



**§ 13 Återrapportering av kommunfullmäktiges uppdrag att utreda  
förutsättningarna för en överföring av Grefab AB till förvaltningsform  
(bilaga L)**

Lars-Bertil Ekman redogjorde inledningsvis för bakgrunden till ärendet och Mats Boogh föredrog förslaget i enlighet med till kallelsen bifogad handling.

Styrelsen beslutade:

1. Att förklara uppdraget att utreda möjligheten för en nämnd i Göteborgs kommun att överta verksamheten i Grefab genomfört; samt
2. Att överlämna ärendet till kommunstyrelsen för fortsatt beredning respektive ställningstagande.

-----

Göteborgs Stadshus AB dag som ovan



Johan Hörnberg  
tf Bolagsjurist



**Diarienummer:** 0027/14

**Handläggare:** Mats Boogh  
Tel: 031 368 54 55  
E-post: mats.boogh@gshab.goteborg.se

## **Utredning avseende möjligheten för en nämnd i Göteborgs kommun att överta verksamheten i Grefab**

### **Förslag till beslut i styrelsen för Göteborgs Stadshus AB**

1. Förklara uppdraget att utreda möjligheten för en nämnd i Göteborgs kommun att överta verksamheten i Grefab genomfört samt
2. överlämna ärendet till kommunstyrelsen för fortsatt beredning samt kommunfullmäktige för rapport

### **Sammanfattning**

I maj 2014 uppdrog kommunfullmäktige till Göteborgs Stadshus AB (nedan Stadshus AB) att utreda möjligheten för en nämnd i Göteborgs kommun att överta Göteborgsregionens Fritidshamn AB:s (nedan Grefab) verksamhet. I denna utredning belyses de konsekvenser som en sådan organisationsförändring kan generera, inom områdena juridik, personal (HR) och ekonomi, och som därmed bör beaktas inför ett ställningstagande. Den juridiska analysen omfattar bedömning av den kommunala kompetensen, särskilt med avseende på hur man i olika scenarios kan se på allmänintresset av att tillhandahålla och hyra ut båtplatser till invånare i andra kommuner än Göteborg.

Vem som ska kunna hyra båtplatser är av vikt i utredningen eftersom en förutsättning för en överföring av verksamheten kräver att Göteborgs kommun via Stadshus AB blir ensam ägare till Grefab. Övriga delägare har bland annat framfört att ägarfunktionen är underordnad de egna kommuninvånarnas rätt att behålla sina nuvarande båtplatser samt framtida möjligheter till att erhålla nya båtplatser.

Inom personalområdet bedöms konsekvenser uppstå som en följd av att en överföring till förvaltningsform arbetsrättsligt sannolikt betraktas som en verksamhetsövergång. Vissa kostnader kan därmed uppstå, t ex i samband med att kollektivavtal ska harmoniseras.

Beträffande ekonomiska konsekvenser kommer sannolikt en betydande skattekostnad att uppstå vid en överföring av verksamhetens tillgångar till Göteborgs kommun. Detta då rörelsens



marknadsvärde bedöms vara högre än det bokförda värdet, vilket vid en överlåtelse medför en skattepliktig realisationsvinst.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Ett beslut om att överföra Grefabs verksamhet till en nämnd får ekonomiska konsekvenser, främst genom att en överlåtelse av tillgångar ska ske till marknadsvärde. Då marknadsvärdet kan antas vara högre än det bokförda värdet på anläggningstillgångarna uppstår vid en överföring en skattebelastning i Grefab som uppgår till 22 % på reavinsten. En översiktlig värdering av verksamheten i Grefab, baserad på bland annat försäkringsvärden, redovisas nedan. Analysen indikerar en skattebelastning på ca 50 – 100 mkr, givet de antaganden som redovisas under rubriken "Konsekvenser ekonomi".

Då verksamhet överläts till marknadsvärde och inte till bokförda värden ökar även avskrivningsunderlaget hos den som förvärvar verksamheten (Göteborgs kommun).

Ett beslut om överföring av verksamheten i Grefab till en nämnd kan utlösa ekonomiska konsekvenser även inom andra områden, t ex kostnader vid inrangering av kollektivavtal, ev synergivinster m m. Dessa konsekvenser bedöms som marginella i sammanhanget.

### **Olika Perspektiv**

#### **Barnperspektivet**

Ärendet bedöms inte få några effekter inom barnperspektivet.

#### **Jämställdhetsperspektivet**

Ärendet bedöms inte få några effekter inom jämställdhetsperspektivet.

#### **Mångfaldsperspektivet**

Ärendet bedöms inte få några effekter inom mångfaldsperspektivet.

#### **Miljöperspektivet**

Ärendet bedöms inte få några effekter inom miljöperspektivet.

#### **Omvärldsperspektivet**

Ärendet bedöms inte få några effekter inom omvärldsperspektivet.



