

Utlåtande 2015:119 RI+V (Dnr 129-1408/2015)

Hantering av fordon inom kommunkoncernen i Stockholms stad

Uppdrag att utarbeta ett förslag till strategi

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB utarbeta ett förslag till en långsiktig strategi för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad i enlighet med vad som sägs i utlåtandet. Förslaget till strategi ska omfatta förmånsbilar och inriktningen är att tidigare riktlinjer för förmånsbilar ska ersättas.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att överväga inrättade av en central funktion med ansvar för utförande av kommunkoncernens gemensamma fordonshantering i enlighet med vad som sägs i utlåtandet.
3. Finansiering av miljö- och hälsoskyddsnämndens kostnader om 2,0 mnkr för år 2016 beaktas i samband med upprättande av ärendet ”Avstämning av mål och budget 2016”.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

Finansiering av miljö- och hälsoskyddsnämndens beräknade kostnader för år 2015 om 0,7 mnkr sker ur Central medelsreserv: 2. *Till kommunstyrelsens förfogande för oförutsedda behov* och regleras i samband med tertialrapport 2.

Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

Stockholms stad har idag ingen gemensam strategi för hur fordon ska hanteras inom kommunkoncernen. För att optimera hanteringen, minska riskerna och erhålla en bättre överblick över kostnaderna föreslås kommunfullmäktige i ärendet att ge miljö- och hälsoskyddsnämnden, i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB, i uppdrag att ta fram en långsiktig strategi avseende kommunkoncernens fordonspark inklusive förmånsbilar.

Som en del av strategin föreslås att:

- Kommunkoncernen Stockholms stad finansierar fordon genom ”operationell leasing light”.
- Stockholms stad agerar som en kund (för alla förvaltningar och bolag) vid upphandling av fordonsleverantörer. Vagnparken renodlas genom modelloptimering och antal fordon begränsas till ett fåtal utifrån verksamheternas olika syften.
- Stockholms stad ska upphandla koncernövergripande bilpool. Bilpooler ska vara lokaliserade där stadens förvaltningar och bolag redan idag har fordon.
- Stockholms stad ska teckna service- och reparationsavtal med fordonsleverantören under tiden fordonen är leasade enligt principen ”operationell leasing light”. I de fall Stockholms stad väljer att köpa ut fordon efter leasingavtalets utgång ska staden upphandla en extern part som tar ett helhetsansvar.
- Stockholms stads nuvarande bränsleavtal kompletteras med uppgift om mätarställning vid varje tankningstillfälle. Detta är inte aktuellt för förmånsbilar då dessa inte omfattas av bränsleavtalet.
- Stockholms stad ska upphandla ett externt hanteringsbolag för all administration av fordon.
- Stockholms stad ska upphandla en extern försäljningskanal som garanterar att försäljning av fordonen sker till ett marknadsmässigt pris.
- En ny funktion inrättas inom miljö- och hälsoskyddsnämnden. Den nya funktionen ansvarar för kommunkoncernens långsiktiga strategi avseende riskhantering, kostnader och handhavande av kommunkoncernens fordon.

- Finansiering av den nya funktionen föreslås av stadsledningskontoret att hanteras i samband med budget 2016.
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden får, i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB, i uppdrag att ta fram förslag på en för kommunkoncernen övergripande strategi för hantering av fordon inom kommunkoncernen Stockholms stad och återkomma till kommunfullmäktige.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret och utarbetats i samråd med Stockholms Stadshus AB, miljö- och hälsoskyddsförvaltningen och serviceförvaltningen.

Våra synpunkter

Det finns idag ingen enhetlig strategi för hur fordon ska hanteras inom kommunkoncernen. En gemensam fordonsstrategi är en viktig del i arbetet för ett ekonomiskt och ekologiskt hållbart Stockholm. Därför föreslås i detta ärende miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att ta fram ett långsiktigt program avseende kommunkoncernens fordonspark inklusive förmånsbilar.

Ett långsiktigt program avseende kommunkoncernens fordonspark inklusive förmånsbilar kommer bidra till att optimera hanteringen, minska riskerna och erhålla en bättre överblick över kostnaderna för fordon i Stockholms stad. Syftet är att få en ändamålsenlig strategi inklusive avtal på plats som effektivt stödjer hantering av fordon inom hela kommunkoncernen. Detta skulle ge Stockholms stad en bättre kontroll över kostnader och risker inom samtliga delar av fordonsfrågan, dvs. finansiering, hantering av fordon och administration. Sammantaget bör detta leda till såväl minskade kostnader som minskade risker för staden.

Stockholms stad har under närmare två decennier verkat för en utveckling mot en högre andel miljöbilar samt miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm. Staden har långtgående miljö- och klimatmål där Stockholm ska vara fossilbränslefrött år 2040, luftkvaliteten ska förbättras och trafiken ska minska. Kommunfullmäktige har tidigare antagit ”Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm”. En gemensam fordonsstrategi är ett viktigt verktyg för att kunna arbeta mot detta mål.

I stadens styrande dokument anges att Stockholm ska växa, samtidigt som trafik- och miljöproblemen ska minska. Bilpooler bidrar till att uppfylla flera av stadens mål eftersom införandet av bilpooler ofta leder till minskad bilanvändning, lägre utsläpp och minskat parkeringsbehov. En upphandling av en central bilpool ligger i linje med flera av Stockholms stads redan tagna mål och därmed i enlighet med framkomlighetsstrategin, miljöbilsstrategin samt översiktsplanen. För att en bilpoolslösning ska få önskad effekt krävs också ett aktivt förändringsarbete. Exempelvis behöver införandet av en bilpoolslösning genomföras parallellt med andra åtgärder som till exempel informationsinsatser, revidering av riktlinjer för resor i tjänsten, införande av ett internt klimatkompensationssystem, insatser för att minska resandebehovet samt insatser för att flytta resande till gång, cykel och kollektivtrafik.

