

Handläggare:
Inger Kjaerboe, 08-508 29 270

Till
Finansroteln

Remissen om Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad

Svar på remiss från Finansroteln (dnr 129-1092/2016).

Sammanfattning och koncernledningens synpunkter

Förslaget till Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad har remitterats till stadens bolag en andra omgång. Skälet till återremitteringen är att det under hösten 2016 gjordes en del fördjupade analyser som har medfört förändringar bl.a. i förslag om val av finansieringsform för leasing. Det innebär att föreslagna leasingform, kallad leasing med option, ska definieras som finansiell leasing. I den nu reviderade strategin föreslås dessutom att möjligheten till att erhålla förmånsbil ska upphöra. De avtal som är ingångna och där förmånsbil har tagits ut föreslås löpa så länge respektive leasingavtal gäller och sägas upp till närmast kommande leasingperiods slut. Vidare har stadens nya miljöprogram inarbetats.

De bolag som svarade på den första remissen (*bilaga 1*) var överlag positiva till den nya fordonsstrategin. Bolagen ser positivt på en utvecklad samordning av stadens fordonshantering för att säkerställa goda miljöval samt en rationell och ekonomisk hantering. I denna remissomgång är det ett begränsat antal bolag som svarat.

Stockholm Vatten och Avfall hänvisar till bolagets synpunkter i tidigare remissvar vad gäller bilpool, bränslemedel m.m.

S:t Erik Försäkring efterlyser en tydligare skrivelse vad gäller avgränsningen av stadens fordonsförsäkring.

Stockholmshem uttrycker oro över att få till en effektiv användning av bilar när rätten att använda privata bilar blir alltför snäv.

Stockholms Stadshus AB har för egen del kommenterat de nu föreslagna förändringarna i återremissen i det tidigare remissvaret (se bilaga 1) och har inget att erinra mot föreslagna tillägg.

Vad gäller bolagens inkomna synpunkter anser koncernledningen att de förändringar som Stockholm Vatten och Avfall samt S:t Erik Försäkring föreslår kan tillgodoses i

inom ramen för det reviderade förslaget på strategi och riktlinjer. Synpunkterna kan i dialog med miljö- och hälsoskyddsnämnden arbetas in i kommande tillämpningsanvisningar som miljö- och hälsoskyddsnämnden har i uppdrag att ta fram.

Koncernledningen anser därutöver att Stockholmshem får göra en analys och en helhetsbedömning av bolagets fordonsanvändning avseende rätten att använda privata bilar i tjänsten. I den analysen får miljöaspekterna och en effektiv fordonsanvändning vägas in så att bolagets miljömål uppnås.

Ärendet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har på uppdrag av kommunfullmäktige tagit fram ett förslag till strategi och riktlinjer för hanteringen av fordon i kommunkoncernen Stockholms stad. Syftet med fordonsstrategin är att skapa tydligare styrning och överblick över hur stadens fordon används och bättre kunna följa upp fordonsrelaterade kostnader.

Förslaget till ny fordonsstrategi innehåller flera huvudområden och strategiska val som omfattar följande.

- Finansiering av fordon.
- Process och ansvarsfördelning för inköp hantering samt avyttring av fordon.
- Hantering av försäkring av fordon.
- Användande av bilpool.
- Styrning via funktionen fleet-management.
- Införandet av en gemensam administrativ hantering av fordonsflottan.

Därutöver beslutade miljö- och hälsoskyddsnämnden om två riktlinjer vilka i detalj reglerar hur och av vem ovanstående ska hanteras i praktiken, samt hur bilförmån (förmånsbil) ska hanteras.

Finansroteln har remitterat "*Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad*" till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till samtliga dotterbolag i koncernen. Svenska Bostäder, Bostadsförmedlingen, Micasa, Stockholms Hamn, SISAB, SGA Fastigheter, Stockholm Parkering, Stockholm Business Region, Stokab, Stadsteatern, S:t Erik Markutveckling och S:t Erik Livförsäkring har valt att inte svara på remissen. Familjebostäder biträder förslaget. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Underremiss

AB Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget har en synpunkt gällande remissen i bilaga 2 under rubriken "Grundläggande principer" stycke 4. Användandet av ordet undantagsfall anser bolaget som väl snävt i avseendet om användandet av egen bil i tjänst. Det finns skälig anledning för flertalet anställda att i vissa fall nyttja eget fordon vid vissa typer av möten av effektivitetsskäl, vid besök hos hyresgäster eller utrymmen i bolagets fastigheter, och den totala körsträckan inte uppnår 750 mil/år. Det blir i så fall per definition inte ett undantag.

Bolaget förblir positivt till det fortsatta miljöarbete som uppmanas (*bilaga 2*).

Stockholm Vatten och Avfall AB:s (SVAB) remissvar har i huvudsak följande lydelse:
Vad gäller förslagets huvudlinje, att hyra fordon upp till 3,5 ton och köpa fordon över 3,5 ton, har SVAB inga synpunkter.