## Bakgrund

Vid kommunfullmäktiges sammanträde den 6 maj 2014 beslutades i enlighet med yrkande från MP, S och V (Handling 2014 nr 90) att ge Göteborgs Stadshus AB i uppdrag **att utreda möjligheten för en nämnd i Göteborgs kommun att överta Grefabs verksamhet**. Till grund för beslutet låg tjänsteutlåtande från stadsledningskontoret, Förslag om framtida inriktning för bolag inom Göteborgs Stad – Regionala bolag (Dnr 1721/11). Kommunfullmäktige beslutade även att ge kommunstyrelsen i uppdrag **att initiera en dialog med övriga ägare av Grefab i syfte att utreda förutsättningarna för att helt avveckla de övriga kommunernas ägande i bolaget**.

Av yrkandet framgår vidare *"Det bör endast vara Göteborgs kommun som äger Grefab. Vi avser därför att initiera en dialog med övriga ägare med det som mål.*

*Vi vill utreda möjligheten för en nämnd i Göteborgs kommun att överta verksamheten för båtplatserna. Grefab avvecklas därmed. Nämnden kan i sin tur leasa ut hamnverksamheten till ideella, lokala båtforeningar. I denna utredning vill vi säkerställa så att marken inte behöver säljas och därmed kvarstår under kommunal rådgighet. Arrendeaftalen ska innehålla berörda delar av kommunens miljöriktlinjer och gemensam kö till båtplats där tid i kön avgör när plats ges. Upplåtelse i andra hand måste också regleras i avtalet."*

Den 27 juni genomfördes ett samråd mellan delägarna föranlett av beslutet i kommunfullmäktige i Göteborg. Vid samrådet konstaterades bland annat följande.

- Bolagets tre ägare, utöver Göteborg, är enade om att ägarfunktionen är underordnad de egna kommuninvånarnas rätt att behålla sina nuvarande båtplatser men också framtida möjligheter till att erhålla ny båtplats.
- Det är viktigt att det fortsatta arbetet klargör om bolaget, med Göteborg som ensam ägare och i eventuell ny organisationsform (nämnd), kommunrättsligt kan erbjuda platser till invånare i andra kommuner. Frågan bör också belysas utifrån alternativet att staden som ensam ägare arrenderar ut hamnarna till föreningar eller samfälligheter.
- Om Göteborg framgent står som ensam ägare måste det fortsatta arbetet utifrån olika alternativ tydliggöra verksamhetens relation till inte bara nuvarande ägarkommuner utan också andra kommuners invånare som önskar båtplats.

De båda uppdragen är avhängiga av varandra, eftersom en överföring av verksamheten till en nämnd i Göteborgs kommun, förutsätter att Göteborgs kommun genom Göteborgs Stadshus AB blir ensam ägare till Grefab.

## Ärendet

I denna utredning redogörs för möjliga konsekvenser och förhållanden inom områdena juridik, personal (HR) och ekonomi som ett eventuellt beslut om att överföra verksamheten till förvaltningsform bör beakta. Den juridiska utredningen omfattar bedömning av den kommunala kompetensen och bedömning av huruvida allmänintresset kan anses uppfyllt vid uthyrning av



båtplatser till invånare i andra kommuner än Göteborg. Den juridiska bedömningen belyser tre scenarion:

1. - Grefab styrs enligt nu gällande uppdrag  
- Grefab ägs av nuvarande delägare  
- Grefab hyr ut båtplatser till medborgare i delägarkommunerna
2. - Grefab styrs enligt nu gällande uppdrag  
- Grefab ägs av Göteborgs Stadshus AB (alt. ingår i en nämnd i Göteborgs kommun)  
- Grefab hyr ut båtplatser till göteborgare och medborgare i andra kommuner än Göteborg.
3. - Grefab ges ett uppdrag att i ökad omfattning avtala med leasetagare om att utföra verksamhet i småbåtshamnar  
- Grefab ägs av Göteborgs Stadshus AB (alt. ingår i en nämnd i Göteborgs kommun)  
- Grefab hyr ut båtplatser till göteborgare och medborgare i andra kommuner än Göteborg.

Inom ramen för utredningen har tre studiebesök genomförts. Syftet har varit att öka kunskap om hur andra kommuner organiserar och styr småbåtshamnsverksamheten i respektive kommun. Besök har gjorts i Stockholms kommun, Malmö kommun samt i Tanums kommun. En kortare redogörelse från studiebesöken redovisas i bilaga 1.

Uppdraget har genomförts i nära samverkan med stadsledningskontoret och representanter från Grefab. Eftersom de båda uppdragen hänger ihop har det för uppdraget tillsatts en styrgrupp, där såväl Stadshus AB som stadsledningskontoret representerats.

