

”Cirkus” Buss i Väst

Nybildat (?) bolag kan ta över Vänersborgs Linjetrafik??

Skriver Busstidningen; Publicerat av [Ulo Maasing](#) • 20 november 2010 •

<http://www.busstidningen.se/2010/11/20/nybildat-bolag-kan-ta-over-vanersborgs-linjetrafik/>

Detta är rubriken från tidningen Bussbranschen.

Artikeln följer här:

Marie-Louise Bergqvist, vd för nybildade Buss i Väst Trafik AB.

Ett nybildat bolag kan komma att ta över den trafik som idag bedrivs av Vänersborgs Linjetrafik (VL Buss). VL Buss begärde sig själva i konkurs för en dryg vecka sedan. Då hade de försök till rekonstruktion som pågått sedan i somras misslyckats.

Nya Wermlandstidningen, NWT, rapporterar på lördagen att samverkansbolaget Buss i Väst, där även VL Buss ingår, har bildat ett nytt bolag, Buss i Väst Trafik AB.

Till NWT säger Marie-Louise Bergqvist, vd för Buss i Väst och även för nybildade Buss i Väst Trafik AB:

Vi bildade bolaget i somras när Vänersborgs Linjetrafik gick in i en rekonstruktion. Vi ville vara beredda om rekonstruktionen inte skulle lyckas. Vi sitter redan på avtalen och vår avsikt är att Buss i Väst Trafik AB tar över verksamheten och garanterar jobben åt de anställda.

Det nybildade företaget planerar enligt NWT att bland annat köpa Vänersborgs Linjetrafiks bussar när konkursförvaltaren säljer konkursboet.

Styrelseordförande i Buss i Väst Trafik AB är Lars-Göran Salevik, till vardags vd för kommunala Uddevalla Omnibus.

Jaha du, Ulo Maasing så går det när man skriver av uttalanden utan att källforska. Så här ser sanningen ut: bolaget bildades den 2:a juni dvs långt före rekonstruktion och konkurs något ju Marie-Louise Bergqvist vd för Buss i Väst inte kunde ha kunskap om, om man inte sitter på en spå-kula eller varit med om att planera en konkurs av VL. Marie-Louise Bergqvist talar osanning i hopp om att ingen synar bluffen och det gick ju bra i busstidningen...

Marie-Louise Bergqvist vd för Buss i Väst hävdar att de bildade Buss i Väst Trafik AB ”i somras när Vänersborgs Linjetrafik hade gått i rekonstruktion”.

Sanningen är att bolaget bildades den 2 juni, men rekonstruktionen ingicks inte förrän 24 juni. Buss i Väst ledning och ordförande gör självmål på löpande band, BIVAB har sålunda uppsåtlig bestämt sig för att driva VL i konkurs och en kommande rekonstruktion var man helt enkelt inte intresserad av.

Buss i Väst har istället sett möjligheten att ta över VL utan att betala ett öre för verksamheten då man trodde att det räckte med att Buss i Väst sitter på tillstånden och avtalen med länshuvudmännen, så sitter man med trumf på handen, där man såg med chansen och ville framtvinga situationen så att VL bolaget tvingas i konkurs.

BIVAB har dock inte ekonomiska muskler att ta över fordon och ett avtal allena är inte tillräcklig säkerhet, det har ju chefen på banken angett som skäl att stänga VL konton hos banken efter att man lånade ut närmare 100 miljoner kronor. Nu är han dessutom omplacerad, (därmed blev det ett streck i uträkningen för BIVAB) varför Buss i Väst Trafik AB inte längre har Bohus Danske Banken som pengamaskin då avtalet mellan VL och Buss i Väst inte räcker till som säkerhet. Mickael Öberg Bohus Danske Bank finns inte kvar som jultomten som förväntades fixa lånen åså sprack bubblan?

Fordon för över 100 miljoner och BIVAB ledningen trodde konkursförvaltaren skulle avhända sig alla övervärden? Det är bra naiv men passar in på bilden hur Salevik dupera och domptera sin styrelse, ägarna och vd.

Skulle leverantörerna av fordonen acceptera Buss i Väst trafik ab med ett eget kapital där man knappt får köpa en kvällstidning på kredit utan fullgoda garantier?

