

**Tid** Tisdagen den 14 juni 2016 kl. 17.45 – 18.05  
**Plats** Bolindersalen, Tekniska nämndhuset  
**Justerat** Tisdagen den 21 juni 2016

Katarina Luhr

Jonas Naddebo

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden  
Jonas Naddebo (C) vice ordföranden

Maria Östberg Svanelind (S)  
Mervi Mäkinen Andersson (S)  
Roger Orwén (MP)  
Rikard Warlenius (V)  
Christoffer Järkeborn (M)  
Torbjörn Erbe (M)  
Joar Forssell (L) § 1

**Tjänstgörande ersättare:**

Ellinor Rindevall (S) för Mattias Vepsä (S)  
Jonas Svanfeldt (S) för Måns Lönnroth (S)  
John Myhrman (M) för Lars Jilmstad (M)  
Alicja Lindell (M) för Helena Ljungberg (M)  
Märta Martin Åkesson (C) §§ 2-26 för Joar Forssell (L)

**Ersättare:**

Annika Ödebrink (S)  
Fredrik Pettersson (S)  
Linnéa Joandi (MP)  
Maria Sävström (MP)  
Cecilia Berggren (V)  
Märta Martin Åkesson (C) § 1  
Ulrika Hoff (KD)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Monika Gerdhem, Gustaf Landahl, Leopold Malmqvist, Lena Mittal, Mikael Nyberg, Juha Salonsaari, Emily Tjäder, Hillevi Virgin och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-21, 24-26 samt borgarrädssekreteraren Ida Mohlander.

**§ 12****Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för  
kommunkoncernen Stockholms stad**

Dnr 2015-17308

**Beslut**

Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar att föreslå att kommunfullmäktige beslutar följande.
  - a. Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad godkänns enligt bilaga 1 till förvaltningens tjänsteutlåtande.
  - b. Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad godkänns enligt bilaga 2 till förvaltningens tjänsteutlåtande.
  - c. Tidigare beslutade regler avseende special- och uttryckningsfordon (dnr 314-1064/2008) upphör att gälla.
  - d. Riktlinjer för bilförmån inom kommunkoncernen Stockholms stad godkänns enligt bilaga 3 till förvaltningens tjänsteutlåtande.
  - e. Tidigare beslutade riktlinjer för bilförmån inom kommunkoncernen (Dnr 209-1082/2014) upphör att gälla.
  - f. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att besluta om revideringar av i p B och D angivna riktlinjer i enlighet med vad som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge alla bolag inom koncernen i uppdrag att anta Riktlinjer enligt bilaga 2 och 3 till förvaltningens tjänsteutlåtande och av kommunstyrelsen beslutade revideringar av riktlinjerna.
  - g. Övergångsförfarande enligt förvaltningens tjänsteutlåtande godkänns.
  - h. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge alla bolag inom koncernen i uppdrag att tillämpa övergångsförfarandet enligt förvaltningens

tjänsteutlåtande.

- i Miljö- och hälsoskyddsnamnden ges i uppdrag att genomföra gemensam upphandling av laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 31 maj 2016.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