## **Historik**

Beslut att bilda det interkommunala bolaget Grefab fattades efter en regional (Stor-Göteborgs medlemskommuner) utredning genomförts om samverkan vid utbyggnad av hamnar för fritidsbåtar. I början av 70-talet fanns en mycket stor efterfrågan på båtplatser i Stor-Göteborgs medlemskommuner och behoven bedömdes öka. För att kunna möta den ökande efterfrågan, bedömdes det nödvändigt med väsentligt ökade insatser från det allmänna. Rekommendationen i utredningen var en satsning på stora hamnanläggningar i en annan skala än tidigare, med upp till ett par tusen båtplatser. Vid denna tidpunkt gjordes bedömningen att en konsekvens skulle bli att en växande andel av framtidens båthamnar byggs och administreras av kommunala organ. Eftersom hamnarna förväntades nyttjas av kommuninvånare från flera kommuner, föreslog utredningen inrättandet av ett interkommunalt bolag eller ett kommunalförbund, för anläggandet och förvaltningen av hamnar.

1973 bildas det interkommunala bolaget Grefab, som är samäggt av Göteborgs kommun, Mölndals kommun, Ale kommun och Partille kommun.



### Allmänt Grefab

Grefab ägs av Göteborg (80 %), Ale (4 %), Mölndal (8 %) och Partille (8 %). Bolagets styrelse består av sju ledamöter varav fyra platser representerar Göteborg. Övriga delägare representeras av en plats vardera. Antal anställda uppgick per den 31 december 2014 till 26 personer.

Grefabs ägardirektiv, antaget 2009-02-26, anger att bolaget ska verka för att tillgodose behovet av fritidsbåtplatser och därtill hörande service för båtägare i ägarkommunerna. Bolaget får också i begränsad omfattning tillhandahålla gästplatser. Grefab ska medverka i att skapa mervärde för invånarna med förutsättningar för ett upplevelserikt båtliv och därigenom stärka regionens attraktionskraft för bosättning och etablering. Vidare ska Grefab bidra till en god miljöutveckling inom hamnverksamheten så att miljöpåverkan minimeras.

Bolagsordningen, antagen vid bolagsstämma 2011-03-09, anger att bolaget har till föremål för sin verksamhet att anskaffa mark, anlägga, äga, driva och utveckla fritidsbåtshamnar/marinor för båtägare i ägarkommunerna samt bedriva annan därmed förenlig verksamhet. Enligt aktieägaravtalet mellan ägarkommunerna, antaget 2009-02-26, förbinder sig ägarkommunerna att samverka inom fritidshamnsområdet i enlighet med uppdraget i bolagsordningen. Den ömsesidighet som uttrycks i ägardirektivet vad gäller att sörja för mark till ändamålet har inte uppfyllts. Samtliga hamnar är belägna inom Göteborgs kommun.

Bolaget administrerar cirka 7 300 båtplatser i sjön och 4 200 uppläggningsplatser på land. Båtplatser i sjön är fördelade på 11 hamnar varav de sex största hamnarna är bemannade. De två största hamnarna är Björlanda och Hinsholmen med cirka 2 400 platser respektive 1 500 platser. I storlek kommer därefter Fiskebäck och Saltholmen som omfattar ca 860 platser vardera. Hovås omfattar ca 550 platser och Torslanda ca 400 platser. Övriga 5 hamnar omfattar tillsammans knappt 500 platser.

Kön uppgår i nuläget till drygt 5 000 sökande och har sedan 2001 varierat mellan 1 800 och 7 000 sökande. Sedan 2010, då kön var som längst, har kön minskat med cirka 500 sökande per år.

Kötiden varierar upp till 18 år beroende på båtens storlek och val av hamn.

Stickprovsundersökningar gjorda av bolaget visar att ca 1 000 av de sökande skulle acceptera ett erbjudande om plats tämligen omgående. Möjligheten att expandera och anlägga ytterligare hamnar bedöms av bolaget som små. Bolaget arbetar kontinuerligt med att förtäta och anpassa befintliga hamnar och konstruera om befintliga båtplatser utifrån kundbehov. Att stå i kö till en båtplats är förenat med en årlig avgift på 300 kr per sökande. Totalt hanteras ca 13 000 avtal med kunder gällande båtplatser, hallplatser, hytter m m.

Bolaget är i slutfasen av ett omfattande omstruktureringsarbete avseende ledning, styrning och organisering av bolaget. Arbetet har omfattat administrativa rutiner och processer, personal- och ekonomistyrning, framtagande av policys och styrdokument samt administration och drift av verksamheten i hamnarna.



Under 2013 gjordes en kartläggning av Grefabs andrahandsarrenden. Utifrån denna kartläggning har bolaget tillsammans med fastighetskontoret arbetat med att säkerställa att samtliga arrendatorer har korrekta avtal med fastighetsägaren Göteborgs Stad. Arbetet beräknas vara slutfört vid årsskiftet 2015/2016. Arrenden som Grefab erlägger till fastighetskontoret i Göteborgs kommun kommer fram till och med 2022 att marknadsanpassas och successivt att höjas.