Uno Kjellsson som ägare av Vänersborg linjetrafik (VL) gjorde vad som åligger en ansvarsfull ägare, när han kunde konstatera att det ingångna Kalmar avtalet (finns att läsa på denna länk)

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20101121-3.pdf>

inte gav ett förväntat överskott utan ett ordentligt underskott som kommer att äventyra (VL) bolagets möjligheter att överleva, varför man söker nya delägare eller ny ägare som kan driva bolaget vidare.

Uno Kjellsson (VL) och Mellström för Bergkvara buss ingick ett avtal 16:e juni 2010 där Bergkvara buss skall ta över vilket förutsätter att Buss i Väst styrelse och ägarna skall godkänna den nye ägaren.

Innan avtalet har det pågått snart ett år av samtal så att Uno Kjellsson verkligen gjort vad han kan och Mickael Öberg från Bohus Danske Bank var informerad under hela tiden.

Buss i Väst märkliga hantering beror på att man har i sina statuter punkter som kräver att ägarna i Buss i Väst skall godkänna en ny ägare.

Det kan naturligtvis vara bra i tider då en ägare vill sälja då skall övriga ha chansen att köpa eller godkänna den nye ägaren. (Det är ju inget annat än hembuds klausul i vanliga bolag) Det är bara att alla företag tillsammans i BIVAB aldrig med normal bankbetingelse skulle kunna förvärva VL.

Uno Kjellsson begärde den 24 juni VL bolaget i rekonstruktion då "Salevik" kompis på Bohus Danske Bank sa upp alla lån i VL och spärrade kontona med omedelbar verkan.

Turerna om rekonstruktionen och uttalade hot från Bohus Danske Bank mot 2 tilltänkta advokater som skulle verka som rekonstruktörer kan du läsa här:

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20101121-3.pdf>

Bergkvara buss vd Mellström och styrelseordföranden Peter Melin inträffade innan extra bolagsstämma den 25:e augusti och hade samtal med styrelsen samt merparten av delägarna i Buss i Väst.

Här redogjorde Göran Mellström och ordf Peter Melin i Bergkvara buss hur ett övertagande av VL kunde gå till och vilka positiva effekter detta kunde få för Buss i Väst.

Utöver detta utlovades det av Bergkvara buss att man inte skulle lägga anbud i Buss i Väst området annat än via VL och genom Buss i Väst. (låter som en liten kartell? Eller?)

Med kunskap om VL bolagets ekonomiska situation skulle styrelsen i Buss i Väst rekommenderat ägarna att acceptera Bergkvara buss som ny ägare av VL och därmed förhindrat en konkurs av VL-bolaget. Ett JA hade varit riskfritt och krävde inga förpliktelse av ägarbolagen.

Det gjorde inte styrelsen och ägarna utan valde förutom 2 avvikande ägare avböja Bergkvara buss som ny ägare av VL.

På extra bolagsstämman i Buss i Väst den 25 augusti sa 2 ja till Bergkvara buss resterande ca 30 tal sa nej till Bergkvara buss. Därmed kan det finnas möjlighet till regress fordran mot bolagen.

Efter detta fortsatte Uno Kjellsson samtal med att hitta möjliga nya finansiärer och inte en ny ägare, då en ny ägare inte skulle accepteras av Buss i Väst.

Det är väl nästintill omöjligt att hitta kapital när en bank stängt kontona och Buss i Väst driver sitt eget spel med målet att ta över trafikavtalet för egen del i det för ändamålet nybildade bolaget utan kapital.

VL tvingades därmed i konkurs den 12 november 2010

Det är konkursförvaltaren som fortsatt driver trafiken.

Underskottet av vilket större delen är fordonsleverantörerna överstiger med råge 100 milj kronor.

Möjliga skadespråksansvar mot Buss i Väst styrelse och ägarna av bolaget samt Bohus Dansk Bank

