

Detta är en insändare: *(berörda personer avböjer att kommentera)*

## **Konsten att blåsa sin arbetsgivare- eller vilken mössa tar vi på idag?**

Uppblåsta fakturor och bedrägeri har blivit västkustens kommunala signum det senaste året, men frågan är om det som sker inom Nettbuss Sverige, fd Orusttrafiken inte tar priset.

Orusttrafiken ägdes fram till i början av 2000-talet av Rejne Josefsson, Martin Göransson samt Stefan Magnusson. SM var inte riktigt med från början utan fick köpa in sig sedan han entledigats från Swebus.

Efter att norska Nettbus köpt bolaget fortsatte RJ i sitt egna bolag BK Invest som han drev parallellt med brodern Oscar. Huvudsysselsättningen var/är uthyrning av bussar och lastbilar samt reparationer av detsamma i egen verkstad.

SM fortsatte som VD i Orusttrafiken och MG som inköpschef.

I god svågeranda förlades inköpen av mindre bussar till den förre kollegan på BK Invest Rejne Josefsson, någon offertförfrågan hos konkurrerande leverantörer var sällan förekommande.

Vid ungefär samma tidpunkt startade SM och MG ett bolag ihop som förvärvade fastigheten där Orusttrafikens depå i Stenungsund ligger. Enda hyresgäst är naturligtvis Orusttrafiken.

2008 säger MG upp sig från Orusttrafiken och blir delägare i ALAB Bussar. ALAB är återförsäljare av mindre bussar samt importör av det polska märket Autosan.

Då MG saknade kapital fick han mot revers låna från ALAB:s ägare Alvar Larsson samt Karosseriverkens ägare Björn Urbanusson för att köpa in sig i bolaget.

I och med detta avbröts alla affärskontakter med BK Invest gällande inköp av minibussar och leverantör till Orusttrafiken blev nu ALAB Bussar.

Från att haft ett mkt tätt samarbete med bl.a. Volvo Bussar AB börjar nu Orusttrafiken att köpa Autosan-bussar i varierande storlekar. I sammanhanget kan nämnas att MG inte slutade sin anställning på Orusttrafiken omgående utan satt på dubbla stolar i minst 6 månader. På så sätt agerande han både köpare och säljare av dessa Autosan-bussar. Detta kommer det visa sig ha en fortsättning då MG fortfarande ingår i styrelsen för Orusttrafiken än i dag.

Inköpen av Autosanbussar till Orusttrafiken fortsätter och då nämnde herr Göransson nu fått luft under vingarna går man bakom ryggen på Temsa Sveriges Importör Christer Swärd och bestämmer möte med Temsas Europachef Wim Van Hool.

I mötet med mr Van Hool förklarar man sin kompetens för ett importörskap av nämnda Temsabussar med hänvisning till goda kontakter med ett bussbolag som kan generera stora volymer. Resultatet av detta möte är noll då Temsa än idag företräds av Christer Swärd.

Kontakterna ALAB/Autosan och Orusttrafiken fortsätter i oförminskad omfattning och nämnas kan att vid åtminstone ett tillfälle överdebiteras Orusttrafikens ägare Netbuss med 200 000sek/buss. En summa som senare krediteras Orusttrafikens kontor i Stenungsund. Avsikten var naturligtvis att stärka Orusttrafikens resultat i Sverige.

Att det skulle handla om nga kompispriser från MG till Orusttrafiken är mkt tveksamt, vid inköp av fordon till depån i Tanum förundrades personalen av varför man köpte Autosan då motsvarande Setrabuss kostade ca 275 000 mer. Eller som någon sa: - Dom där 275000 har Autosanen tappat i värde innan vi fått den i trafik.

Våren 2010 blir relationerna internt på ALAB lite frostiga då MG anser att den ursprungliga ägaren Alvar Larsson är en bromskloss för verksamheten. En dag på senvåren kallar MG till möte med AL på ett hotell i Vänersborg. Då Alvar och hans son Björn infinner sig har MG laddat upp med en advokat och förklarar att herr Larsson är en belastning för företaget och skall köpas ut. Nu är inte AL den person man köper ut hur som helst utan han förklarar att det blir han som köper ut MG.

Överraskad av situationen blir MG fullständigt vansinnig. I affekt förklarar han att han minsann skall se till att ställa till ett helvete för ALAB Bussar och att Orusttrafiken aldrig mer kommer köpa så mkt som en skruv i fortsättning.

Efter detta åker MG tillsammans med sin son och dennes kusin till det gemensamma ALAB-kontoret och plockar med sig datorer, servrar, orderdokument mm. Detta resulterar i att Alvar Larsson får ringa runt till sina kunder och fråga: -Hej har du beställt en buss av oss?