Grefab har i ett föreläggande i maj 2013 ålagts av miljöförvaltningen att ta fram en handlingsplan för miljöåtgärder. Handlingsplanen är framtagen och beslutad av Grefabs styrelse under 2014. En genomförandeplan har beslutats av Grefabs styrelse i april 2015 och har inlämnats till miljöförvaltningen. Genomförandeplanen innehåller bland annat aktiviteter som syftar till att ta prover i bottensediment och att därmed kunna fastställa kostnader för att åtgärda miljöpåverkan.

Utöver årliga avgifter finansieras verksamheten med insatser från båtägarna. Insatserna betalas tillbaka om båtplats sägs upp. De totala insatserna uppgick vid utgången av 2014 till 61 mkr och medför att ingen övrig extern finansiering förekommer.

Verksamheten är inriktad på förvaltning av befintliga anläggningar. Inga nya småbåtshamnar är planerade då det råder brist på mark för nyetablering för detta ändamål. Styrelsen i Grefab har beslutat om en underhållsplan som ska genomföras fram till 2020. Planen omfattar underhållsåtgärder och reinvesteringar uppgående till ca 70 mkr.

Mot bakgrund av den successiva kostnadsökningen kopplat till arrendeavtal med fastighetsnämnden och beslutad underhållsplan bedöms de årliga avgifterna för båt- och uppläggningsplatser höjas med knappt 5 % per år. Verksamheten styrs mot ett nollresultat de närmast kommande åren.

### **Konsekvenser juridik**

Kommuner och landsting får själva ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte ska handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan. (2 kap 1 § kommunallagen).

Kommuner och landsting får driva näringsverksamhet, om den drivs utan vinstsyfte, och går ut på att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt medlemmarna i kommunen eller landstinget. (2 kap 7 § kommunallagen).

Kommuner får vidta åtgärder för uppförande och drift av turistanläggningar i den utsträckning det behövs för att främja turistväsendet inom kommunen. I lagkommentar anges att till de anläggningar som kan komma ifråga hör bland annat småbåtshamnar. (4 kap 1 § Lagen om vissa kommunala befogenheter).

De juridiska bedömningar som Stadshus AB gör nedan är oberoende av om verksamhet bedrivs i bolags- eller förvaltningsform.



### Bedömning scenario 1 - nuläge

Stadshus AB bedömer att så som verksamheten bedrivs idag, enligt gällande bolagsordning och ägardirektiv, omfattas verksamheten av den kommunala kompetensen enligt kommunallagen (allmän kompetens). Bedömningen gäller även gästhamnsverksamhet, vilket ägardirektivet möjliggör, men då med stöd i lagen om vissa kommunala befogenheter.

Båtplatser hyrs i nuläget ut till medlemmar i delägarkommunerna och bedrivs i enlighet med det kommunala ändamålet och kan därmed bedömas som allmännyttig och kompetensenlig enligt kommunallagen. Skulle gästhamnsverksamhet bli aktuell så bedöms även denna verksamhet vara kompetensenlig då syftet är att främja turistväsendet inom kommunerna. Det sist nämnda angående gästhamnsverksamhet gäller i samtliga scenarios nedan.

### Bedömning scenario 2 - Verksamheten drivs vidare med oförändrat uppdrag med Göteborg som ensam ägare

I detta scenario ska Grefabs verksamhet, för att bedömas kompetensenlig enligt kommunallagen, vara allmännyttig sett ur medlemmarna i Göteborgs kommuns perspektiv. För att andra kommuners medlemmar ska kunna erbjudas båtplatser krävs att "nyttan" för medlemmar i Göteborgs kommun med en sådan uthyrning kan identifieras.

Stadshus AB bedömer i detta scenario att det i nuläget att det inte går att finna skäl som motiverar "nyttan" för medlemmar i Göteborgs kommun att Grefab upplåter båtplatser/uppläggningsplatser till medlemmar i andra kommuner än Göteborg.

### Bedömning scenario 3 - Verksamheten drivs vidare med förändrat uppdrag med Göteborg som ensam ägare

Verksamheten i Grefab är en frivillig kommunal verksamhet och innefattar ingen myndighetsutövning. Ägaren kan med stöd i kommunallagen låta andra aktörer, t ex båtföreningar, utföra verksamhet/äga anläggningar vilket skulle medföra ett förändrat uppdrag till Grefab. Att genom avtal lämna över vården av en kommunal angelägenhet medför att ägaren ska kontrollera och följa upp verksamheten. Avtalet med utföraren ska tillförsäkra information som gör det möjligt att ge allmänheten insyn i den verksamhet som lämnas över.

Verksamhet kan lämnas över till privat utförare, t ex en båtförening, genom upphandling eller tjänstekoncession. Vid en tjänstekoncession står leverantören hela risken och denna typ av köp är mindre reglerad än en upphandling enligt LOU.