Kommande förslag till strategi ska remitteras till Stockholms Stadshus AB och samtliga berörda nämnder.

Bilagor

1. Stockholms stads rapport 2014-11-10, Hantering av fordon inom Stockholms kommunkoncern, analys och rekommendationer
2. Bilpoolsutredning för Stockholm stad

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB utarbeta ett förslag till en långsiktig strategi för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad i enlighet med vad som sägs i utlåtandet. Förslaget till strategi ska omfatta förmånsbilar och inriktningen är att tidigare riktlinjer för förmånsbilar ska ersättas.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att överväga inrättade av en central funktion med ansvar för utförande av kommunkoncernens gemensamma fordonshantering i enlighet med vad som sägs i utlåtandet.
3. Finansiering av miljö- och hälsoskyddsnämndens kostnader om 2,0 mnkr för år 2016 beaktas i samband med upprättande av ärendet ”Avstämning av mål och budget 2016”.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning att kommun fullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

Finansiering av miljö- och hälsoskyddsnämndens beräknade kostnader för år 2015 om 0,7 mnkr sker ur Central medelsreserv: 2. *Till kommunstyrelsens förfogande för oförutsedda behov* och regleras i samband med tertialrapport 2.

Stockholm den 21 oktober 2015

På kommunstyrelsens vägnar:
KARIN WANNGÅRD

Katarina Luhr

Ulrika Gunnarsson

Ärendet

Kommunkoncernen Stockholms stad (Stockholms stad) har idag ca 800 fordon fördelade på förvaltningar och bolag i syfte att kunna utföra den verksamhet och service som kommunen svarar för. Det finns idag ingen enhetlig strategi för hur fordon ska hanteras inom kommunkoncernen. Det har medfört att Stockholms stad inte har några centralt upphandlade avtal för hantering av fordon som omfattar hela kommunkoncernen. Detta har skapat en osäkerhet i organisationen om hur fordon ska införskaffas, finansieras och administreras. Osäkerheten har också medfört att kommunkoncernen idag har ett flertal olika finansiella lösningar med många olika leverantörer. En ytterligare effekt av den nuvarande hanteringen är att det i dagsläget inte finns en tillräcklig god överblick över kostnaderna avseende kommunkoncernens samlade fordonspark och hantering av densamma, vilket kan förväntas generera ökade kostnader.

I syfte att optimera hantering av fordon behöver en långsiktig strategi tas fram för hur hantering av fordon bör organiseras och skötas inom kommunkoncernen Stockholms stad. En långsiktig strategi kommer huvudsakligen att omfatta riskhantering, kostnader och handhavande av kommunkoncernens fordon.

Stadsledningskontoret, Stockholms Stadshus AB, miljö- och hälsoskydds nämnden och servicenämnden har tillsammans med konsulter inom fordonsområdet under år 2014 tagit fram en nulägesanalys och rekommendationer avseende hantering av fordon för kommunkoncernen, se bilaga 1 till utlåtandet. Dessa rekommendationer ska föreslås ligga till grund för en långsiktig strategi. Under år 2015 planeras en central upphandling utifrån en gemensam strategi som effektivt stödjer hantering av fordon inom hela kommunkoncernen.

Stockholms stad har idag inga centralt upphandlade avtal för hantering av fordon som omfattar hela kommunkoncernen. Staden deltar i ramavtal som SKL Kommentus upphandlat avseende köp av fordon respektive leverans av drivmedel. Utöver dessa två avtal finns det för stadens räkning idag inga avtal avseende exempelvis leasing, service och administration.

Servicenämnden har idag uppdrag att svara för central upphandling för staden. En central upphandling avseende hantering av fordon ska enligt beslut av kommunfullmäktige i T2 2014 (dnr 113-1267/2014) genomföras och omfatta tjänster för Stockholms stad, de av Stockholms Stadshus AB majoritetsägda bolagen och stadens helägda bolag. Upphandlingen kommer

huvudsakligen omfatta avtal avseende finansiering, administration, service och reparation samt anskaffning och avyttring av fordon.

Ärendet

Stockholms stads vagnparker består huvudsakligen av personbilar inom förvaltningarna och mindre produktionsbilar när det gäller de olika bolagen. Fordon inom vagnparken används av en eller flera förare, beroende på verksamhet. En analys av vagnparken har genomförts i syfte att identifiera effektiviserings- och besparingsåtgärder. Denna analys har presenterats i två konsultrapporter. En rapport avser identifiering och förslag på hantering av fordon generellt, bilaga 1 till utlåtandet, och en rapport avser användning av bilpool, bilaga 2 till utlåtandet. De övergripande resultaten av rapporterna presenteras nedan.

Hantering av fordon inom Stockholms stad

Analysen har fördelats på fem områden; *finansiering, fordon, administration, styrning samt bilpool*. Nedan beskrivs de olika områdena samt de förändringar som i rapporterna föreslås för kommunkoncernen Stockholms stad.

Finansiering

När det gäller valet av finansieringsform, finansiell eller operationell leasing alternativt eget ägande, ska hänsyn tas till främst två parametrar; mervärdesskatt (moms) och räntekostnader. För momspliktiga verksamheter är momsen avdragsgill till hälften (med möjlighet till avdrag) vid både finansiell och operationell leasing men inte vid egen finansiering (eget ägande).

