligt förändrats. Banker och kreditinstitut är betydligt restriktivare i sin utlåning och kravet på säkerheter, liksom riskpremierna i samband med finansiering, har ökat. Vidare innebär kreditmarknadsläget att osäkerhet råder kring entreprenörernas möjlighet att över huvud taget erhålla långsiktig finansiering av bussar.

Det rådande marknadsläget har även inneburit att etablerade entreprenörer klart uttalat att de inte har möjlighet att göra ytterligare egna investeringar i miljöbussar.

Datum
2009-08-12

Identitet

Driftskostnader

Miljöbussar har i jämförelse med dieselbussar högre driftskostnader pga. högre inköpspris, högre kostnader för drivmedel och service samt att investeringar måste göras i infrastruktur. För biogasbussar bedöms kostnadsökningen uppgå till 450 000 kronor per år och buss medan merkostnaden för en etanolbuss bedöms till 400 000 kronor per år. SLs totala årliga merkostnad då miljömålet vid slutet av 2011 uppnåtts innebär en merkostnad på ca 400 mkr per år i jämförelse med att köra traditionella dieselbussar. En kostnadseffektiv lösning av finansieringen av bussarna innebär en reducering av denna merkostnad.

Ärendet

SL har inom ramen för SLL: s miljöpolitiska program, "Miljö steg 5" antagit ett miljömål som innebär

- att minst 50 procent av bussarna i SLs trafik skall drivas med förnybara drivmedel år 2011
- att 100 procent av SLs busstrafik skall utföras med förnybara drivmedel senast år 2025

De drivmedel som bedöms finnas tillgängliga i tillräcklig omfattning för att kunna bidra till SLs måluppfyllelse beträffande 50 procent förnybart bränsle till utgången av 2011 är biogas och etanol. Den mängd RME (5 procent inblandning) som blandas i all diesel bidrar i begränsad utsträckning till miljömålet. Etanolhybridbussar testas för närvarande men kan endast finnas i drift i mycket begränsad omfattning till slutet av 2011.

Det fortsatta arbetet för att nå det fastställda miljömålet år 2011 kräver att äldre fordon fasas ut snabbare än ordinarie utbytestakt enligt trafikavtalen. Gällande handlingsplan för omställning till förnybara drivmedel omfattar totalt 250 biogasbussar och 691 etanolbussar i trafik till utgången av 2011. Inom ramen för ingångna avtal kommer 112 biogasbussar och 593 etanolbussar att vara i trafik vid utgången av år 2011.

Därmed återstår ytterligare cirka 250 bussar att införskaffa till trafiken till en total investering på cirka 750 miljoner kronor. Bussarna skall vara utrustade enligt av SL framtagna funktionskrav.

Tankstationer vid depåerna behöver anpassas för tankning av miljöbussarna. Mot bakgrund av detta är inte miljöbussarna, främst etanolbussar, på samma sätt som vanliga dieselbussar möjliga, att ur ekonomisk och driftsmässig synvinkel, användas i trafik inom andra regioner i landet. Detta påverkar avskrivningstider alternativt bedömda andrahandsvärden vid eventuell avyttring av bussarna.

Datum
2009-08-12

Identitet

SLL:s jurister har utrett frågan om att bussentreprenörerna anskaffar och finansierar miljöbussar med stöd av borgen från SLL. Enligt utredningen är ett sådant borgensåtagande inte tillåtet ur ett kommunalrättsligt perspektiv.

Finansieringsalternativ

1. SL anskaffar och finansierar miljöbussar. Bussarna hyrs ut via operationell leasing till bussentreprenörerna med fullt ansvar för fordonen inklusive drift, försäkringar, underhåll m m.
2. Bussentreprenörerna anskaffar och finansierar miljöbussar utan stöd från SL.
3. Bussentreprenörerna anskaffar och finansierar miljöbussar med stöd av åtagande från SL att antingen garantera restvärdet i samband med leasingfinansiering alternativt garantera att en eventuell ny operatör övertar de befintliga miljöbussarna.