En utveckling i denna riktning kräver sannolikt flera avtalsrelationer där Grefabs styrelse alternativt ansvarig nämnds avtal får kompletteras med arrendekontrakt och lokaluthyrningskontrakt som utgår från fastighetsnämnd m fl.





Göteborgs kommun/Grefab har stora styrningsmöjligheter vad gäller arrenderad mark, miljö, kösystem och avgifter. Det är dock troligt att omfattande villkor försvårar en överenskommelse om villkor upplevs som svåra att uppfylla. Omfattande villkor kan också bli kostsamma att följa upp från Grefabs eller Göteborgs kommuns sida.

Stadshus AB bedömer att i scenariot som beskrivs ovan att det är förenligt med kommunallagen att låta privata aktörer (hamnöreningar etc) ta ett utökat ansvar för drift av småbåtshamnar. Detta då verksamheten inte omfattar myndighetsutövning. Detta kan ske antingen genom att driften upphandlas alternativt genom tjänstekoncession.

Bedömningen är i detta scenario att det är möjligt för exempelvis en hamnörening som ansvarar för drift och förvaltning av en hamn att hyra ut båtplatser både till göteborgare och till medlemmar i andra kommuner. Öreningens eller bolagets stadgar ska reglera detta förhållande med beaktande av kommunallagen och föreningsfriheten.

Stadshus AB gör bedömningen att det är möjligt att över tid förflytta Grefabs verksamhet i denna riktning, dock krävs analyser och förberedelser för att ta steg i denna riktning. Bland annat krävs att ansvar och roller utreds och värderas relativt framtida privata utförare t ex vad gäller kompetens, investeringsbehov i olika anläggningar, underhållsåtaganden och serviceåtaganden av olika slag. Dessutom måste intresset för att ta ett utökat ansvar i hamnöreningarna kartläggas och värderas. En noggrann utvärdering måste göras av respektive mottagares möjligheter och förmåga att hantera åtaganden och uppfylla avtalsförpliktelser så att anläggningarnas värde bibehålls och utvecklas. De största hamnarna kan i detta arbete behöva delas upp i mindre enheter för att på så sätt bli hanterbara för en förening att driva.

Stadshus AB bedömer att det är möjligt att utveckla Grefabs verksamhet i denna riktning även om ingen förändring skulle ske i ägandet och/eller om verksamheten fortsatt bedrivs i bolagsform. Dock bör noteras att det i dagsläget endast är Göteborgs kommun som arrenderar ut mark till verksamheten.

## Konsekvenser personal (HR)

### Verksamhetsövergång

Den arbetsrättsliga regleringen om verksamhetsövergång återfinns framförallt i 6 b § anställningsskyddslagen (LAS). Där anges att vid en övergång av ett företag, en verksamhet eller en del av verksamhet från en arbetsgivare till en annan, övergår också de rättigheter och skyldigheter på grund av de anställningsavtal och de anställningsförhållanden som gäller vid tidpunkten för övergången. Den fråga som ska ställas är om det som har övergått kan beskrivas som en bestående ekonomisk enhet ("going concern").

Följden av att en rörelseövergång betraktas som en verksamhetsövergång i arbetsrättslig mening är att anställningsavtalen för berörda personer automatiskt övergår till förvärvaren. De anställda har



dock möjlighet att motsätta sig en övergång (d v s tacka nej till ett erbjudande om anställning hos den förvärvande arbetsgivaren) och ska ges skälig tid för sitt beslut. Följden av att stanna kvar hos det överlåtande bolaget kan dock bli att det där uppstår en arbetsbristsituation.

Andra konsekvenser av en verksamhetsövergång är att om arbetsgivarna (den överlåtande samt den förvärvande) i juridisk mening kan anses tillhöra samma koncern gäller att anställningstid hos den tidigare arbetsgivaren får tillgodräknas även i den senare anställningen. Detta kan därmed få betydelse för bland annat reglerna om turordning vid arbetsbristsituation m m.

Stadshus AB bedömer att en överföring av verksamheten i Grefab, utan väsentliga förändringar i verksamhetens ändamål och syfte, med största sannolikhet skulle innebära att överföringen ska betraktas som en verksamhetsövergång i arbetsrättslig mening. Detta innebär att berörda anställda ska erbjudas anställning i Göteborgs kommun.

#### Kollektivavtal

Grefab är medlem i arbetsgivarorganisationen Pacta. Gällande kollektivavtal för anställda i Grefab vilket har stora likheter med kollektivavtalen som omfattar anställda i Göteborgs kommun. Vid en verksamhetsövergång sker vanligen inrangeringsförhandlingar med berörda fackliga organisationer och i dessa förhandlingar hanteras praktiska frågor gällande skillnader i kollektivavtal, avseende t ex semesterbestämmelser och/eller pensionsbestämmelser, vilka behöver harmoniseras inför en verksamhetsövergång. Respektive avtal behöver analyseras och värderas och vissa kostnader kan uppstå i samband med byte av kollektivavtal och inrangeringsförhandlingar. Generellt gäller att det kan vara särskilt komplicerat med arbetsgivarnas tjänstepensionsåtaganden.