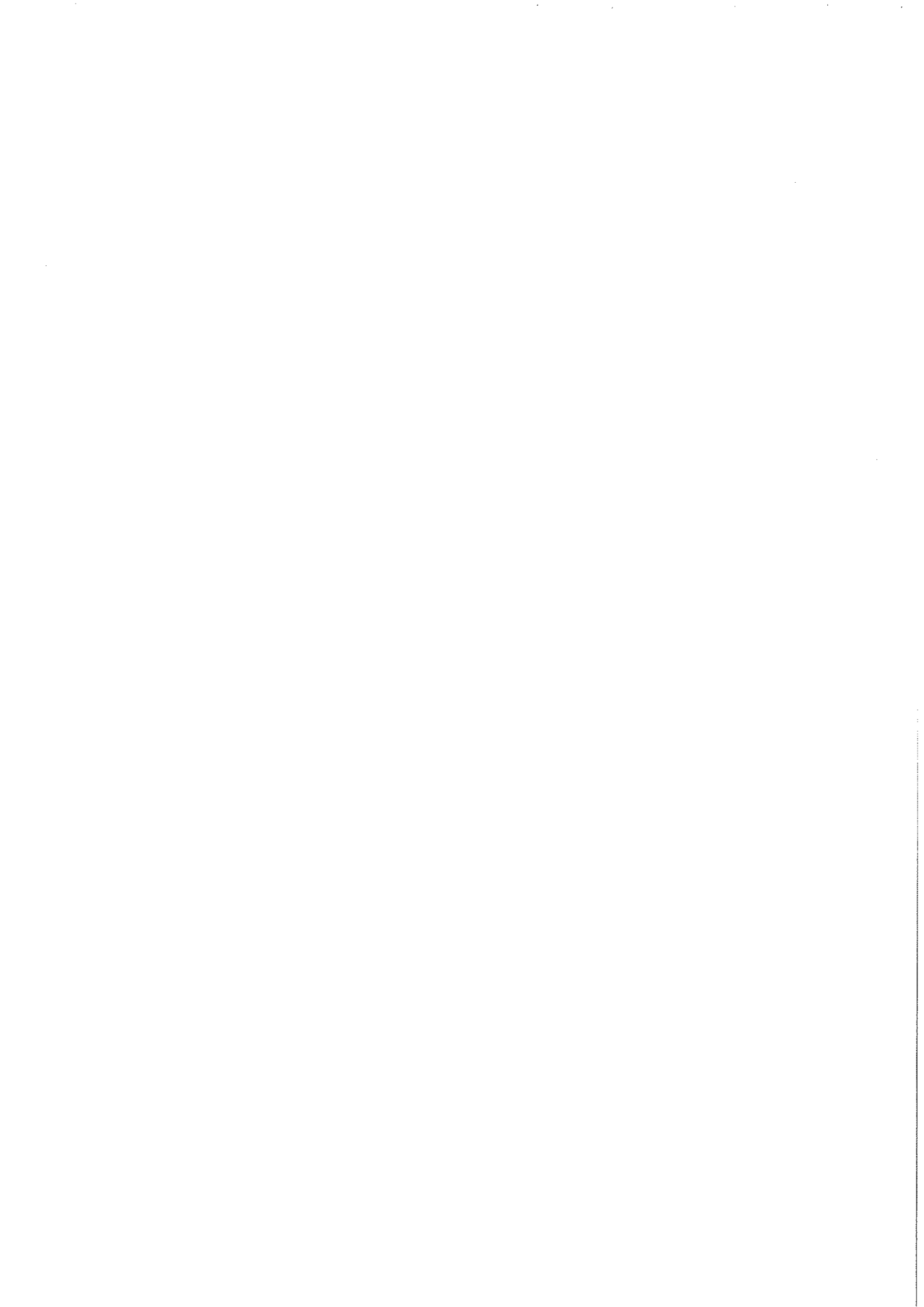
Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Vid protokollet  
Lena Mittal

Rätt utdraget intygar:



---



**Handläggare**  
Johan Seuffert  
Telefon: 08 508 28 945

**Till**  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2015-06-14 p12.

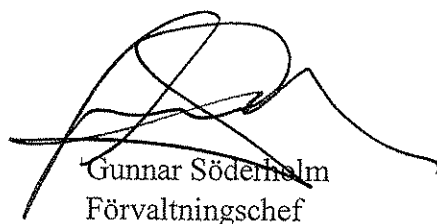
## Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.

