

Till Landstingsstyrelsen

Borgensåtagande för AB Storstockholms Lokaltrafik avseende övertagande av Busslinks leasingavtal

Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) har hemställt hos Stockholms läns landsting (SLL) om garantiåtagande vid omförhandling av Busslinks i Sverige AB leasingkontrakt gällande ca 850 begagnade bussar.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen beslutar 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.

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

Bilaga

SL:s skrivelse 2002-06-06

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 huvudområden 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 företagens fortlevnad och för att finna en ny majoritetsägare. Detta arbete omfattar även åtgärder för att förbättra företagens 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 upphandling 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

Sören Olofsson

Ted Emanuelsson