Det huvudområde där SVAB har synpunkter är inom strategi för bränsletyp. Att kunna vidhålla strategin om biogas till 100% ger en ekonomiskt effektiv lösning, då SVAB har egen produktion. Med bränsletyp biogas kan SVAB nå de allra flesta fordonstyper som eftersöks, till skillnad från det begränsade utbudet inom elfordon. Stor del av de specialfordon, samt vissa lastbilar över 3,5 ton, där behov finns kräver dieselfordon då inte marknaden kan erbjuda fossilfria fordon.

Ytterligare ett område där SVAB efterfrågar undantag, är kravet på nyttjande av gemensam bilpool. Mot bakgrund av geografiska behov och nyttjandekrav över hela dygnet behöver verksamheten egen nära bilpool.

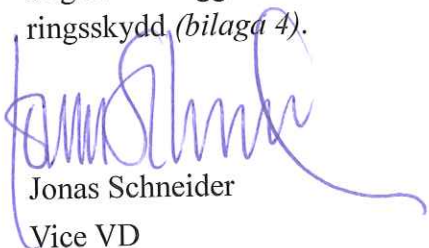
Med verksamhetens behov av högradigt specialutrustade transportfordon samt specialfordon samt den därmed höga investeringskostnaden passar inte bolagets fordon väl för standardisering inom vissa områden. Detta gäller både för utformning av fordonen (påbyggnads- och inredningsutrustning) såväl som hantering vid avyttring (kravet att inte använda fordon äldre än 7 år samt avyttring inom kommunkoncernen).

SVAB välkomnar möjligheterna till förbättrad kostnadsuppföljning och förenklad hantering för bränslestatistik med stöd av en gemensam administration och GPS med kördator (elektronisk körjournal) i samtliga fordon.

SVAB önskar undantag från kravet på drivlina el och kravet att ingå i allmän bilpool. SVAB önskar ändring av kravet på fast maximal fordonsålder vid avyttring till möjlig flexibilitet. För vidare specifika synpunkter, se remissvar (*bilaga 3*).

S:t Erik Försäkrings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

S:t Erik Försäkring ansvarar för att upphandla motorfordonsförsäkring för de fordon som ägs av kommunkoncernen. All administration av tillkommande och avgående fordon, premier m.m. handhas som tidigare av aktuell nämnd/förvaltning, bolag. Vid upphandling av leasinggivare krävs även att leasinggivaren ska kunna tillhandahålla försäkringsskydd (*bilaga 4*).



Jonas Schneider

Vice VD

Bilagor

1. Remissvar AB Stockholmshem
2. Remissvar Stockholm Vatten Holding AB
3. Remissvar S:t Erik Försäkrings AB



Bilaga 1

Handläggare:
Inger Kjaerboe, 08-508 29 270

Till
Finansroteln

Remissen om Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad

Svar på remiss från Finansroteln (Dnr 129-1092/2016).

Sammanfattning

De bolag som svarat på remiss om strategi och riktlinjerna för hantering av fordon och bilförmån ser positivt på en utvecklad samordning av stadens fordonshantering för att säkerställa goda miljöval samt en rationell och ekonomisk hantering. Flera av bolagen är även positiva till förslaget om en central funktion för att hantera stadens fordonssflotta (fleet-management) och att denna funktion kan bidra till att utveckla och effektivisera stadens fordonshantering.

Koncernledningen delar bolagens uppfattning och anser att en samordning av stadens fordonshantering kommer att ge en samlad kunskap och en överblick som ger förutsättningar för en effektiv och billigare hantering. Detta i sin tur gör det lättare att säkerställa professionellt stöd, goda miljöval och en god ekonomi. Strategin harmoniserar med stadens nya upphandlingsprogram och projektet för verksamhetsnära inköp som stadsledningskontoret nu genomför genom införandet av ett kategoristyrkt arbetssätt inom inköpsområdet.

Stadsledningskontoret har efter att Fordonsstrategin med riktlinjer sänts ut på remiss till bolagen genomfört fördjupade analyser inom vissa områden för att säkerställa att strategin är praktisk genomförbar. Detta har bl. a. medfört vissa förändringar i val av finansieringsform som innebär att föreslagen leasingform, kallad leasing med option, ska definieras som finansiell leasing. Köp av fordon ska ske istället för leasing när det avser lastbilar och lätta lastbilar med luftspalt, som anges i föreslagen fordonspolicy. Även personbilar ska inköpas om rätt till momsavdrag saknas som t.ex. hos några av bolagen.

Stadsledningskontoret har även uppdaterat strategin med hänsyn till stadens nya miljöprogram som antogs av kommunfullmäktige under våren 2016. Därutöver föreslår stadsledningskontoret att gränssnitten tydliggörs och att riktlinjerna för fordonshantering utformas på en mer principiell nivå då beslut av riktlinjer fattas av kommunfullmäktige. Miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att komplettera riktlinjerna med tillämpningsanvisningar.