Efter ett par veckor besinnar sig MG och lämnar tillbaka det dom tagit från ALAB-kontoret. Dock med hälsningen att detta ska dom få äta upp på ett eller annat vis.

Att MG gjort sitt bästa för att ställa till det för ALAB-bussar är uppenbart. Dels har inköpen av Autosan-bussar upphört från Orusttrafiken. Dels har reklamationerna på levererade bussar ökat lavinartat, sommaren 2010 hade den svenska importören stundtals 10 montörer från den polska fabriken på plats i Sverige.

Reklamationerna fortsatte under hösten och i November begärde ALAB:s ägare Alvar Larsson ett möte med Orusttrafikens VD Stefan Magnusson, tillika styrelsekompis med Martin Göransson. AL ville ha ett slut på dessa omotiverade reklamationer och erbjöd en klumpsumma till Stefan Magnusson. SM återkom aldrig utan sände istället en faktura som var betydligt högre än den summa som pratats om vid mötet med Alvar Larsson.

Dagarna efter mötet blev Alvar Larsson kontaktad av en polsk vän som fått en förfrågan av Autosan i polen om han hört att ALAB Bussar var på obestånd. Då Alvar Larsson skämtsamt kallas pojken med guldbyxorna i sina hemtrakter kunde vännen konstatera att herr Larsson inte var/är på obestånd.

Efter kontroll med fabriken i Polen visade det sig att det var tidigare delägaren Martin Göransson som kontaktat fabriken och meddelat att Alvar Larsson och ALAB Bussar var på obestånd. Med facit i hand kan vi konstatera att istället för att göra upp i godo valde Orusttrafiken VD Stefan Magnusson att ringa sin kompis Martin Göransson och påstå att ALAB och Alvar Larsson var på obestånd. Detta meddelades Autosan i Polen i hopp om att få ta över den svenska agenturen.

Detta slutade med att Alvar Larsson för att bli kvitt Orusttrafiken orimliga ersättningskrav försatte ALAB Bussar i konkurs. Noterbart är att man innan konkursen betalade samtliga sina fordringsägare inkl sin upplupna moms till svenska staten.

### Vad gör då Martin Göransson idag?

Dels är han fortfarande medlem i styrelser till samtliga bolag knutna till Orusttrafiken/Nettbus i Sverige. Dels jobbar han på konsultbasis åt Orusttrafiken med fordonsanskaffningar/depåetableringar.

Förutom detta driver han tillsammans med sin son och dennes kusin Terminal G i Göteborg. Företagets uppgift är att städa och tanka bussar som har uppställningsplats/ändhållplats i Göteborg. Största kunden är inte oväntat- Orusttrafiken/Nettbuss och dess dotterbolag GoByBus och Bus for you. För att ytterligare stärka företagets lönsamhet har man även vänligheten att hyra ut bussar och chaufförer till ovan nämnda bolag.

För att säkra fordonsförsörjningen till Orusttrafiken/Nettbus driver man även företaget Vinga Bus Partner . Där säljer man dels mindre skolbussar till sin huvuduppdragsgivare Orusttrafiken/Nettbus men säljer även mot provision Orusttrafiken/Nettbus begagnade bussar.

Någon form av upphandling av bussar i detta mindre segmentet görs inte hos Orusttrafiken utan affärerna läggs uteslutande hos Vinga Buspartner.

En mkt uppseendeväckande affär gjordes sommaren 2010. Orusttrafiken skulle upphandla stora och små bussar till skolkörning i Värmland. Ett av kraven var att samtliga bussar skulle vara av samma fabrikat för att förenkla servicen.

Då man till körningen köpte stora Ivecobussar borde man ju rimligtvis köpt bussar ur Ivecos mindre sortiment. Icke- mindre bussar köptes av Vinga Busspartner och var av märket Mercedes. Något som förbryllade Ivecos försäljningsorganisation i Sverige.

Frågan är hur länge detta skall få fortsätta? Vet Nettbus ledning i Norge om att en av deras anställda med VD:n i Sveriges goda minne säljer fordon för miljoner till sin egen arbetsplats.? Att man hyr depåplats av sin egen VD och en person i styrelsen? Att man saltar inköpsfakturer för bussar som faktureras till huvudkontoret i Oslo.

Det finns många stenar att vända på och frågan kvarstår: Vilken mössa tar vi på idag?

*Denna insändare är skriven av person som önskar vara anonym men för mig är väl bekant. Den har också skickats till företaget för kommentar, inget svar.*