- 1) **Den 2:a juni bilda Buss i Väst, bolaget Buss i Väst Trafik AB med minimum av eget kapital. (knappast förtroende ingivande)**
- 2) **Är det Buss i Väst uppgift att driva trafik bolag och hur ser statuterna på detta? Varför bilda man ett bolag med syfte att ta över Vänersborgs Linjetrafik enl vd:ns uttalande när bolaget inte var på obestånd? Vad visste vd och styrelsen när man registrera bolaget den 2:a juni vilket innebär att man sysslät med detta i minst någon månad eller längre med att ta fram alla handlingar och starta formalisterna för ett nytt bolag. (med så många aktieägare gör man inte detta på en kaffekvart) Därmed måste det anses vara ett uppsåtligt agerande från Buss i Väst.**
- 3) **VL hade en fullgod finansiär som så sent som den 25:e augusti ville ta över VL även om VL begärts i rekonstruktion den 24 juni som framtvings av Bohus Danske Bank. Klart är också att Buss i Väst vägrade betala ut 4,2 miljoner kronor fast VL hade en fordran med minst det dubbla. VL var innan banken sa upp lånet och innan rekonstruktion inte på obestånd i lagens mening även om man hade en förlust i rörelsen.**
- 4) **Buss i Väst delägarna med undantag av 2 och styrelsen tvingar VL i konkurs genom att inte låta annan ägare kliva in i VL bolaget**
- 5) **Det finns all anledning att syna Kalmaravtalet som förhandlades fram av Buss i Väst, som också är godkänt av styrelsen. Samma avtal låter man utreda av en närstående person till Salevik som kritisera vd Marie Louise Bergkvist samt 2**

medarbetare som arbetat fram avtalet. (och dom jobbar kvar...) Likaväl erbjuder man VL köra delar av trafiken och utan att informera VL fast man sitter på kunskapen om att avtalat basera sig på kalkyler som är grovt felaktiga. För VL innebar det en miljon förlust som bolaget inte var förberedd på, än mindre kunde bära detta underskott, inte vid något tillfälle blev VL varnat för att Kalmaravtalet var så tunn i utdelningen att ett underskott kunde förväntas. Den som kan styrka detta bäst av alla är ju Mickael Öberg Bohus Danske Bank som accepterade avtalet som fullgod säkerhet och lämnade ut ett lån på 90 miljoner kronor. (*Bankens ansvar kan inte vara tydligare*)

- 6) För att undvika missförstånd, det går till så i BIVAB att man kalkylerar, ingår avtal och bolagen i BIVAB som utför uppdragen får först i efterhand kunskap om ekonomin.
- 7) Redan i detta skede när BIVAB ingick avtalen med länsbolagen har man också iklätt sig ett ekonomiskt ansvar eftersom VL aldrig fick en information om att avtalet var ett förlustavtal. Det är lindrigt sagt vårdslöst av BIVAB:s vd och Salevik som ordförande.
- 8) Argumentet att andra delägare i BIVAB som kör inom ramen för Kalmar avtalet inte gör underskott – vem vet – håller inte eftersom VL inte har insyn i de övriga bolagens ekonomi.
- 9) Därmed har BIVAB framkallat en onödig konkurs, det finns gott om möjligheter och paragrafer för konkursförvaltaren att utreda ansvarsfrågan och det finns goda anledningar för fordringsägarna begära regress ansvar av BIVAB ägarna samt ett personligt ansvar på styrelsen.
- 10) Agerandet från Bohus Danske Bank kräver en egen utredning, utifrån att chefen var kompis med Salevik och med total insyn i Buss i Väst affärer tillika i VL bolagets affärer kommer det upp en rad intressanta frågeställningar. Är det så att Bohus Danske Bank chefen med Buss i Väst affärer planerade en konkurs i VL för att stärka Buss i Väst och nya bolaget Buss i Väst trafik AB? Det kan inte ha förbigått för någon i Bohus Danske Bank att Mickael Öberg agerat på egen hand och därför förflyttats till annan tjänst. Det är mycket som tyder på att banken nu försöker slingra sig ur ansvarsfrågan. Det är bara konkursförvaltaren som kan framtvinga alla handlingar utan segdragen process.
- 11) Det ligger nära tillhands att se mönstret hur VL tvingades i konkurs. Uno Kjellsson har varit aktiv med att hitta en delägare till VL, det kände Mickael Öberg till sedan 2009. Mickael Öberg har varit med i alla samtal och även med Salevik och till vissa delar har även vd *Marie-Louise Bergkvist* i Buss i Väst varit med i samtalen där Uno redogjorde för en ny delägare.
- 12) Det har funnits gott om tid för Salevik och de närmast invigda att planera en möjlig konkurs där man utgick ifrån att bolaget VL var osäljbart då Buss i Väst sitter på avtalen och tillstånden.
- 13) Det är väl förmodligen enda skälet varför Buss i Väst starta upp ett nytt eget bolag "Buss i Väst trafik ab". Att BIVAB ägarna starta upp ett eget driftbolag är

sannerligen anmärkningsvärt med tanke på alla stridigheter inom BIVAB när det fördelas uppdrag. Hade delägarna i BIVAB vetskap om att detta bolag i framtiden skall intern konkurrera med ägarnas egna bolag?