Stadsledningskontoret föreslår dessutom att möjligheten till att erhålla förmånsbil ska upphöra. De avtal som är ingångna och där förmånsbil har tagits ut föreslås löpa så länge respektive leasingavtal gäller och sägas upp till närmast kommande leasingperiods slut.

Stadsledningskontoret har fört en dialog med Stockholms Stadshus AB om föreslagna förändringar i förhållande till remissen. Koncernledningen har inget att erinra mot förslagen. Koncernledningen konstatera även att de synpunkter som exempelvis Stockholm Vatten framfört avseende bränslemedel och bilpool kan tillgodoses både genom stadsledningskontorets förslag och genom dialog med miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Ärendet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har på uppdrag av kommunfullmäktige tagit fram ett förslag till strategi och riktlinjer för hanteringen av fordon i kommunkoncernen Stockholms stad. Syftet med fordonsstrategin är att skapa tydligare styrning och överblick över hur stadens fordon används och bättre kunna följa upp fordonsrelaterade kostnader.

Förslaget till ny fordonsstrategi innehåller flera huvudområden och strategiska val som omfattar följande.

- Finansiering av fordon.
- Process och ansvarsfördelning för inköp hantering samt avyttring av fordon.
- Hantering av försäkring av fordon.
- Användande av bilpool.
- Styrning via funktionen fleet-management.
- Införandet av en gemensam administrativ hantering av fordonsflottan.

Därutöver beslutade miljö- och hälsoskyddsnämnden om två riktlinjer vilka i detalj reglerar hur och av vem ovanstående ska hanteras i praktiken, samt hur bilförmån (förmånsbil) ska hanteras.

Finansroteln har remitterat "*Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad*" till bl. a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till samtliga dotterbolag i koncernen. Familjebostäder, Bostadsförmedlingen, Stockholms Hamn, SISAB, SGA Fastigheter, Stockholm Business Region, S:t Erik Markutveckling, S:t Erik Livförsäkring och S:t Erik Försäkring har valt att inte svara på remissen. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Underremiss

AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Svenska Bostäder ser positivt på att staden får en koncernövergripande fordonsstrategi. Likaså om miljö- och hälsoskyddsnämnden får uppdraget att genomföra en gemensam upphandling av laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider.

Bolaget önskar att fordonsstrategin kompletteras med en möjlighet att erbjuda förmånsbil till medarbetare som har ett stort behov av att köra egen bil i tjänsten. Exempel på

roller där bolaget ser att det i ett flertal fall finns behov av egen bil i tjänsten är projektledare och installationsledare med flera husprojekt som är geografiskt utspridda över hela staden. Att åka kollektivt mellan dessa platser är orimligt ur tids- och effektivitetsperspektiv. Arbetsdagen påbörjas och/eller avslutas ofta inte på kontoret (i Vällingby), vilket medför att en bilpoolsbil eller ett fordon som ska hämtas och lämnas i anslutning till kontoret inte är ett reellt alternativ till den egna bilen.

Genom att i dessa fall kunna erbjuda förmånsbil kan bolaget erbjuda ett alternativ till egen bil i tjänsten och därigenom minska miljöpåverkan även från dessa resor. För att utvärdera behov av förmånsbil kan en checklista arbetas fram.

Bolaget ser positivt på en bilpoolstjänst som är gemensam för hela staden. För att våra lokalkontor ska ha nytta av den är det viktigt att tjänsten är tillgänglig i anslutning till dessa platser. Det är också positivt om bilpoolen senare kan utökas med cyklar, elcyklar mm.

Bolaget har fordon som kör under 750 mil per år. Dessa bilar används dagligen i samband med service och underhåll i våra hyresgästers lägenheter. Körsträckan är sällan lång, men bilarna behövs för att transportera verktyg och reservdelar. Bilpool är inte ett realistiskt alternativ i dessa fall.

Svenska Bostäder ser positivt på att staden får en koncernövergripande fordonsstrategi. Likaså om miljö- och hälsoskyddsnämnden får uppdraget att genomföra en gemensam upphandling av laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider (*bilaga 1*).

AB Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholmshem ser positivt på en utvecklad samordning av stadens fordonshantering för att säkerställa goda miljöval och en ekonomisk hantering. Stockholmshem välkomnar särskilt förslaget om en central Fleet-Managementfunktion. Denna har potential att underlätta fordonshanteringen, vilket Stockholmshem välkomnar (*bilaga 2*).

Micasa Fastigheter i Stockholm AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Micasa Fastigheter ställer sig positiva till en samlad lösning för stadens långsiktiga strategi för hantering av fordon.

Strategin med tillhörande riktlinjer ger förutsättningar för ett professionellt samlat stöd till fordonsansvariga när det gäller allt från anskaffning, uppföljning och administration samt avveckling av fordon. Detta bör leda till en positiv utveckling i staden vad gäller både ekonomi och miljö samt en avlastning för förvaltningar och bolag (*bilaga 3*).