### Förslag till beslut

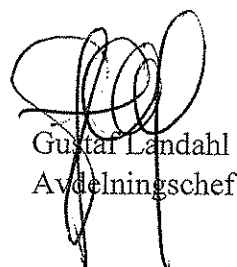
Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- a. *Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad* godkänns enligt bilaga 1 till utlåtandet.
- b. *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad* godkänns enligt bilaga 2 till utlåtandet.
- c. Tidigare beslutade regler avseende special- och uttryckningsfordon (dnr 314-1064/2008) upphör att gälla.
- d. *Riktlinjer för bilförmån inom kommunkoncernen Stockholms stad* godkänns enligt bilaga 3 till utlåtandet.
- e. Tidigare beslutade riktlinjer för bilförmån inom kommunkoncernen ((Dnr 209-1082/2014) upphör att gälla.
- f. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att besluta om revideringar av i p B och D angivna riktlinjer i enlighet med vad som anges i utlåtandet. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge alla bolag inom koncernen i uppdrag att anta Riktlinjer enligt bilaga 2 och 3 till utlåtandet och av kommunstyrelsen beslutade revideringar av riktlinjerna.
- g. Övergångsförfarande enligt utlåtandet godkänns.

- h. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge alla bolag inom koncernen i uppdrag att tillämpa övergångsförfarandet enligt utlåtandet.
- i. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ges i uppdrag att genomföra gemensam upphandling av laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider.



Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef



Gustaf Landahl  
Avdelningschef

### Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade 2015-11-02 (Dnr 129-1408/2015) att ge miljö- och hälsoskyddsnämnden 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. Utifrån detta beslut är förslag till fordonsstrategi och riktlinjer framtagna. Tjänsteutlåtandet innehåller förklaringar och motiveringar till förslagen strategi och riktlinjer som redovisas i bilaga. Detta tjänsteutlåtande är framtaget i samråd med finansavdelningen, stadsutvecklingsavdelningen och välfärdsutvecklingsavdelningen på stadsledningskontoret och Stockholms stadshus AB.

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts av miljöförvaltningen i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB. Vidare har synpunkter inhämtats internt från flera fordonsansvariga från förvaltningar och bolag samt att ärendet har skickats externt för synpunkter till bla. Göteborgs Gatu AB och till ViSAB i Malmö.

### Bakgrund

Kommunkoncernen Stockholms stad (Stockholms stad) har idag totalt ca 800 fordon i drift hos förvaltningar och bolag för att kunna utföra den verksamhet och service som staden ansvarar för.

Kommunfullmäktige beslöt 2014 att kommunstyrelsen ska genomföra central upphandling avseende anskaffning, hantering, underhåll och avyttring av fordon. Samtidigt uppmanades Stockholms Stadshus AB att ge bolagen inom koncernen i uppdrag

att delta i central upphandling avseende anskaffning, hantering, underhåll och avyttring av fordon.

Kommunfullmäktige beslöt 2015 att ge miljö och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att införa en fleetmanagement-funktion. Fleetmanagement funktionen har ett övergripande ansvar för fordonsområdet inom Stockholms stad. Det innebär att fleetmanagement funktionen ska ansvara för kommunkoncernens långsiktiga strategi avseende fordon.

I dessa riktlinjer kommer stadens samtliga nämnder och bolag fortsättningsvis benämnas som Stockholms stad.

### **Förvaltningens synpunkter**

Riktlinjerna för hantering av fordon för Stockholms stad gäller personbilar, lastbilar och bussar.

Tidigare beslut i kommunfullmäktige har haft stor betydelse för utformningen av dessa riktlinjer:

- Stockholms stad ska ha 100% miljöbilar i den egna fordonsflottan.
- De fordon som kan tanka förnybart drivmedel ska göra så till minst 85 %
- Riktlinjer för specialfordon
- Trafiksäkerhetsprogrammet
- Riktlinjer för bilförmån

### **Syfte**

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 fick under april 2016 pris för miljöbästa fordonsflottan i Sverige, det är tredje året i rad Stockholms stad vinner detta pris. Även på trafiksäkerhetsområdet ligger staden långt fram med krav om ISA (intelligent speed adoption, hastighetsanpassnings system) och alkoholås i samtliga fordon. Nu behövs en tydligare styrning så att det blir lättare att följa upp stadens kostnader och se hur stadens fordon används. Detta för att kunna styra mot Stockholms stads Vision 2040.

Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad och riktlinjerna för hantering av fordon för Stockholms stad (bilaga 1 samt 2) syftar till att optimera hanteringen av stadens egna fordon. Strategin anger riktningen för stadens fordonsanskaffning och fordonsinnehav med mål att optimera hanteringen, minska riskerna och erhålla en bättre överblick över kostnaderna. Riktlinjerna visar hur hanteringen av fordon ska organiseras och skötas inom staden. Riktlinjerna hanterar huvudsakligen riskhantering, kostnader och handhavande av Stockholms stads fordon inklusive 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.

Riktlinjerna är framtagna för att underlätta för fordonsansvariga och förare/användare hos förvaltningar och bolag inom Stockholms stad. Därutöver syftar de till att fordonsflottan ska hanteras på ett professionellt sätt.

Riktlinjerna för bilförmån (förmånsbil) inom kommunkoncernen Stockholms stad (bilaga 3) har uppdaterats i syfte att tydligare styra mot enhetlighet och transparens gällande kostnaderna. De föreslagna riktlinjerna för bilförmån ska ersätta tidigare beslutade riktlinjer (Dnr 209-1082/2014).

### **Ordlista**

*Tjänstefordon* - Fordon som ägs/leasas av Stockholms stad

*Bilpool* - en upphandlad tjänst där staden betalar för den tid och antal km bilarna används i verksamheten

*Förmånsbil* - Förmånsbil är en bil som är knuten till en tjänst inom Stockholms stad.

*Fordon* - ett samlingsnamn för personbilar, lastbilar och bussar

### **Delegation av riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad**

De föreslagna riktlinjerna är detaljrika och omfattar många olika områden som ständigt ändras och utvecklas. Det är därför viktigt att detaljer kan förändras vid behov utan att det är allt för omständligt eller tidskrävande.

För att underlätta arbetet med revideringen av dessa riktlinjer föreslås att kommunfullmäktige ska besluta att ge kommunstyrelsen i uppdrag att besluta om revideringar i riktlinjer som inte påverkar riktlinjernas huvudsakliga innehåll. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge alla bolag inom koncernen i uppdrag att anta av kommunstyrelsen beslutade revideringar av riktlinjerna.



### **Ansvar för efterlevnad av riktlinjerna för fordon**

Det är respektive nämnd och bolagsstyrelse som ansvarar för att riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad i sin helhet efterlevs.

### **Ansvar för efterlevnad av riktlinjerna för bilförmån**

Det är respektive nämnd och bolagsstyrelse som ansvarar att riktlinjerna för bilförmån inom kommunkoncernen Stockholms stad i sin helhet efterlevs.

### **Övergångsförfarande**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förslår att innan alla avtal kopplade till dessa riktlinjer är upphandlade av servicenämnden och finns på plats ska följande gälla:

#### **Finansiering:**

Vid nyanskaffning av fordon ska nämnder eller bolag teckna avtal som i möjligaste mån stämmer med den avtalskonstruktion som föreslås i detta tjänsteutlåtande. Upphandling av tjänsten sker under 2016 och avtal beräknas vara på plats under 2016.

Redan befintliga leasade fordon ska även dessa, där så är möjligt, flyttas över till den upphandlade leverantören av leasing i kombination med option så fort nytt avtal finns på plats (se vidare punkten ovan). Detta sker genom att den nya leasingleverantören betalar skulden på fordonet hos befintlig leasinggivare, på så sätt flyttas skulden över till den nya leverantören.

#### **Laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider:**

Fram tills att fleet-management funktionen på miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått ansvaret och genomfört en upphandling av laddinfrastruktur får förvaltningar och bolag själva genomföra egna upphandlingar.

#### **Administration av fordon:**

En upphandlad administrationstjänst gör det enklare för förvaltningar och bolag att få en överblick över kostnader, drivmedelsförbrukning, antal skador, totalkostnad av hela innehavsperioden för fordon och kunna jämföra olika fordonsmodeller med varandra.