Salevik säljer som gammal gröt istället "sagan" att det var ett sätt att ta över "russinen" i VL utan att behöva ta över bolaget med tillgångar och skulder. Hela idén bygger på att man skulle skuldsanera VL på leverantörernas och skattebetalarnas bekostnad.

- 14) VL var aldrig i en konkursituation, vid konkurs datumet hade bolaget 9 milj i kassan, 3,2 milj i fordran mot buss i väst, 1,9 milj mot Väst trafik och så tillkommer övervärden på vagnparken och diverse fastigheter med låga eller inga skulder. Aktiekapitalet var inte förbrukat och bolaget hade ingen anledning att söka rekonstruktion om inte BIVAB och Danske Bank tillsammans spelat under täcket och stängt alla bankkonton.
- 15) Det som lyser mellan raderna är att Salevik och Mickael Öberg med all säkerhet suttit och planerade hur man skulle få VL bolaget i konkurs, och enklast var ju att banken stängde bolagets konton därmed var VL tvingat att ställa verksamheten och Buss i Väst kunde plocka det som hade största värdet trafikuppdragen för länsbolagen. (*trodde man...*)
- 16) Banken hade aldrig någon specifik anledning att gå in och stoppa verksamheten då bankens fordring på 19 miljoner är väl täckta och med en personlig borgen från Uno Kjellsson hade banken haft en bättre sits om man låtit bolaget få in en ny ägare som Bergkvara buss. Dels hade man sluppit vara med i konkursen och en möjlig stämning och dessutom fått en ny bra kund till banken. (*Snacka om kapitalförstörning*)
- 17) Konkursförvaltarens uppgift nu är att hitta en köpare till VL, något som försvåras med konstruktionen att Buss i Väst sitter på trafikavtalen. Det är en svaghet men samtidigt en styrka i kommande utredning som otvivelaktig kommer att visa Buss i Väst styrelsen, Salevik, vd Marie-Louise Bergkvist och Bohus Danske Banks agerande där ett livskraftigt bolag tvingas i konkurs för egen snikenhet.
- 18) Det är en lång rad privata leverantörer till VL som också råkar i ekonomisk nöd, också det ett tillräckligt skäl att man går samman och tillsätter egna revisorer samt jurister för en egen analys och plan för åtgärder mot berörda personer inom BIVAB och Bohus Danske Bank.
- 19) En annan utredning som ligger nära till hands är Buss i Väst märkliga avräkningar och hur bolaget egentligen sköter sina redovisningar, en särskilt granskning av revisorn vore på plats, med nedanstående årsredovisningar kan "koncernen" knappt köpa en kvällstidning utan att lämna säkerheter.
- 20) I nedanstående ekonomisk information om Buss i Väst trafik ab och Bus i Väst ab är ingendera tillräcklig solvent för att ingå åtagande i storleksordningen som det krävs att ta över Vänersborgs linjetrafik, titta man vidare på delägarnas bolag och deras ekonomiska möjligheter är det ytterst tveksam om dom tillsammans ens mäktade med att ingå 100 miljoner åtaganden.

Man kan snabbt dra slutsatsen att spelet "Cirkusen" kring VL bolaget handlar om en sällsynt stor kapitalförstörning.

Det vore lindrigt sagt en rättskandal om man inte utreder ansvarsfrågan och regress fordringar, då det på sannolika skäl och med de handlingar som idag föreligger vilka långt ifrån alla är publicerade, så har konkursförvaltaren långt fler som binder upp samtliga enligt min teori.

BIVAB:s aktieägare, Salevik, vd Marie-Louise Bergqvist samt styrelse i förening med Bohus Danske Banks lokalchef Mickael Öberg har framkallat en konkurs som hade kunnat undvikas. Redan denna slutsats i sig är åtalbart med tillhörande regress anspråk.

Med en möjlig regress på över 100 miljoner kronor i potten kan man attrahera Sveriges topp affärsadvokater om fordringsägarna går samman och stämmer även in Uddevalla buss som ägs av kommunen.

Fortsättning följer....