Vissa kostnader kan komma att uppstå vid ett byte av kollektivavtal som följer av en eventuell verksamhetsövergång. En fördjupad kartläggning/jämförelse behöver göras på individ- och verksamhetsnivå för att närmare kunna uppskatta de eventuella ekonomiska konsekvenserna. Stadshus AB bedömer i nuläget att de ekonomiska konsekvenserna av en harmonisering bör vara ringa samt att de bägge kollektivavtalen som ska harmoniseras har stora likheter.

#### Synergieffekter / stordriftsfördelar

En överföring av Grefabs verksamhet till en befintlig nämnd i Göteborgs kommun kan innebära att synergivinster kan vinnas. Överföring av verksamheten till en nämnd som redan har uppdrag att förvalta anläggningar skulle eventuellt kunna utvinna stordriftsfördelar vid en sammanslagning av verksamheter. Inom de administrativa funktionerna i Grefab har ett effektiviseringsarbete genomförts men även inom detta område kan det vara möjligt att ytterligare effektivisera/samordna administrationen vid en sammanslagning av verksamheter.

Inom ramen för denna utredning har inte utretts vilken nämnd/förvaltning som kan vara lämplig som mottagare av verksamheten i Grefab. Mot bakgrund av att den totala personalstyrkan är begränsad till ca 25 personer samt att bolaget arbetat med att effektivisera och samordna



administrationen bedömer Stadshus AB att de synergivinster som kan vara möjliga är relativt begränsade.

### Konsekvenser ekonomi

#### Skattebelastning hos överlåtaren (Grefab) koncernen Göteborgs Stadshus

En överföring av Grefabs verksamhet till en nämnd i Göteborgs kommun innefattar en överlåtelse av tillgångar i Grefab till Göteborgs kommun. Utifrån ett skattemässigt perspektiv ska tillgångarna överlätas till marknadsvärdet. Eftersom Göteborgs kommun inte är ett skattesubjekt finns inte möjligheten att genomföra överlåtelsen motsvarande det skattemässiga värdet på tillgångarna i bolaget. I bolaget finns vid utgången av 2014 obeskattade reserver uppgående till 6 mkr vilka ska lösas upp och beskattas vid en överlåtelse av tillgångar i bolaget.

Inom ramen för denna utredning har en översiktlig marknadsvärdering gjorts. Värderingen har dels utgått ifrån det värde som verksamheten är försäkrad till och dels har jämförelse skett med överlåtelser mellan privata aktörer i närområdet. Används försäkringsvärden alternativt värdering från privat överlåtelse (där mark inte ingått i överlåtelsen) uppskattas skattebelastningen vid en överlåtelse av inkråmet i Grefab till Göteborgs kommun till ca 50 – 100 mkr.

En verklig transaktion med en extern part skulle sannolikt innehålla flera ytterligare bedömningar av t ex efterfrågan, utbud, kösituation, köp av hela eller delar av verksamheten, konkurrens från andra privata aktörer osv. I utredningens indikativa värdering har inga subjektiva bedömningar av dessa slag gjorts.

Stadshus AB bedömer att det är förenat med en betydande skattemässig kostnad att överföra Grefabs verksamhet till Göteborgs kommun. Som underlag för ett reellt genomförande av en överlåtelse mellan Grefab och Göteborgs kommun krävs två av varandra oberoende värderingar utförda av externa parter.

En överlåtelse till marknadsvärde innebär även att avskrivningsunderlaget hos köparen (Göteborgs kommun) framledes utgörs av marknadsvärdet. Avskrivningar i Grefab görs i dagsläget på historiska anskaffningsvärden och ett ökat avskrivningsunderlag kräver finansiering för att inte påverka resultatet hos mottagaren av verksamheten.

### Bilaga

1. Sammanfattning av studiebesök i Stockholms kommun, Malmö kommun och Tanums kommun



**Expedieras**

1. Kommunstyrelsen i Göteborg
2. Mölndals kommun
3. Ale kommun
4. Partille kommun
5. Grefab

## **BILAGA 1**

### **Sammanfattning av studiebesök**

Inom ramen för utredningen har studiebesök gjorts i tre kommuner - Stockholms Stad, Malmö Stad samt Tanums kommun. Syftet har varit att få en bild av hur andra kommuner organiserar och styr sin småbåtshamnsverksamhet. Urvalet av kommuner har gjorts utifrån tanken att kunna jämföra verksamheten i Göteborg med den i landets större kommuner samt att öka kunskapen kring alternativa driftsformer som kan involvera båtföreningar, privata aktörer, ekonomiska föreningar eller motsvarande. Nedan redogörs kort för småbåtshamnsverksamhet i respektive besökt kommun.