När det gäller räntekostnaderna så är upplåningsräntan för Stockholms stad (vid egen finansiering) lägre än vad den är för privata finansiella aktörer generellt. I nuvarande räntemiljö är dock momseffekten större, dvs. mer positiv, än skillnaderna i räntenivåer, varvid eget ägande inte föreslås i rapporten.

I rapporten rekommenderas dock inte ren finansiell leasing av fordon eftersom leasingkostnaden baseras på ett kalkylerat restvärde, vilket inte behöver motsvara fordonets faktiska marknadsvärde vid leasingperiodens slut. Vid finansiell leasing är det Stockholms stad som garanterar restvärdet. Detta bedöms under fordonets första år som en stor risk, som kan komma att kosta staden mycket pengar, samtidigt som det även skapar svårigheter att förutse Stockholms stads faktiska kostnad för fordonen.

Traditionell operationell leasing av fordon rekommenderas inte heller i rapporten, även om detta alternativ minimierar den ekonomiska risken för

Stockholms stad. En nackdel är att fordonets marknadsvärde kan överstiga det överenskomna restvärdet, ett övervärde som Stockholms stad går miste om till fördel för leasegivaren. Stockholms stads fordon är generellt i så gott skick vid leasingperiodens slut att de sannolikt kan fortsätta att användas inom stadens verksamhet i ytterligare några år. Mot denna bakgrund kan behov finnas för Stockholms stad att köpa ut fordonet vid leasingperiodens slut. En möjlighet som begränsas vid operationell leasing. Utifrån detta resonemang bör Stockholms stad enligt rapporten välja en finansieringsform där annan part garanterar restvärdet under (beroende på fordonstyp) de första 48 månaderna och att Stockholms stad därefter har möjlighet att köpa ut fordonen.

Den lösning som rekommenderas i rapporten, för införskaffandet och finansiering av fordon inom Stockholms stad, benämns som ”operationell leasing light”.

Vid ”operationell leasing light” är det fordonsleverantören som garanterar restvärdet i form av en option för Stockholms stad. Optionen innebär att Stockholms stad har rätten att välja om staden önskar utnyttja fordonsleverantörens garanterade restvärde eller inte. Fordonsleverantören har dock alltid skyldighet att lösa in fordonet till det garanterade restvärdet om staden så önskar. Själva finansieringen av fordonet sker i denna variant via finansiell leasing och då med möjlighet till halvt momsavdrag. Optionaliteten till garanterat restvärde medför att leasingen betraktas som operationell. Detta upplägg innebär oftast att leasetagaren, dvs. i detta fall Stockholms stad, även får ett högre restvärde av fordonsleverantören än vad de operationella leasingbolagen ger då de behöver ta ut en riskpremie för att kunna ställa garantier på t ex restvärden och reparationer.

Fordon

Vagnpark

Stockholms stads totala vagnpark består idag av många olika märken och modeller, vilket försvårar möjligheterna att ställa krav när få fordon köps in via många olika leverantörer. Stockholms stads högt ställda miljö- och säkerhetstänkande resulterar i att den totala kostnaden för vagnparken ökar på grund av svårigheterna att ställa krav i och med nuvarande situation med många olika leverantörer.

I rapporten föreslås att Stockholms stad därför bör agera som *en* kund för alla förvaltningar och bolag. Detta underlättar en upphandling av miljöbilar med hårda krav på fordonens totala kostnader under innehavstiden samt utifrån

leveransförmåga av miljöbilar. I rapporten föreslås även att Stockholms stad ska använda en enhetlig färg på fordonen så långt det är möjligt.

Service, underhåll och reparationer, däck och bränsle

Det ställs speciella krav på fordon som används dagligen i en verksamhet.

Eftermarknaden, dvs. tillgången på reparationer och reservdelar, är viktig för Stockholms stad eftersom fordon som blir stillastående under lång tid på grund av uteblivna reservdelar kan orsaka onödiga och dyra kostnader. Stockholms stads kostnader för service, reparationer och underhåll är höga och borde enligt rapporten kunna sänkas genom nedanstående förslag.

För de fordon som finansieras genom ”operationell leasing light” rekommenderas det i rapporten att service- och reparationsavtal tecknas med fordonsleverantören (som även garanterar restvärdet). Fordonsleverantören tar då på sig risken för ökade servicekostnader och dyra reparationer under innehavstiden. Denna risk behöver fordonsleverantören följaktligen ta betalt för, men denna extra premie som staden behöver betala bedöms ändå bli billigare än att inte ha ett serviceavtal. Anledningen är att det senare alternativet ökar risken för att fordonen blir ”överservade”, dvs. risken att delar byts ut även om det inte behövs då fordonet ändå är inne på verkstad.

För fordon som Stockholms stad väljer att köpa ut efter leasingperiodens slut föreslås det i rapporten att staden bör upphandla en extern part som tar ett helhetsansvar. Tankning och val av drivmedel följs idag upp mycket noggrant inom Stockholms stad. Potential finns dock att öka graden av tankning med det miljöbästa alternativet av fordon som kan tankas med olika bränslen. I rapporten noteras det att Stockholms förvaltningar och bolag redan idag har en plan för utbyggnad av laddningsmöjligheter för stadens elfordon.

Avyttring

Avyttring av Stockholms stads fordon rekommenderas att ske via både externa och interna kanaler. Med externa kanaler avses exempelvis bilauktionsföretag. Med interna kanaler avses att fordon med kvarvarande ekonomisk livslängd kan flyttas till annan verksamhet inom Stockholms stad där behov finns för dessa.