Alternativ 1

I normalfallet och i synnerhet i dagens marknadsläge kan SL erhålla väsentligt bättre finansieringsvillkor än bussentreprenörerna vilket leder till lägre kostnader för SL-trafiken. SL har tidigare upphandlat leasingfinansiering i konkurrens för att uppnå lägsta möjliga finansieringskostnad. Tecknade avtal har som bäst inneburit att finansiering skett via leasing till Stibor 90 dagar minus 1 procent.

I rådande finansiella läge är det svårt att bedöma vilka villkor som skulle kunna erhållas men en realistisk bedömning är att marginalen skulle ligga på plus/minus 1 procent i förhållande till Stibor.

Finansiering via SL bedöms vidare stimulera till ökad konkurrens i trafikupphandlingarna genom att fler och framförallt mindre aktörer kan lägga anbud vid upphandlingarna.

Alternativ 2

Finansiering via trafikoperatörerna utan stöd av SL via restvärdes- eller övertagandegarantier bedöms innebära en högre finansieringskostnad då en finansiär måste ta i beaktande att miljöbussar vid ett förlorat trafikavtal kan ha ett begränsat andrahandsvärde. Detta förutsatt att bussentreprenören över huvud taget kan erhålla finansiering för bussarna, något som i rådande marknadssituation inte är givet.

Finansiering är möjlig via bank eller i samarbete med leverantör av bussar.

En försiktig bedömning är att skillnaden i kostnad mellan finansiering via SL respektive via bussentreprenörerna uppgår till cirka 2 till 6 procentenheter. Detta innebär en initial årlig ökning av trafik kostnaderna med i storleksordningen 15 till 45 mkr. Genomsnittligt under bussarnas livslängd bedöms

Datum
2009-08-12

Identitet

kostnadsökningen uppgå till mellan 10 och 30 mkr per år. Detta innebär en total kostnadsökning på 150 till 450 mkr sett till bussarnas bedömda livslängd.

Alternativ 3

Entreprenörernas möjligheter till att erhålla finansiering av miljöbussar bedöms något bättre om SL åtar sig att garantera restvärdet i samband med leasingfinansiering alternativt garantera att en eventuell ny operatör övertar de befintliga miljöbussarna.

Finansiering är möjlig via bank eller i samarbete med leverantör av bussar.

En försiktig bedömning, som också bekräftats av en entreprenör, är dock även här att skillnaden i kostnad mellan finansiering via SL respektive via bussentreprenörerna uppgår till cirka 2 till 6 procentenheter, vilket innebär en initial årlig ökning av trafik kostnaderna med i storleksordningen 15 till 45 mkr, samt en genomsnittligt kostnadsökningen på mellan 10 och 30 mkr per år. Totalt över bussarnas bedömda livslängd innebär detta en kostnadsökning på 150 till 450 mkr.

Sammanfattning

Mot bakgrund av den rådande situationen på finansmarknaden och den brist på tillgång till långsiktig finansiering som råder, samt för att säkerställa att det beslutade miljömålet om att 50 procent av bussarna i SL-trafiken ska drivas med förnybara drivmedel år 2011 bör SL tillsvidare svara för finansiering av miljöbussar.

Ett klagörande av SLs inställning till att erbjuda finansiering av miljöbussar är av vikt för det vidare arbetet med utformning av anbudsunderlag för kommande trafikupphandlingar.

SLs målsättning är att på ett affärsmässig och kostnadseffektivt sätt bedriva kollektivtrafiken i Stockholms Läns Landsting. Genom att finansiera miljöbussar via SL uppnås en reducering av kostnaderna för busstrafiken. Sammantaget sett över bussarnas livslängd uppgår kostnadsbesparingen till betydande belopp.



Datum
2009-08-12

Identitet

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

- att SL tillsvidare finansierar bussentreprenörernas förvärv av miljöbussar,
- att beslutet om att finansierar bussentreprenörernas förvärv av miljöbussar omprövas av styrelsen en gång per år, samt
- att hos Stockholm Läns Landsting hemställa om erforderlig borgen för finansiering av miljöbussar till ett belopp på högst 750 miljoner kronor.