#### **Stockholms Stad**

Stockholms Stad har en tydlig ambition vad gäller småbåtshamnsverksamhet och kommunfullmäktige i Stockholm antog 2013 en policy om Stockholms fritidsbåtliv. I kommunen hanterar idrottsförvaltningen stadens arbete när det gäller småbåtshamnsverksamheten. Förvaltningens verksamhet i egen regi vad gäller förvaltning och uthyrning av båtplatser direkt till allmänheten är av liten omfattning – ca 430 platser fördelade på 9 hamnar. För dessa platser finns ett helt digitalt kösystem med en avgift på 200 kr/år där kunden själv ansvarar för hela hanteringen, exempelvis att alla uppgifter hålls uppdaterade och att fakturor betalas i tid.

Det stora antalet båtplatser (10-12 000) inom staden drivs av 85 båtklubbar (ideella föreningar) som idrottsförvaltningen samarbetar med. Föreningarna är i allmänhet små med runt 100 medlemmar. Den vanligast förekommande modellen är att kommunen äger mark och bryggor som arrenderas ut medan båtklubben ansvarar för själva driften av småbåtshamnen. Vissa klubbar arrenderar även kommunal mark för uppläggning av fritidsbåtar. Totalt upplåter Stockholms stad mark för uppläggning av cirka 8 000 båtar. Mark och bryggor som kommunen arrenderar ut är ”rena” i bemärkelsen att investeringar i byggnader (exempelvis miljöstationer) och förtöjningsutrustning (exempelvis Y-bommar) ansvarar föreningarna för. Flera båtklubbar har också egna bryggor, vid sidan av de som kommunen arrenderar ut, där de själva ansvarar för eventuella investeringar och underhållsinsatser.

Varje båtklubb administrerar sin egen båtplatskö och sätter avgifterna för båt- och/eller uppläggningsplats i förhållande till sina medlemmar. Kommunen tillämpar en enhetlig debiteringsmodell i förhållande till båtklubbarna, men styr i övrigt inte avgiftsuttaget som respektive klubb har i förhållande till sina medlemmar. Eftersom respektive båtklubb själv avgör vem som upptas som medlem så har kommunen ingen rådighet, eller ambition att råda över, vilka kommuners medborgare som erhåller plats.

Avtalslängden i arrendeavtalen har varit varierande, men vid om- eller nytecknande är målet att de i normalfallet ska sträcka sig över 15 år. Utöver ansvarsfördelningen som följer av avtalet finns en





bilaga för varje separat förening som reglerar vem som ansvarar för vad utifrån de lokala förutsättningarna. Av de allmänna bestämmelserna som finns som bilaga till avtalen framgår bland annat att föreningarna är skyldiga att efterleva föreskrifter från myndigheter och upprätta ett egenkontrollprogram som innebär att följsamheten till gällande miljökrav följs upp. Eftersom 95 procent av det totala antalet båtplatser inom kommunen ligger i sötvatten så innebär det i praktiken lägre krav på hantering av vissa miljöfrågor i förhållande till en motsvarande verksamhet som bedrivs i saltvatten. Avtalen med föreningarna inkluderar även en debiteringsmodell som staden årligen har möjlighet att justera.

Förhandlingar och dialog med båtföreningarna sker via två regionala organisationer som samlar de lokala föreningarna. Kommunen träffar i regel de regionala organisationerna en gång i månaden och utöver idrottsförvaltningen representeras kommunen vid dessa möten personer från miljöförvaltningen och exploateringskontoret.

#### **Malmö stad**

I Malmö Stad är det upplåtelseenheten på Gatukontoret som hanterar stadens verksamhet kring småbåtshamnar. Kommunens egen drift och uthyrning av båtplatser direkt till allmänheten är av liten omfattning – drygt 100 platser. Därutöver har kommunen en mindre gästhamn som sköts av en upphandlad entreprenör. I Malmö finns det omkring 2 000 båtplatser och utöver den mindre andel som kommunen drivs verksamheten i fyra större hamnområden där kommunen arrenderar ut mark för småbåtshamnsverksamhet. Malmö Stads ambitioner och mål med småbåtshamnsverksamheten finns inte dokumenterat på motsvarande sätt som i Stockholm. Detta medför en viss otydlighet i frågor kring roller och gränser mellan kommunen och de som driver verksamheten i småbåtshamnarna.

Studiebesöket i Malmö omfattade utöver Gatukontoret även representanter från tre av småbåtshamnsverksamheterna som arrenderar mark av kommunen. I två av dessa hyr kommunen ut mark till ekonomiska föreningar och i den tredje är avtalsparten ett aktiebolag som samägs av tre båtföreningar. De hamnar som drivs av ekonomiska föreningar är andelshamnar vilket innebär att båtplatsinnehavare utöver en årlig avgift också erlägger en engångsinsats. I en av dessa hamnar hade andelsägarna möjlighet att själv sälja sin andel till marknadspris. I hamnen som drivs av ett aktiebolag betalar båtplatsinnehavare enbart en årlig avgift. Av intervjuer med tjänstemän på Gatukontoret uppges att de besöker hamnarna ca 4 gånger per år och i övrigt inhämtas årligen viss dokumentation som exempelvis förteckningar över båtplatsköer och årsredovisningar.