Försäkring

Alla fordon som framförs på allmän väg måste minst vara trafikförsäkrade. För personbilar gäller att bilar yngre än 3 år och med en körsträcka under 12 000 mil har en vagnskadeförsäkring. 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 behövs försäkringen kompletteras med en försäkring som

motsvarar vagnskadegarantin, en s.k. helkaskoförsäkring, 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 Försäkrings AB, som har upphandlat försäkringslösning för alla stadens fordon.

Administration

I rapporten noteras det att fordonsadministration är tidskrävande inom Stockholms stad. Det gäller både hantering av externa fakturor och administration och den interna uppföljningen av drivmedel. Trots detta är det ändå svårt att i dagsläget följa upp fordonskostnader per bil. Rapporten föreslår därför att Stockholms stad ska låta ett hanteringsbolag ta över all administration av fordonen. På så sätt kan tid istället ägnas åt styrning och uppföljning.

Styrning

Fleet manager

För att uppnå en optimal styrning av stadens fordonshantering föreslås enligt rapporten en s.k. Fleet Manager. En sådan funktion ska, i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB, ansvara för kommunkoncernens långsiktiga strategi avseende fordon. Uppdraget omfattar riskhantering, kostnader och handhavande av kommunkoncernens fordon. Även ansvaret för att allmänna dokument, styrdokument och avtal är upphandlade och uppdaterade vilar på Fleet Managern.

Bilpool

I konsultrapporten som genomförts avseende utredning om bilpool konstateras det att det inom koncernen idag finns ett antal fordon som med enkelhet skulle kunna avyttras och istället ersättas med bilpool. Analysen bygger på data som antal körda km, lokalisering och användningsområde för personbilar som framkommit i enkäter och intervjuer. Nedan följer sammanfattningen av resultatet i rapporten om bilpooler.

I stadens styrande dokument anges att Stockholm ska växa, samtidigt som trafik- och miljöproblemen ska minska. Bilpooler bidrar till att uppfylla flera av stadens mål eftersom införandet av bilpool ofta leder till minskad bilanvändning, lägre utsläpp och minskat parkeringsbehov.

I dag finns bilpooler framförallt i Stockholms innerstad. Utifrån Översiktsplanens strategi att satsa på attraktiva tyngdpunkter i utpekade ytterområden bör en geografisk aspekt tas med i arbetet med bilpooler.

Genom att Stockholms stad har verksamheter även utanför innerstaden kan staden bidra till att bilpooler etableras på platser där en bilpool annars inte skulle ha kommit till stånd.

Inom Stockholms stad fanns 2013 cirka 400 personbilar¹. Av dessa körde drygt 65 procent mindre än 1 500 mil per år. Det medför en hög milkostnad per bil eftersom de fasta kostnaderna är förhållandevis stora vid korta körsträckor. En koncernövergripande bilpoolslösning som leder till att resorna koncentreras på färre bilar, resor flyttas över till andra resesätt och antalet ”onödiga” bilresor minskar med bättre planering, skulle förbättra fordonskonomin.

Inom flera förvaltningar och bolag förekommer det att privata bilar används i tjänsten, samtidigt som det står outnyttjade bilar inom andra, eller samma, delar av verksamheten. Flera verksamheter ligger så nära varandra att det enligt rapporten borde kunna vara möjligt att ha en gemensam bilpool.

Det noteras i rapporten att de flesta fordon finns hos fackförvaltningar och bolag. Det är också där flest underutnyttjade bilar finns och där privatbilskörningen är som högst. Enligt rapporten är en bilpoolslösning att föredra. Även verksamheter som inte har bilar, men som ibland har behov av bilar, bör i så stor utsträckning som möjligt använda sig av bilpool eftersom bilarna då blir tillgängliga för fler användare.

Stockholms stad rekommenderas i rapporten att införa en koncernövergripande bilpoolslösning, tillgänglig för alla anställda. På sikt kan poolen utökas med cyklar, elcyklar, lådcyklar, elmopeder m.fl. fordon. Bilpoolslösningen bör enligt rapporten baseras på respektive förvaltnings/bolags förutsättningar för att bidra till att skapa en bra helhetslösning. Den geografiska spridningen och närheten till andra verksamheter är lika viktig som hur många bilar som kan flyttas över till poolen. Slutsatsen i rapporten är att 26 av de 36 undersökta förvaltningarna/bolagen har fordon som bedöms kunna ersättas med poolbilar. Ytterligare förvaltningar kan eventuellt ingå men behöver undersökas närmare. De förvaltningar som inte har fordon som kan ersättas bör ändå enligt rapporten ingå i upphandlingen vad gäller användning av bilpoolens bilar på andra platser.

¹ Fordon registrerade som lätta lastbilar ingår ej i utredningen.