Uppgifter hämtade från <http://www.allabolag.se>

Buss i Väst Trafik AB

Org.nummer: 556810-5083 Bolagsform:
Aktiebolag

BESÖKSADRESS

STORGATAN 53
411 38 Göteborg
Västra Götalands län

STYRELSE OCH ANDRA ÖVERVAKANDE BEFATTNINGAR

Salevik, Lars-Göran Bertil (f. 1948), Ordinarie ledamot,
Styrelseordförande
Andersson, Jan Christer (f. 1960), Ordinarie ledamot
Bergqvist, Marie Louise (f. 1966), Ordinarie ledamot
Plyhm, Lars Ove Christian (f. 1969), Ordinarie ledamot

TILLSYNSBEFATTNINGAR

Önnheim, Nils Gustaf Peter (f. 1951), Revisor
Olsson, Sven Olof Christer (f. 1953), Revisorssuppleant
Önnheim & Olsson Revisionsbyrå Kommanditbolag,
Revisor

Firmatecknare

Firman tecknas av styrelsen
Firman tecknas ensam av
-Bergqvist, Marie Louise
Firman tecknas i förening av
-Plyhm, Lars Ove Christian
-Salevik, Lars-Göran Bertil

Buss i Väst Trafik AB

Org.nummer: 556810-5083 Bolagsform: Aktiebolag

Status: Bolaget är aktivt
Registreringsdatum: 2010-06-02
F-Skatt status: Registrerad för F-skatt
Startdatum för F-Skatt: 2010-09-09
Momsgrupp: Redovisar moms <= 40 miljoner
Momsstatus: Registrerad i Momsregistret
Startdatum för moms: 2010-10-02
Länsäte: Västra Götalands län
Kommunsäte: Göteborg
Ägarförhållande: Privat, ej börsnoterat

BRANSCH

[Transport & Magasinering](#)
[Linjebussverksamhet](#)

VERKSAMHET / ÄNDAMÅL

Bolaget ska bedriva linje- och beställningstrafik med buss samt därmed förenlig verksamhet.

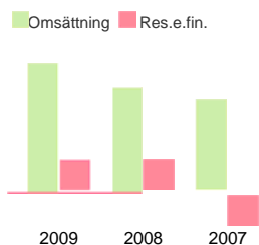
Buss i Väst Aktiebolag

Org.nummer: 556446-9343 Bolagsform: Aktiebolag

VD: Bergqvist, Marie Louise
Registreringsår: 1992

F-Skatt: Registrerad [läs mer](#)

Telefon: 031-139890
Telefax: 031-7119023



BESÖKSADRESS

Storg. 53
411 38 Göteborg
Västra Götalands län
[Visa på karta](#)

BOKSLUT & NYCKELTAL	2009-06	2008-06	2007-06
Antal anställda	8	8	8
Omsättning (TKR)	702 308	567 954	492 627
Res. e. finansnetto (TKR)	3 556	4 854	-309
Årets resultat (TKR)	2 457	3 456	404
Summa tillgångar (TKR)	85 443	84 023	72 466
Vinstmarginal	0,54 %	0,85 %	-0,06 %
Kassalikviditet	124,52 %	123,68 %	120,49 %
Soliditet	22,86 %	21,64 %	20,33 %

	2009-06	2008-06	2007-06
RESULTATRÄKNING			
Nettoomsättning (TKR)	702 308	567 954	492 627
Rörelseresultat (TKR)	3 370	4 052	-1 075
Resultat efter finansnetto (TKR)	3 556	4 854	-309
Årets resultat (TKR)	2 457	3 456	404

	2009-06	2008-06	2007-06
BALANSRÄKNING			
TILLGÅNGAR			
Tecknat ej inbetalt kapital (TKR)	0	0	0
Anläggningstillgångar (TKR)	3 906	3 126	3 423
Omsättningstillgångar (TKR)	81 537	80 896	69 043
Tillgångar (TKR)	85 443	84 023	72 466
SKULDER, EGET KAPITAL OCH AVSÄTTNINGAR			
Eget kapital (TKR)	18 420	17 076	13 620
Obeskattade reserver (TKR)	1 541	1 541	1 541
Avsättningar (TKR)	0	0	0
Långfristiga skulder (TKR)	0	0	0
Kortfristiga skulder (TKR)	65 481	65 405	57 304
Skulder och eget kapital (TKR)	85 443	84 023	72 466

	2009-06	2008-06	2007-06
NYCKELTAL			
Omsättning per anställd (TKR)	87 789	70 994	61 578
Personalkostnader per anställd (TKR)	795	792	1 239
Omsättningförändring	23,66 %	15,29 %	11,38 %
Vinstmarginal	0,54 %	0,85 %	-0,06 %
Soliditet	22,86 %	21,64 %	20,33 %
Kassalikviditet	124,52 %	123,68 %	120,49 %