Förhållandet mellan kommunen och förening/bolag regleras genom avtal. Formellt är det stadens fastighetskontor som är markägare, men det är Gatukontoret som har delegation på att skriva avtal upp till 10 år och sätta nivån på arrendet gentemot föreningar/bolag. Kommunen hyr enbart ut marken, dvs inom området befintliga byggnader, bryggor, olika typer av förtöjningsanordningar m.m. tillhör respektive förening/bolag och dessa svarar för drift och underhåll av dessa anläggningar. Respektive förening/bolag beslutar om nivåer på och tar in avgifter/insatser från båtplatsinnehavare och administrerar sina respektive båtplatsköer. I avtalet med en av





småbåtshamnarna, där kommunen svarade för ägandet och driften fram till början av 1990-talet, finns det reglerat att kötid ska vara den huvudsakliga principen vid tilldelning av båtplats. I andra avtal som erhölls i samband med studiebesöket ingick inte någon reglering kring tilldelningsprinciper. Det finns heller inget i erhållna avtal som innebär att båtplatser enbart ska erbjudas kommunmedlemmar. Även i Malmö (på motsvarande sätt som i Stockholm) har man genom konstruktionen släppt ev krav på vilken kommuntillhörighet som skall ha tillgång till platser.

Enligt uppgift från tjänstmän på Gatukontoret arrenderar förvaltningen enbart ut marken och i övrigt är det respektive förening/bolag som har ansvaret för den verksamhet som bedrivs. I avtalet med en av arrendatorerna framgår exempelvis att utöver ansvaret för att det inte bedrivs miljöfarlig verksamhet inom området så är det arrendatorn som svarar för alla kostnader som kan föräledas av åläggande från olika myndigheter.

#### **Tanums kommun**

Hamn- och hamnära verksamheter är centrala turismfrågor i Tanums kommun och sedan 2007 drivs hamnverksamheten i ett kommunalt helägt aktiebolag, Tanums Hamnar AB. Inledningsvis hade bolaget även ansvar för kommunens turismfrågor, men sedan 2011 är det ett renodlat hamnbolag. Bolaget har tecknat ett förvaltningsavtal med Tanums kommun i vilket verksamhetsuppdraget preciseras. Det är kommunen som äger mark och anläggningstillgångar i småbåtshamnarna - hamnbolaget äger i stort sett ingenting utan betalar ett arrende till kommunen. De investeringar som görs i hamnarna upphandlas/genomförs av hamnbolaget, men finansieras av kommunen genom att de ersätter bolaget för den ökade kapitalkostnaden som investeringen genererar. Ordningen för detta finns beskrivet i förvaltningsavtalet mellan parterna. Drift och investeringar när det gäller gästhamnarna ska täckas av de avgifter som bolaget får in från denna verksamhet.

Hamnbolaget driver småbåtshamnar i de flesta av kommunens samhällen och totalt handlar det om ca 1 800 småbåtspplatser. Bolaget har väldigt lite av vinteruppläggningsplatser att erbjuda och bedriver ingen verksamhet när det gäller iläggning eller upptagning av båtar. Hamnbolaget uppger att det finns en båtplatskö på ca 6-700 personer och att denna nivå har varit ganska konstant över tid. Kommunen tillämpar förtur för fiskare eller de som driver annan havsanknuten näringsverksamhet, därefter följer de kommunmedlemmar som önskar båtplats och efter dessa eventuella icke-kommunmedlemmar. Denna turordning har lagts fast i kommunfullmäktige. Det kostar 100 kr per år att stå i kö och för båtplatserna betalas endast en årsavgift. Utöver båtplatser så hanterar bolaget omkring 400 arrenden – kommunala sjöbodar eller mark med privat upprättade sjöbodar, mark till exempelvis affärer/restauranger och rena arrenden av vatten där privatpersoner byggt egen brygga.

Utöver reguljära småbåtspplatser så har kommunen en ganska omfattande gästhamnsverksamhet med ca 500 platser. Driften av denna verksamhet har bolaget handlat upp och utförs av privat entreprenör. Avgiftsnivån i gästhamnarna och en eventuell höjning av avgiften som överstiger en



uppräknig enligt KPI beslutas av kommunfullmäktige. I samband med den senaste upphandlingen prövar kommunen en ny princip där entreprenören ges en större möjlighet att själv sätta avgiftsnivå mot kund, även om eventuella höjningar ska meddelas till hamnbolaget. Detta i syfte att uppmuntra entreprenörer att investera i verksamheter som attraherar gäster. Större investeringar i gästhamnarna står hamnbolaget för men drift och övriga kringinvesteringar ligger på entreprenören.