För att en bilpoolslösning ska få önskade effekter krävs det ett aktivt förändringsarbete. Exempelvis behöver införandet av en bilpoolslösning genomföras parallellt med andra åtgärder som i form av införandet av ett centralt fordonsansvar, informationsinsatser, revidering av riktlinjer för resor i tjänsten, införande av ett internt klimatkompensationssystem, insatser för att minska resandebehovet genom t.ex. resfria möten samt insatser för att flytta resande till gång, cykel och kollektivtrafik.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret och utarbetats i samråd med Stockholms Stadshus AB, miljö- och hälsoskyddsförvaltningen och serviceförvaltningen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

För att få ett helhetsgrepp om fordonsfrågan avseende strategi, riskhantering, kostnader och organisation föreslår stadsledningskontoret att en kommunkoncernövergripande policy för hantering av fordon tas fram. Syftet är att få en ändamålsenlig strategi inklusive avtal på plats som effektivt stödjer hantering av fordon inom hela kommunkoncernen. Samtidigt får Stockholms stad bättre kontroll över kostnader och risker inom samtliga delar av fordonsfrågan, dvs. finansiering, hantering av fordon och administration. Detta bör sammantaget leda till minskade kostnader och risker. En övergripande strategi för kommunkoncernen innefattar upprättande av nya avtal och policydokument samt en ny organisation hos miljö- och hälsoskyddsnämnden med ansvar för den övergripande styrningen av fordonshanteringen inom Stockholms stad. Syftet är att den nya organisationen ska ansvara för den övergripande styrningen av fordonshanteringen inom kommunkoncernen Stockholms stad och ska då inkludera rollen "Fleet Manager".

Nedan anges Stadsledningskontorets förslag för hur Stockholms stad ska finansiera och hantera sina fordon framledes. De förslagna förändringarna fördelas inom fem områden; *finansiering, fordon, administration, styrning samt bilpool*.

Hantering av fordon inom Stockholms stad

Finansiering

Eftersom Stockholms stads fordon i genomsnitt kör få mil per år är det viktigt att den finansieringsform som Stockholms stad använder dels ger staden möjlighet till en

leasingperiod om minst (beroende på fordonstyp) 48 månader, dels att formen tillåter ett utköp av fordonet efter leasingperiodens slut.

Den finansieringsform som stadsledningskontoret föreslår kallas ”operationell leasing light”. Denna finansieringsform ger en möjlighet att tillgodogöra sig fördelarna med operationell leasing genom minimerad ekonomisk risk, men utan att behöva avsäga sig bästa möjliga alternativ vid avyttring av fordonen. ”Operationell leasing light” innebär att det är fordonsleverantören som garanterar restvärdet i form av en option. Det innebär att Stockholms stad vid avyttring antingen kan välja att utnyttja det garanterade restvärdet eller att bortse från detta och avyttra fordonet själv. Ett annat alternativ är att köpa fordonet vid leasingperiodens utgång.

Idag leasas fordon inom Stockholms stad vanligen på 36 månader. Genom att i ett första skede förlänga leasingperioden ytterligare 12 månader till 48 månader på befintliga bilar kan Stockholms stad förvänta sig en besparing om 4 mnkr under det första året. Det finns därmed potential för motsvarande kostnadsänkning per år om samtliga fordon inom Stockholms stad i fortsättningen leasas på minst 48 månader.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att valet av ”Operationell leasing light” förutsätter att momseffekten bedöms fortsatt ha större positiv effekt än räntan vid finansiering. Denna effekt behöver dock kontinuerligt stämmas av i det fall att förändrade räntenivåer alternativt momsregler medför att eget ägande är att föredra framför finansiell leasing inom upplägget ”Operationell leasing light”.

Fordon

Vagnpark

Inom Stockholms stad finns det idag ca 800 fordon. Alla fordon som köps in ska följa Stockholms stads regler för miljöbilar. Detta gäller för både förvaltningar och koncernbolag, dvs. så långt det är möjligt för att det ska kunna fungera i verksamheten. Vagnparkerna har idag ett mycket stort inslag av miljöbilar och har som mål och krav att följa den utveckling som sker på miljöområdet när det gäller fordon både avseende teknik och användande. De flesta fordon inom Stockholms stad uppfyller därmed gällande miljökrav. I stadens trafiksäkerhetsprogram finns även krav på föraren att köra trafiksäkert, ansvarsfullt och följa gällande lagar och föreskrifter. Som ett led i detta installeras alkolås och ISA-system med elektronisk maxhastighetsbegränsning på många fordon inom staden idag.

För att kunna göra en upphandling av miljöbilar med hårda krav på fordonens totala kostnader under innehavstiden samt utifrån leveransförmåga av miljöbilar, föreslår stadsledningskontoret att Stockholms stad agerar som *en* kund för alla förvaltningar och bolag. Antal fordonsleverantörer som Stockholms stad specificerar föreslås av stadsledningskontoret att, utifrån verksamheternas olika syften, begränsas till ett fåtal. På så sätt kan modellval, motorstorlek, val av bränsle, etc. göras för att uppnå ekonomisk, miljömässigt och säkerhetsmässigt bästa resultat.

Det finns även möjlighet att ställa krav på snabbladdning i fordon som har el som drivmedel. I många bilmodeller finns detta redan som en option. I rapporten

rekommenderas enhetlig färg på Stockholms stads fordon. Stadsledningskontoret anser att ett sådant krav kan förhindra snabb leverans av ett fordon som i allt annat uppfyller stadens krav. Stadsledningskontoret föreslår därför att färgen inte ska utgöra ett ytterligare krav.

Genom att få ned antalet varumärken och modeller, kommer Stockholms stad reducera kostnader och samtidigt höja servicegraden hos de leverantörer staden använder sig av. Detta kommer även att underlätta för fordonsansvariga vid beställning av nya fordon samt vid service och reparationer. Färre märken och bilmodeller kommer därtill bidra till att underlätta rotation av fordon inom Stockholms stad och möjligheten för att hålla höga miljö- och trafiksäkerhetskrav.

Genom att använda sig av modelloptimering kan Stockholms stad förvänta sig en besparing för exempelvis elbilar på cirka 4 000 tkr. Det motsvarar 800 tkr per år.