Stockholm Vatten Holding AB:s (SVAB) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Vad gäller förslagets huvudlinje, att hyra fordon upp till 3,5 ton och köpa fordon över 3,5 ton, har SVAB inga synpunkter.

Det huvudområde där SVAB har synpunkter är inom strategi för bränsletyp. Att kunna vidhålla strategin om biogas till 100% ger en ekonomiskt effektiv lösning, då SVAB har egen produktion. Med bränsletyp biogas kan SVAB nå de allra flesta fordonstyper som eftersöks, till skillnad från det begränsade utbudet inom elfordon. En stor del av de spe-

cialfordon, samt vissa lastbilar över 3,5 ton, där behov finns kräver dieselfordon då inte marknaden kan erbjuda fossilfria fordon.

Ytterligare ett område där SVAB efterfrågar undantag, är kravet på nyttjande av gemensam bilpool. Mot bakgrund av geografiska behov och nyttjandekrav över hela dygnet behöver verksamheten egen nära bilpool.

Med verksamhetens behov av höggradigt specialutrustade transportfordon samt specialfordon samt den därmed höga investeringskostnaden passar inte bolagets fordon väl för standardisering inom vissa områden. Detta gäller både för utformning av fordonen (påbyggnads- och inredningsutrustning) såväl som hantering vid avyttring (kravet att inte använda fordon äldre än sju år samt avyttring inom kommunkoncernen).

SVAB välkomnar möjligheterna till förbättrad kostnadsuppföljning och förenklad hantering för bränslestatistik med stöd av en gemensam administration och GPS med kördator (elektronisk körjournal) i samtliga fordon.

SVAB önskar sålunda undantag från kravet på drivlina el och kravet att ingå i allmän bilpool samt ändring av kravet på fast maximal fordonsålder vid avyttring till möjlig flexibilitet (*bilaga 4*).

AB Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stokab använder sina fordon för att planera, bygga och underhålla stadens fiberoptiska nät och fordonen utgör ett viktigt arbetsredskap för att driva nätets fortsatta utveckling.

Stokab uppfyller kraven i stadens nuvarande riktlinjer för hantering av fordon och de krav som återfinns i föreliggande förslag till riktlinjer. Stokab ser det som positivt att staden vill skapa sig en överblick över sin fordonsflotta ur ett ekonomisk, ekologisk och säkerhetsmässigt perspektiv.

Stokab har relativt nyligen upphandlat nya avtal avseende sin fordonshantering med Leaseplan. Avtalen löper fram till 2019 och samtliga, under avtalen upphandlade bilar, uppfyllde de krav som staden hade vid tidpunkten för upphandlingen. Stokab välkomnar möjligheten att utvärdera om det är görligt att flytta över dessa avtal till den av staden upphandlade leverantören av leasing eller om det är mer ändamålsenligt att låta dessa avtal fortsätta avtalstiden ut. I avtalen ingår administration för bilarna, vilken Stokab i enlighet med förslaget avser fortsätta avtalstiden ut.

Stokab har fem ombyggda teknikbussar som väger under 3,5 ton som klassificeras som specialfordon och som är specialanpassade för Stokabs verksamhet. Enligt förslaget gäller särskilda regler för specialfordon. Det är väsentligt för Stokabs verksamhet att bolaget även fortsättningsvis har möjlighet att krävställa sådana specialfordon vid upphandling/avrop/beställning. Anledningen till detta är att Stokabs fordon inte bara är ett transportmedel för person och material, utan även ofta är den arbetsplats där ett koncentrationskrävande fiberoptiskt arbete ska utföras. Fordonets inredning är därför framtagen för att personalen ska ha en så god arbetsmiljö som är möjligt. Stokabs bilar och teknikbus-

sar ingår i Stokabs beredskapsorganisation och det är därför centralt att dessa finns tillgängliga på Stokab dygnet runt (*bilaga 5*).

Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

I förslaget om att inrätta elektronisk körjournal i fordonen har bolaget inga synpunkter, om införandet endast gäller poolbilar. En farhåga som bolaget vill förmedla är att om elektroniska körjournaler införs i bolagets drift- och arbetsfordon kan det generera extra administration, eftersom fordonsansvarig då skulle behöva dokumentera varje start och stopp med resmål och syfte.

Bolagets verksamhet nyttjar rena arbetsfordon i sin dagliga verksamhet och uppnår därför flertalet start och stopp under en arbetsdag. Värdet av elektronisk körjournal i arbetsbilar kan därför inte försvara arbetsinsatsen för bolaget.

Stockholm Parkering vill avslutningsvis tillägga att tjänsten för dekalering och foliering torde kunna ingå i en gemensam upphandling för att bli än mer förmånlig (*bilaga 6*).