Ingemar Ziegler
Verkställande direktör

Gunnel Forsberg
Ekonomidirektör



AB
Storstockholms
Lokaltrafik

Styrelsen

1(1)

Socialdemokraterna
Lars Dahlberg
Johan Sjölander
Gun Eriksson
Staffan Holmberg

FÖRSLAG TILL BESLUT

2000-08-25
Ärende nr 6

Finansiering av miljöbussar

När ärendet under våren diskuterades i styrelsen påpekade vi bristerna med att välja en engångslösning. Finns det brister i det upplägg för finansiering och anskaffning av bussar som SL idag tillämpar ska det givetvis ges en långsiktigt hållbar lösning. Ur det perspektivet är dagens ärende mer fullödigt än vad som tidigare diskuterats.

Modellen för fordonsfinansiering bör dock som vi påpekat tidigare ses över. Att ha olika upplägg för fordonsfinansiering beroende på konjunkturläget borgar inte för förutsägbarhet vad gäller kostnader för varken SL eller entreprenörerna. Enhetlighet bör eftersträvas.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

- att bifalla VD:s förslag, samt
- att uppdra åt VD att se över hela inriktningen vad gäller anskaffning och finansiering av bussar i syfte att ta fram en ny enhetlig modell.

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK
STYRELSEN

FÖRSLAG TILL BESLUT

Yvonne Blombäck
Gunilla Roxby-Cromvall

2009-08-25
Ärende 6

Finansiering av miljöbussar

Redan i april påpekade vi att upplägget kring finansieringen var bristfällig och att upplägget med olika ägarparter var riskfylld. Därför är det bra att VD föreslår att SL nu ska ta över finansieringsansvaret för miljöbussar. Vi delar dock inte VD:s uppfattning att denna lösning endast ska vara temporär.

SL har ansvaret för hela kollektivtrafiken i Stockholms län, på spår och väg. SL äger även depåerna för fordonen. Därför är det naturligt att SL även äger fordonen. Det skapar enhetlighet och ger möjlighet till bättre kontroll på service och underhåll. SL bör även ta ansvar för verkstadspersonalen på depåerna, då erfarenheter visat att det vid övertagande av ny entreprenör ofta tar flera år innan verkstadsrutiner satt sig i ny organisation.

Detta drabbar SL:s resenärer i form av bussar som är i helt olika underhållsskick beroende på vilken entreprenör som ansvarar för trafiken. Det drabbar även ekonomin på lång sikt med bristfälligt fordonsunderhåll samt att det kan innebära en säkerhetsrisk i trafiken. Genom ekonomiska incitament i trafikavtalen kan entreprenören gynnas av att vara rädd om "annans" fordon.

SL bör i fortsättningen upphandla och äga fordon. SL bör även ta över personalansvaret för fast personal i depåerna. Entreprenörer upphandlas för trafikområden inklusive bussförare.

Slutligen när det gäller kostnadsbildningen för miljöbussar har vi följande synpunkter. Initialt är det acceptabelt att betala rimligt mer för nya lösningar som i detta fall miljöbussar men nu när produktionen lämnat försöksstadiet och blir en del av bussbolagens standardmodeller är det inte rimligt. Om inte konkurrensen är tillräcklig måste SL kanske tillsammans med andra trafikproducenter vidga kretsen av bussbolag vid kommande upphandlingar. Initiala kostnader i t ex drivmedelsinfrastruktur är ju en extrakostnad som bör fasas ut.

Vi efterlyser därför en mer detaljerad redovisning av var de högre kostnaderna består av för att kunna uppskatta framtidsutsikterna för införande av enbart miljöbussar.

Yvonne Blombäck
Gunilla Roxby-Cromvall

2009-08-25
Ärende 6

Styrelsen föreslås besluta

- att SL finansierar bussentreprenörernas behov av miljöbussar,
- att hos Stockholms Läns Landsting hemställa om erforderlig borgen för finansiering av miljöbussar till ett belopp på högst 750 miljoner kronor,
- att SL framöver står som ägare till bussflottan för kollektivtrafiken i Stockholms län,
- att SL tar över personalansvaret för verkstadsanställda vid bussdepåerna,
- att VD återkommer till styrelsen med en redovisning om de högre kostnaderna för miljöbussar och orsaker till kostnadsbilden