Miljökrav på koncernens fordon

Stockholms stad har under närmare två decennier aktivt verkat för en utveckling mot en högre andel miljöbilar samt miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm och i Sverige, men även i viss mån i Europa. I den egna fordonsflottan har Stockholms stad målet att 100 procent av stadens fordon ska vara miljöbilar och att de fordon som kan tanka förnybara drivmedel ska göra så till minst 85 procent. Stockholms stad har även ett mål att 10 procent av fordonen ska motsvaras av elbilar 2015.

Kommunfullmäktige har tidigare antagit ”Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm”

I strategin står att läsa:

”Visionen för Stockholms stads egna fordon:

- *Stockholm stads egen fordonspark ska ligga i topp bland svenska kommuner vad avser egna flottans klimatnytta. Detta gäller för både personbilar och lätta transportfordon. Stockholms stad ska ställa, och följa upp, de mest långtgående och miljömässigt styrande upphandlarkraven bland kommuner i Sverige med avseende på transporter och entreprenader.*

100 % av de bilar staden äger/leasar ska vara miljöbilar (specialfordon och utryckningsfordon undantagna). Fordon som är äldre än 8 år ska inte längre betraktas som miljöbilar i den egna fordonsflottan. Detta som ett sätt att fasa ut de äldre fossildrivna fordonen.

- *Senast år 2020 ska 25 procent av stadens lätta fordon vara el- eller laddhybridfordon.*
- *Senast 2020 ska minst 50 procent av drivmedelsanvändningen i stadens fordon ha förnybart ursprung. Fossila drivmedel får inte ha större klimatpåverkan än vad de hade i Sverige i snitt år 2013.*

Detta styrs av stadens upphandlingar av drivmedel där sämre fossila drivmedel, t.ex. sådana från oljesand eller oljeskiffer, kan undvikas så att inte nettoutsläppen av klimatgaser ökar.

- *100 procent av stadens upphandlade transporttjänster ska utföras med miljöfordon år 2020.*

- Endast bilar som är typgodkända för körning på 100 procent förnybart drivmedel får finnas bland de fordon staden äger och leasar år 2030. Bilar som enbart är typgodkända för fossila drivmedel får inte finnas kvar i den egna fordonsparken, detta för att staden ska kunna vara en fossiloberoende organisation från 2030.
- Senast år 2030 ska 100 procent av drivmedelsanvändningen i stadens fordon ha förnybart ursprung.”

Service, underhåll och reparationer, däck och bränsle

Inom staden finns det många olika lösningar på hur service och reparationer sköts på fordonen. Att följa upp Stockholms stads kostnader för service och reparationer är idag svårt. För att få en lösning som är kostnadseffektiv och enkel att använda och administrera föreslår stadsledningskontoret att ett service- och reparationsavtal ska ställas som krav hos respektive fordonsleverantör. Leverantören tar då risken för ökade kostnader på service och reparationer under innehavstiden, vilket också för med sig fördelen att fordonen endast servas vid faktiskt behov samtidigt som staden får kontroll över servicekostnaderna. Utöver krav på ett service- och reparationsavtal ska även en uppsättning sommar- och vinterhjul ingå vid införskaffande av fordon hos fordonsleverantören.

I det fall staden väljer att köpa ut fordon efter leasingavtalets utgång (dvs. avtal enligt principen ”operationell leasing light”), föreslår stadsledningskontoret att staden upphandlar en extern part som tar ett helhetsansvar utifrån ett Service Level Agreement (SLA). SLA är avtal som reglerar nivå och innehåll på leverantörens service till staden. Avtalet ska bland annat inkludera reservdelsförsörjning, reparationer, service och underhåll. Samma princip föreslås att även gälla för däck, dvs. att avtal upprättas med externt upphandlade däckleverantörer.

Bränsle handlar staden idag upp separat i ett bränsleavtal. Detta föreslår stadsledningskontoret att det ska kompletteras med att respektive förare vid varje tankningstillfälle anger mätarställningen för personalen på drivmedelsanläggningen. Detta gör att det enklare går att följa upp drivmedelförbrukning jämfört med körsträckor.

Avyttring

När Stockholms stad väljer att avyttra ett fordon ska valet stå mellan att utnyttja det garanterade restvärdet från fordonsleverantören eller att avyttra fordonen externt. När Stockholms stad väljer att avyttra fordonen externt är det viktigt att detta sker till ett marknadsmässigt pris. För att uppnå detta är det viktigt att nå en stor köpgrupp av både bilhandlare och privatpersoner. Detta görs med fördel via öppna auktionsförfarande. Stadsledningskontoret föreslår att upphandling sker av en extern försäljningskanal som garanterar att försäljning av fordonen sker till ett marknadsmässigt pris.

Försäkring

Hantering av alla Stockholms Stads försäkringar kring fordon sköts av S:t Eriks Försäkrings AB, som har upphandlat försäkringslösning för alla Stockholms stads fordon. Stadsledningskontoret anser att frågan om försäkring därmed redan är hanterad genom S:t Erik Försäkrings befintliga uppdrag, i enlighet med kommunfullmäktiges beslut, om att försäkra verksamhet som bedrivs av Stockholms stad eller närstående bolag.

Administration

Idag har Stockholms stad små möjligheter att följa upp kostnaderna per bil. Stadsledningskontoret föreslår därför att ett hanteringsbolag ska ta över all administration av Stockholms stads fordon. Därigenom kan de fordonsansvariga ute i verksamheterna inom förvaltningar och bolag få tid över till styrning och uppföljning i stället för vagnparkadministration. Dessutom får Stockholms stad en avsevärt bättre redovisning från hanteringsbolaget, som enkelt och tydligt redovisar alla kostnader för ett fordon på önskat kostnadsställe och konto. Därmed kommer Stockholms stad kunna följa upp alla bilkostnader, vilket ger en ökad kontroll, enhetlighet, spårbarhet av kostnaderna och bättre framtida uppföljningar och effektiviseringar.