Stockholms Stadsteater AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Stadsteater AB har en miljöklassad personbil och en mindre lastbil som drivs med gas. Från företagets sida har det självfallet varit ett högst medvetet val att av miljöskäl välja fordon som i möjligaste mån inte drivs av fossilbaserat bränsle.

Stockholms Stadsteater AB anser att ett fossilbränslefritt Stockholm är ett mycket angeläget mål. Däremot anser bolaget att det ligger utanför deras kompetens att i övrigt värdera de olika synpunkter som anges i Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040 (*bilaga 7*).

Koncernledningens synpunkter

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har på uppdrag av kommunfullmäktige tagit fram en långsiktig strategi för kommunkoncernens fordon i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB. Målet med strategin är att Stockholms stad ska ha en fordonsflotta som strävar mot tre av grundpelarna i Vision 2040, Ett klimatsmart Stockholm, ett ekonomiskt hållbart Stockholm och ett demokratiskt hållbart Stockholm. Strategin pekar ut riktningen för Stockholms stads fordonsanskaffning och fordonsinnehav med mål att optimera hanteringen, minska riskerna och erhålla en bättre överblick över kostnaderna. Strategin är en viktig del i arbetet för ett ekonomiskt och ekologiskt hållbart Stockholm.

Riktlinjerna visar hur hanteringen av fordon ska organiseras och skötas inom staden. Riktlinjerna inkluderar även förmånsbilar samt egen bil i tjänsten och bilpoolsbilar. Syftet är även att klargöra ansvarsfrågan när det gäller koncernens fordon mellan fleet-management funktionen på miljöförvaltningen, serviceförvaltningen och respektive nämnd och bolag.

De bolag som svarat på remissen är i huvudsak positiva till att stadens fordonshantering samordnas. Både Svenska Bostäder och Stockholmshem ser positivt på en utvecklad samordning av stadens fordonshantering för att säkerställa goda miljöval och en ekonomisk hantering. Bostadsbolagen är även positiva till förslaget om en central fleet-

managementfunktion och Stockholmshem anser att denna funktion har potential att underlätta fordonshanteringen

Micasa Fastigheter anser att strategin med tillhörande riktlinjer ger förutsättningar för ett professionellt samlat stöd till fordonsansvariga när det gäller allt från anskaffning, uppföljning och administration samt avveckling av fordon.

Stockholm Vatten välkomnar möjligheterna till förbättrad kostnadsuppföljning och förklarad hantering

Koncernledningen delar bolagens uppfattning och anser att en samordning av stadens fordonshantering kommer att ge en samlad kunskap och en överblick som ger förutsättningar för en effektiv och billigare hantering. Detta i sin tur gör det lättare att säkerställa professionellt stöd, goda miljöval och en god ekonomi. Strategin harmoniserar med stadens nya upphandlingsprogram och projektet för verksamhetsnära inköp som stadsledningskontoret nu genomför genom införandet av ett kategoristyrkt arbetssätt inom inköpsområdet.

Stockholm Vatten har dock pekat på några områden där de efterlyser undantag från strategin. Det gäller bland annat undantag från kravet på nyttjande av gemensam bilpool. Orsaken är hur bolagets bilar behöver nyttjas på grund av jourverksamhet och att bolagets verksamheter behöver bilpool geografiskt nära. Bolaget har även speciella behov för sin verksamhet såsom behov av höggradigt specialutrustade transportfordon samt specialfordon vilket inte passar för standardisering

Stockholm Vatten har även synpunkter på skrivningarna avseende drivmedel. Det är angeläget för bolaget att kunna hålla sin strategi om biogas till minst 85 procent. Bolaget har egen produktion och försäljning, vilket ger en ekonomisk effektiv lösning.

Svenska Bostäder har önskemål om att strategin kompletteras med en möjlighet att erbjuda förmånsbil till medarbetare som har ett stort behov av att köra egen bil i tjänsten.

Stadsledningskontoret har efter att Fordonsstrategin med riktlinjer sänts ut på remiss genomfört fördjupade analyser inom vissa områden för att säkerställa att strategin är praktisk genomförbar. Detta har bland annat medfört vissa förändringar i val av finansieringsform som innebär att föreslagen leasingform kallad leasing med option ska definieras som finansiell leasing. Köp av fordon ska ske istället för leasing när det avser lastbilar och lätta lastbilar med luftspalt, som anges i föreslagen fordonspolicy. Även personbilar ska inköpas om rätt till momsavdrag saknas som hos några av bolagen.

Stadsledningskontoret har även uppdaterat strategin med hänsyn till stadens nya miljöprogram som antogs av kommunfullmäktige under våren 2016. Därutöver föreslår stadsledningskontoret att gränssnitten tydliggörs och att riktlinjerna för fordonshanteringen utformas på en mer principiell nivå då beslut av dessa fattas av kommunfullmäktige. Kommande upphandlingar och teknikutveckling kan medföra frekventa förändringar i riktlinjerna. Mot denna bakgrund föreslår stadsledningskontoret att riktlinjerna renodlas

och att istället miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att komplettera riktlinjerna med tillämpningsanvisningar som vid behov kan revideras.