Om det idag finns lokala avtal inom Stockholms stad för administration av fordon används de avtalen tills de löper ut, därefter ska administrationen av fordonen flyttas över till det nya avtalet. Kostnaden för att låta en extern leverantör ta över viss administration av fordon belastar respektive nämnd och bolag och

är en kostnad som tas ut månadsvis/fordon. Tidigare upphandlingar av liknande tjänst har kostat 110 kr/fordon/månad. Upphandling av tjänsten och avtal beräknas vara på plats under 2016.

#### Avyttring:

Kontakt tas med fleet-management funktionen inför varje avyttring precis som idag. Kostnaden för att använda den nya tjänsten belastar respektive förvaltning och bolag vid avyttring och sköts av dem. Upphandling av tjänsten sker under 2016/2017, avtal beräknas vara på plats under 2017.

#### Däck och däckhantering:

Fram tills att centralt upphandlat avtal finns på plats ska tjänsten ingå vid fordonsanskaffningen av nya fordon.

#### Förmånsbil (bilförmån):

När befintliga leasingavtal löper ut så upphör möjligheten att byta fordon enligt de gamla riktlinjerna.

### **Motiv till riktlinjernas utformning**

Motiv till riktlinjernas utformning har till stor del tagits från de underlagsrapporter som låg till grund för tidigare beslut i kommunfullmäktige (Dnr 129-1408/2015). I den ekonomiska analysen som gjordes inför ärendet i kommunfullmäktige framkommer att det finns en besparingspotential om sammanlagt 6 - 7 mkr/år genom att staden hanterar sina fordon på ett mer samlat och övergripande sätt.

#### Finansiering

När det gäller valet av finansieringsform, eget ägande, finansiell eller operationell leasing, ska hänsyn tas till främst två parametrar; mervärdesskatt (moms) och räntekostnader.

För fordon med en totalvikt under 3,5 ton med undantag för lätta lastbilar med separat flak (där det finns en luftspalt mellan hytt och flak) är momsens avdragsgill till hälften vid både finansiell och operationell leasing men inte vid egen finansiering (eget ägande).

Lastbilar och bussar med en totalvikt över 3,5 ton ger rätten till fullt momsavlyft.

Ren finansiell leasing av fordon rekommenderas inte 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, 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 då går miste om till fördel för leasinggivaren.

Stockholms stads fordon är generellt i så gott skick vid leasingperiodens slut att de 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 ska Stockholms stad välja en finansieringsform där fordonsförsäljaren, men i slutändan leasegivaren, garanterar restvärdet under de första 48 månaderna. Detta innebär att om fordonsförsäljaren inte kan fullgöra sina åtaganden ska leasegivaren enligt avtal träda i fordonsförsäljarens ställe. Restvärdet ska uppgå till ett så stort belopp att finansieringsformen inte automatiskt klassas som finansiell leasing. Därefter ska staden ha möjlighet att köpa ut fordonen.

Det blir alltså fordonsleverantören och i slutändan leasegivaren 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 / leasegivarens garanterade restvärde eller inte. Fordonsleverantören / leasegivaren har dock alltid skyldighet att lösa in fordonet till det garanterade restvärdet om staden så önskar. I och med att leasegivaren garanterar restvärdet om fordonsleverantören inte kan uppfylla garantin faller den yttersta risken på leasegivaren och därmed kan finansieringsformen klassificeras som operationell leasing. Då förutsätts även att förbehållen avseende det garanterade restvärdet är klart definierade och inte innebär att risken överförs på leasetagaren.

Lastbilar och bussar med en totalvikt över 3,5 ton samt lätta lastbilar med en totalvikt under 3,5 ton med en luftspalt mellan förarhytten och flaket skall köpas in och ej leasas eftersom dessa ger rätten till fullt momsavlyft.