Enbart för förvaltningarna beräknas besparingspotentialen för denna åtgärd uppgå till minst 2 000 tkr. Det finns därmed ytterligare besparingspotential om även bolagen inberäknas.

Styrning

Att hantera 800 fordon inom en koncern är ett arbete som kräver tydliga strategier och mål samt hög kompetens inom flera olika områden. För att underlätta för fordonsansvariga och användarna inom Stockholms stad och samtidigt hantera fordonsflottan på ett professionellt sätt behövs en övergripande samordning och strategi med tydliga mål för stadens fordon.

Stockholms stad har sedan flera år drivit ett framgångsrikt miljöbilsarbete med tydliga mål för den egna fordonsflottan vilket resulterat i åtskilliga priser och utmärkelser. Genom detta arbete har Stockholms stad kunnat visa andra vagnparksägare och privatpersoner att miljöbilar uppfyller stadens behov och att förarna är nöjda.

Arbetet har bedrivits av miljöförvaltningen och *enheten miljöbilar i Stockholm* tillsammans med de förvaltningar och bolag (ca 40 stycken) som har fordon. Inom ramen för detta arbete anordnas träffar med de lokalt fordonsansvariga där det

t ex redovisas hur Stockholms stads fordonsflotta förhåller sig till miljömålen. Enheten miljöbilar i Stockholm har även ett komplett register över Stockholms stads samtliga fordon, vilket uppdateras varje halvår med mätarställningar och bränsleförbrukning. Enheten arbetar även i nära samarbete med servicenämnden när det gäller fordonsrelaterade upphandlingar. När t.ex. SKL Kommentus gör upphandlingar för landets kommuner och landsting avseende fordon finns medarbetare med från enheten i referensgrupperna.

Förvaltningar och bolag kan söka merkostnadsersättning för inköp av miljöbilar

jämfört med inköp av vanliga bilar. Detta har gjort att Stockholms stad idag har hög andel bilar på förnybara bränslen och att staden nått elbilsmålet om 10 procent 2014.

Med anledning av redan idag befintliga ansvarsområden hos miljö- och hälsoskydds nämnden inom fordonsuppföljning föreslår stadsledningskontoret att nämnden får i uppdrag att ta fram en övergripande strategi för hantering av fordon inom kommunkoncernen. Enligt stadsledningskontorets förslag ska miljö- och hälsoskydds nämnden även inrätta en funktion som kan hantera dessa frågor.

Fleet manager

Stadsledningskontoret föreslår att den nya funktionen ska inkludera rollen Fleet Manager. Fleet Managern ska bland annat ansvara för marknadsöversikt; att göra kalkyler för och ekonomisk utvärdering av kommande modeller som följer Stockholms stads miljökrav. Här ingår också ansvar för benchmarking av framtida rutiner, t ex avyttring, samt uppföljning och hantering av avvikelser vid försäljning. Fleet Managern föreslås vidare ansvara för kommunkoncernens långsiktiga strategi avseende riskhantering, kostnader och handhavande av kommunkoncernens fordon. Det innebär ansvar för framtagande av förslag till och efterlevnad av policy och styrdokument/riktlinjer avseende hur fordon ska införskaffas, utrustas, skötas, finansieras, administreras och avyttras inom kommunkoncernen. Samråd ska ske med berörda parter inför förslag på revidering av policy och styrdokument. Beslut om dessa fattas av miljö- och hälsoskydds nämnden. Stadsledningskontoret föreslår dock att beslut om en övergripande policy ska fattas av kommunfullmäktige.

Fleet Managern ansvarar också för arbetet med att höja kompetensen hos fordonsansvariga i förvaltningar och bolag. Dessa fordonsansvariga finns redan idag men deras roll behöver tydliggöras och kunskap förstärkas.

Fleet Managern agerar som "single point of contact" för leasingbolag, hanteringsbolag, service- och reparationsbolag, bilhandlare/importör/generalagent. Totalt beräknas två heltidstjänster, inklusive Fleet Manager, behövas inom organisationen för att kunna fullfölja de uppgifter som föreslås åligga den nya funktionen. Budget för dessa två nya tjänster samt lokalkostnader uppskattas till 2 000 000 kronor.

En styrka i att inrätta en Fleet manager-funktion är att den blir en naturlig samarbetspart i de upphandlingar som rör fordonssidan som servicenämnden genomför för hela kommunkoncernen, men även i den efterföljande avtalsförvaltningen. Den samlade kompetensen i funktionen kan därför förväntas leda till att de framtida upphandlingarna bättre kan uppfylla de behov staden har.

I och med ett inrättande av en ny funktion förväntas Stockholms stad få en bättre uppföljning och kontroll över kostnader och risker inom samtliga delar av fordonsfrågan; dvs. inom finansiering, hantering av fordon och administration, vilket därigenom ger en kontroll över den totala kostnaden för fordonen inom Stockholms stad.

Med införandet av en kommunkoncernövergripande strategi för hantering av fordon, under förutsättning att en ny organisation inrättas, kan Stockholms stad

förvänta sig som helhet en besparing om sammanlagt 7,7 mnkr under det första införandeåret. Därefter förväntas besparingen uppgå till totalt 3,9 mnkr per år genom generell ökning av innehavstiden.