Stadsledningskontoret föreslår dessutom att möjligheten till att erhålla förmånsbil ska upphöra. De avtal som är ingångna och där förmånsbil har tagits ut föreslås löpa så länge respektive leasingavtal gäller och sägas upp till närmast kommande leasingperiods slut.

Stadsledningskontoret har fört en dialog med Stockholms Stadshus AB om föreslagna förändringar i förhållande till remissen. Koncernledningen stödjer föreslagen och konstaterar att de synpunkter som exempelvis Stockholm Vatten framfört avseende bränslemedel och bilpool bör kunna tillgodoses både genom stadsledningskontorets förslag och genom dialog med miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Jonas Schneider

Vice VD

Remissvar: Remiss om strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad

AB Stockholmshem får härmed avge följande remissvar över rubricerat ärende.

Bolagets synpunkter

Bolaget har en synpunkt gällande remissen i bilaga 2 under rubriken "Grundläggande principer" stycke 4. Användandet av ordet undantagsfall anser bolaget som väl snävt i avseendet om användandet av egen bil i tjänst. Det finns skälig anledning för flertalet anställda att i vissa fall nyttja eget fordon vid vissa typer av möten av effektivitetsskäl, vid besök hos hyresgäster eller utrymmen i bolagets fastigheter, och den totala körsträckan inte uppnår 750mil/år. Det blir i så fall per definition inte ett undantag.

Bolaget förblir positivt till det fortsatta miljöarbete som uppmanas.

Med vänlig hälsning
AB STOCKHOLMSHEM

Linus Johansson
TfVD



Remissvar angående förslag till Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad från Stadshusledningskontoret

INLEDNING

Finansroteln har remitterat tidigare föreslagen strategi till koncernledningen. Med denna underremiss till samtliga dotterbolag önskar koncernledningen synpunkter på vad som framförs i remissen.

Ärende "Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad" remitterades ut den 23 juni för behandling i stadens nämnder och bolag under hösten. Efter att remissvaren inkommit har strategin och riktlinjerna reviderats utifrån inkomna synpunkter. Då de förändringar som föreslås efter remissrundan är omfattande behöver strategin och riktlinjerna återigen skickas ut på remiss till de främst berörda nämnderna och bolagen för att ärendet ska uppfylla beredningstvävet.

Stadens Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad anger den långsiktiga inriktningen och de gemensamma ramar som ska gälla för stadens fordonsinnehav och hantering. Strategin och riktlinjerna har sin utgångspunkt i de inriktningsmål som anges i Stockholms stads Vision 2040. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har på uppdrag av kommunfullmäktige tagit fram ett förslag som avhandlades i grundremissen som denna underremiss utgår ifrån.

I detta dokument lämnar Stockholm Vatten AB, vidare refererat till SVAB, nedan underremissvar med synpunkter på följande bilagor

- Bilaga 16MB400-2. Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen (svar på tidigare remiss – stadsledningskontorets svar på remiss)
- Bilaga 16MB400-3. Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen (föreslagna ändringar i fordonsstrategi)
- Bilaga 16MB400-4. Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen (Bilaga 2 föreslagna ändringar i riktlinjerna).

Till detta underremissvar bifogas SVABs svar på tidigare remiss, under filnamnet Remissvar gällande stadens fordonsstrategi, för att på sätt inte behöva upprepa tidigare synpunkter samt för att säkerställa att tidigare önskemål om dispenser/avvikelser inte faller bort. Till detta underremissvar bifogas även en kortare sammanfattning på detta underremissvar, under filnamnet Ärende Underremissvar gällande stadens fordonsstrategi sammanfattning.

STOCKHOLM VATTENS SYNPUNKTER

Förslag till beslut, bilaga 16MB400-2

Förtydligande av vad som avses med angivet Övergångsförfarande som hänvisas till i Förslag till beslut, bilaga 16MB400-2, önskas. Specifikation på detta kan inte återfinnas i medskickade bilagor till underremissen. Detta är av betydelse då det antyds kunna innehålla krav på bolag och nämnder att uppfylla. I tidigare remiss i samma ärende återfinns dock Övergångsförfarande i Tjänsteutlåtande Dnr 2015-17308. Här återfinns övergångskrav på användning av körjournal medan det inte är formulerat som specifikt övergångskrav i denna underremiss. SVAB tolkar skrivningen så att det vid utbyte av fordon ska finnas elektronisk körjournal men ej nödvändigt i det fall att fordonet har löptid kvar i leasingperioden.

Dock önskas förtydliganden vad som är syftet med kravet på körjournal, då det ges möjlighet att använda både manuell eller elektronisk i befintlig flotta. Vilken information avkrävs av organisationen?

Fordonsstrategi, bilaga 16MB400-3

Vid Fordonsmöte per den 2016-12-06 organiserat av Fleet Management på Miljöförvaltningen samt vid referensgruppsmöte 2016-25 gällande krav på fakturering av Fordonsadministration, organiserat av Fleet Management framkommer att utrustning och påbyggnad ej ska leasas utan mot bakgrund av möjligheten av lyfta full moms köpas vid införskaaffandet. Detta skulle för bolagen innebära administrativa ålägganden (upphandling, registrering, anläggningsbokföringar samt försäljningar) om inte hela uppgörelsen (både fordon och påbyggnad) samlas i en affär. SVAB önskar dispens från kravet att dela upp affären och köpa utrustningen vid införskaaffandet då momsavdraget inte väger upp kostnaden för ytterligare hantering och administration.

Riktlinjer för hantering av fordon, bilaga 16MB400-4

Vad gäller kravet på ISA, (sidan 7 längst ned samt sidan 9 sista stycket) med beslut fattat i KF Dnr 314-1099/2010, önskas förtydligande vad syftet med kravet är och därmed vilken lösning som kan uppfylla kravet. I det fall att syftet är att i realtid kunna notifiera föraren om hastighetsöverträdelse kan ISA-lösningen inte garantera syftet då funktionen med enkla medel kan kopplas ur funktion. Det finns även invändningar mot användning av ISA från Datainspektionen utifrån integritetskränkning vilket skulle kräva förarens medgivande. Om syftet är att i kunna kontrollera den skilda förarens körning i efterhand kan detta göras i befintliga elektroniska körjournaler och på så sätt fungera korrekt/åtgärdande. SVAB menar att kostnaden för ISA-tjänsten inte på något sätt står i paritet med den ev funktion som kan levereras. Investeringskostnaden per fordon inkl installation och hårdvara ligger i häradet 10.000 SKR plus löpande avtal med ca 100 SKR i månaden. I befintliga elektroniska körjournaler inkluderas idag tjänsten i ordinarie löpande kostnad. SVAB önskar således ett förtydligande på detta krav och i det fall att syftet är korrigering i realtid, begär SVAB dispens/avvikelse av både ekonomiska och funktionella skäl.

Vidare önskas förtydliganden på vad som avses med "årliga samordnade avrop" hänvisning till bilaga 16MB400-4 sidan 3 och 5 under Anskaffande av fordon. Indikativt tolkar

SVAB detta som att den samlade kommunkoncernen vid fasta tidpunkter, exempelvis på månadsbasis, gör gemensamma avrop. Något annat, dvs avrop mer sällan, skulle kunna innebära att enskilda bolag och nämnder kan behöva vänta och/eller missa dessa tidpunkter med de konsekvenser som detta kan innebära, som tex onödigt långa väntetider, ökade kostnader, avvarande av fordon. SVAB önskar således att skrivningen förtydligas till att innebära avrop minimum månadsvis. I det fall att samordnande avrop har striktare tolkning begär SVAB dispens för att kunna avropa enligt egen flexibel plan.

Vad gäller leasingperiodens stipulerade längd återfinns flera olika skrivningar i de olika dokumenten. På visst ställe förekommer skrivningen "föreslagna leasingperioden om 4 år kvarstår" (se bilaga 16MB400-2, sid 4 första stycket) och på annat ställe förekommer skrivningen att perioden "ska vara minst 48 månader." se bilaga 16MB400-4, sid 6 näst sista stycket). SVAB tolkar underremissen så att bolagen själva kan välja leasingperioden så länge den är minimum 48 månader.

I förra remissen, som bilagts detta remissvar för att säkerställa tidigare synpunkters aktualitet, lyfte bolaget fram synpunkt angående driftskrav att avyttra fordon äldre än 7 år samt med körsträcka över 12000 mil samt under 6 000 mil. Mot bakgrund av stora ekonomiska investeringar i SVABs fordon önskar bolaget nyttja sina fordon längre med hänsyn tagen till fordonets skick. För specialfordon förekommer även mindre körsträckor än 6000 mil totalt. (Referens till bilaga 16MB400-4, sid 9 tredje stycket nedifrån).

Krister Schultz, VD Stockholm Vatten AB

Underremiss avseende Strategi och riktlinjer för hant- ring av fordon för Kommunkoncernen Stockholms stad

S:t Erik Försäkrings AB:s synpunkter - sammanfattning

- S:t Erik Försäkring ansvarar för att upphandla motorfordonsförsäkring för de fordon som ägs av kommunkoncernen.
- All administration av tillkommande och avgående fordon, premier m.m. handhas som tidigare av aktuell nämnd/förvaltning, bolag.
- Vid upphandling av leasinggivare kravställs även att leasinggivaren ska kunna tillhandahålla försäkringsskydd.
- I bilaga 1 ändras skrivningen om "Försäkring genom S:t Erik Försäkring AB" till följande:

Alla fordon som framförs på allmän väg ska minst vara trafikförsäkrade. För personbilar gäller vanligtvis att bilar yngre än 3 år och med en körsträcka under 12 000 mil har en vagnskadeförsäkring från tillverkaren. Därför behöver oftast inte personbilar yngre än 3 år ha mer än en delkaskoförsäkring, d.v.s. en halvförsäkring. När bilen är mer än 3 år kan och bör försäkringen kompletteras med en försäkring som motsvarar vagnskadegarantin, en s.k. helkasko-försäkring, dvs. en helförsäkring.