Fordonspolicy

Ett policydokument avseende en kommunkoncernövergripande strategi för fordon behöver utarbetas och beslutas av kommunfullmäktige, vilken utgör underlag för de styrdokument/riktlinjer som därefter behöver utformas. Styrdokumentet ska reglera hur fordon ska finansieras och administreras, vilka bilmodeller som kan väljas, vilka bolag som ska hantera fordonen och vilka minimikriterier som gäller avseende innehavstid och antal mil.

Fordon som körs korta sträckor om året blir kostsamma för Stockholms stad. För de fordon som har körsträckor under 700 mil/år ska bolagen och förvaltningarna utreda om alternativa lösningar på mobilitet, som exempelvis gång, cykel, kollektivtrafik eller bilpool. Väljer bolaget eller förvaltningen att behålla fordon med låga körsträckor/år ska det särskilt motiveras. Det kan finnas befogade skäl till att ha kvar fordon med låga körsträckor.

Styrdokumentet behöver även reglera vad som gäller vid avyttring av de fordon som enskild organisation inte längre har behov av, för att utifrån detta kunna bedöma om fordonet ska lämnas tillbaka till fordonsleverantören (staden utnyttjar sin option), säljas via extern kanal eller om annan verksamhet inom staden behöver fordonet. Stadsledningskontoret föreslår att styrdokumentet tas fram av den föreslagna nya funktionen inom miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Bilpool

Att införa en koncernövergripande bilpoolslösning möjliggör ett effektivt resursutnyttjande samtidigt som det gör att fler inom staden får tillgång till fordon till en lägre kostnad än att själv ha egna bilar.

Som tidigare redovisats så körs fordonen inom Stockholms stad generellt få mil per år. Detta kan i vissa fall vara befogat om det rör sig om specialfordon för särskilda uppdrag. För vanliga personbilar avsedda för kortare tjänsteärenden som går under 750 mil om året finns det andra mobilitetslösningar som skulle kunna fungera för Stockholms stad.

Att ha personbilar inom Stockholms stad som den mesta tiden står still är ur ett kostnadsperspektiv ingen bra lösning. Stadsledningskontoret föreslår att upphandling av bilpooler sker och att dessa lokaliseras till där stadens förvaltningar och bolag redan idag har fordon. Där det är möjligt, föreslår stadsledningskontoret att bilpoolerna bör vara så kallade ”halvöppna” bilpooler. Det innebär att bilpoolerna endast är tillgängliga för förvaltningar och bolag dagtid, men öppna för medborgarna på kvällar och helger. Därmed kan Stockholms stad på ett enkelt sätt säkerställa att det tillkommer fler bilpooler och då även i närförorterna till skillnad mot idag då de flesta bilpooler ligger centralt placerade i Stockholm.

Det är även konstaterat att en bilpoolsbil ersätter ca 5 privatägda bilar, vilket gör

att även ur ett framkomlighetsperspektiv kan bilpooler vara en bra lösning.

En upphandling av bilpool ligger i linje med flera av Stockholms stads redan tagna mål och därmed i enlighet med:

- framkomlighetsstrategin
- miljöbilsstrategin
- översiktsplanen

Att inrätta en bilpoolslösning bidrar ofta till ett minskat bilåkande generellt då bilen inte står direkt i huset samtidigt som tillgången på bilar växer då bilpoolsaktören har bilar över hela staden och i vissa fall även i andra städer. Stadsledningskontoret vill påtala vikten av att Stockholms stads satsningar på miljöbilar och elbilar även följs vid upphandling av bilpooler.

I denna utredning har en dialog förts med trafikkontoret då de i budget 2015 fått i uppdrag att utreda bilpool som möjligt alternativ till parkeringsplatser vid nyexploateringar samt utreda möjligheterna att istället för egna bilar upphandla bilpool. Trafikkontoret arbetar utifrån sitt uppdrag som väghållare, vilket i huvudsak innebär parkeringsfrågor. Framförallt arbetar de med gröna P-tal samt nybyggnadsområden, med särskilt fokus på Norra Djurgårdsstaden där bilpooler förväntas utgöra en viktig mobilitetstjänst. Eventuellt kommer trafikkontoret att utreda vilka effekter olika former av bildelning har för trafikallsträng och efterfrågan på parkeringsytor.

Upphandling

Stockholms stad har idag inga centralt upphandlade avtal för hantering av fordon som omfattar hela kommunkoncernen. Staden deltar i ramavtal som SKL Kommentus upphandlat avseende köp av fordon respektive leverans av drivmedel. Utöver dessa två avtal finns det för stadens räkning idag inga avtal avseende exempelvis leasing, service och administration.

Serviceämnden har idag uppdrag att svara för central upphandling för staden. En central upphandling avseende hantering av fordon ska enligt beslut av kommunfullmäktige i T2 2014 (dnr 113-1267/2014) genomföras och omfatta tjänster för Stockholms stad, de av Stockholms Stadshus AB majoritetsägda bolagen och stadens helägda bolag. Upphandlingen kommer huvudsakligen omfatta avtal avseende finansiering, administration, service och reparation samt anskaffning och avyttring av fordon.

Avtal att upphandla

- Finansiell leasing av stadens fordon
- Fordonsleverantörer för de fordonstyper som staden behöver (inklusive bland annat garanterat restvärde, service- och reparationsavtal, däck, alkolås och ISA)
- Auktionsfirma för avyttring av fordon
- Administration (hanteringsbolag) avseende fakturahantering för stadens fordon

- Däckleverantör för stadens egenägda fordon
- Serviceavtal enligt SLA för stadens egenägda fordon
- Drivmedel (finns i dag redan upphandlat)
- Extern aktör för bilpool