Lätta lastbilar har oftast ingen vagnskadegaranti och behöver då en helkaskoförsäkring från dag 1.

~~Hanteringen av alla Stockholms stads försäkringar kring fordonen sköts av S:t Erik Försäkring AB, som har upphandlat försäkringslösning för alla stadens fordon.~~

Försäkring av fordonen sker antingen genom av S:t Erik Försäkring upphandlad försäkringsgivare eller genom leasinggivaren, allt beroende på om fordonet registrerats som ägare/brukare med något av kommunkoncernens organisations- eller filialnummer eller inte, se vidare "Riktlinjer för hant-
ring av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad. Respektive

nämnd/förvaltning/bolag ansvarar för att anmälan och avanmälan av fordon sker direkt till aktuell försäkringsgivare.

- I bilaga 2 ändras skrivningen om "Försäkring" till följande:

~~S:t Erik Försäkring AB ansvarar för all hanteringen (upphandling och avtalsvård) av Stockholms stads försäkringar rörande fordon.
Se avtal hos www.sterikforsakring.se~~

S:t Erik Försäkring har upphandlat en motorfordonsförsäkring för fordon ägda av kommunkoncernen. Registreringspliktiga fordon som finns registrerade med något av kommunkoncernens organisation- eller filialnummer som ägare/brukare blir automatiskt försäkrade. För icke registreringspliktiga fordon måste anmälan ske manuellt.

Leasade fordon som ej är ägda av kommunkoncernen och inte är registrerade på kommunkoncernens organisationsnummer eller filialnummer måste försäkras via leasinggivaren.

Respektive nämnd/förvaltning/bolag ansvarar för att anmälan och avanmälan av fordon sker direkt till aktuell försäkringsgivare samt för all administrativ handläggning av premier och skador m.m.

Se vidare www.sterikforsakring.se

- I bilaga 2 utökas ansvaret för fordonsansvarig till att även avse administrativ hantering av försäkring inkluderat:
 - anmälan, avanmälan och skadeanmälan avseende fordon
 - premie
 - försäkringsbrev

S:t Erik Försäkrings AB:s synpunkter - bakgrund

S:t Erik Försäkring ansvarar idag för att upphandla en extern motorfordonsförsäkring för de fordon som kommunkoncernen äger.

Administration av tillkommande och avgående fordon, fakturor avseende försäkringspremier och hantering av försäkringsbrev m.m. hanteras av respektive nämnd/förvaltning/bolag direkt mot försäkringsgivaren. Denna ordning bör kvarstå då S:t Erik Försäkring varken har kunskaper om alla fordonstransaktioner som sker på olika nivåer eller resurser för denna administrativa hantering. Lämpligen ansvarar fordonsansvarig för detta, eftersom den funktionen har bäst kontroll över vilka fordon som respektive enhet har.

I den nuvarande motorfordonsförsäkringen blir samtliga registreringspliktiga fordon som finns registrerade med något av kommunkoncernens organisations- eller filialnummer som ägare/brukare automatiskt försäkrade hos den externa försäkringsgivaren. För icke

registreringspliktiga fordon t.ex. anläggningsmaskiner, mopeder, traktorer, gräsklippare, måste respektive nämnd/förvaltning/bolag själv anmäla in det aktuella fordonet till den externa försäkringsgivaren för att fordonet ska kunna försäkras.

Avseende leasade fordon försäkras dessa idag mestadels genom att leasinggivaren tillhandahåller försäkringsskydd, ngt som måste kravställas vid en eventuell upphandling av leasinggivare. Anledningen till detta är att de externa försäkringsgivarna inte kan försäkra ett fordon som inte är registrerat på kommunkoncernen.

Avgörande för frågan om leasingbilar kan ingå i det externa försäkringsskyddet är således om leasingupplägget innebär att kommunkoncernen (eller enhet ingående däri) kommer att vara registrerad i trafikregistret som ägare/brukare av fordonet eller inte. Står leasinggivaren registrerad på fordonet måste kommunkoncernen ordna försäkringsskydd via leasinggivaren.

Då registrering av fordonen kan variera vid leasing är det mest lämpligt att försäkringsskydd för leasade fordon hanteras av leasinggivaren.

Erik Fischer

Olle Karlsson

Bolagsjurist
S:t Erik Försäkrings AB

Kundansvarig
S:t Erik Försäkrings AB