## Fordon

Stockholms stads totala vagnpark består idag av många olika märken och modeller. Möjligheterna att ställa krav och får bättre priser minskar när ett fåtal fordon köps in via många olika leverantörer. Stockholms stad ska agera som en kund för alla nämnder och bolag. Detta underlättar införskaffandet av miljöbilar med höga säkerhetskrav samtidigt som kostnaderna kan minska.

Genom att få ned antalet varumärken och modeller, kommer Stockholms stad kunna 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 dessutom att underlätta rotation av fordon inom Stockholms stads olika verksamheter.

För att uppnå målet om en fossiloberoende organisation till år 2030, och aktuella delmål om andelen elbilar i staden flotta på väg mot målet bör nya fordon väljas enligt en tydlig rangordning. Elbilar och fossiloberoende fordon måste väljas i första hand om staden ska nå dessa mål.

### Exempel på TCO kostnader för olika typer av fossilfria bilar:

Exempel på kostnader:		Lastbil/personbil	Leasingavgift	48 månader	Bränsle:	Laddinfra:	Total kostnad
VW e-Up	(elbil)	personbil	4300	206400	9100	5000	220500
VW UP gas	(gas)	personbil	4000	192000	27800		219800
Toyota Yaris	(hybrid)	personbil	3455	165840	26200		192040
Renault ZOE	(elbil)	personbil	4500	216000	10400	5000	231400
VW e golf	(elbil)	personbil	6300	302400	10000	5000	317400
VW golf	(etanol)	personbil	5300	254400	45200		299600
Toyota Auris	(hybrid)	personbil	3938	189024	27800		216820
VW golf gas	(gas)	personbil	4600	220800	33500		254300
Nissan Leaf	(elbil)	personbil	6449	309552	11700	5000	326220
Toyota Prius	(hybrid)	personbil	5142	246816	31700		278510
				60 månader			
VW Caddy	(gas)	lastbil	5100	306000	83400		389400
Renault Kangoo Maxi	(elbil)	lastbil	6127	367620	25700	5000	398320
VW Caddy Maxi	(gas)	lastbil	5800	348000	83400		431400
Renault Kangoo	(elbil)	lastbil	5900	354000	25700	5000	384700
Nissan e-NV200	(elbil)	lastbil	6200	372000	19300	5000	396300

Dessa kostnader baseras på en innehavstid om 48 månader och en sammanlagd körsträcka på 4500mil för personbilarna. 60 månader och 6000mil för lastbilarna. Avgiften innehåller: leasingavgift, all obligatorisk utrustning som staden kräver, serviceavtal samt ett garanterat restvärde från fordonsförsäljaren.

konkurrensutsättning för hela staden underlättar det för beställare inom staden när behov av fordon uppstår och staden kan agera som en kund.

#### Innehavstid och antal mil

Idag leasas fordon inom Stockholms stad vanligen på 36 månader. Genom att förlänga leasingperioden ytterligare 12 månader, till 48 månader på befintliga bilar, kan Stockholms stad förvänta sig en besparing om ca 4 mnkr under det första året. Det finns potential för ytterligare årliga konstadssänkningar om samtliga fordon inom Stockholms stad i fortsättningen leasas på minst 48 månader (istället för 36 månader).

Utöver ålder har antalet mil en stor betydelse för den samlade fordonskostnaden. När fordonsreparationer övergår värdet av själva fordonet bör fordonet redan vara avyttrat. Det är idag många större reparationer eller serviceåtgärder som inträffar strax efter att fordonet kört 12 000 mil. Vid denna mätarställning upphör även i många fall maskinskadegarantin att gälla. Utifrån dessa fakta rekommenderas följande:

- a) Fordonen ska användas inom Stockholms stad till dess att kriterierna om 4 års ålder och 6 000 mil körsträcka uppnåtts. Fordonen inom Stockholms stad ska först avyttras externt när både 4 års ålder och 6 000 mil körsträcka har uppnåtts.
- b) Inget fordon med en totalvikt under 3,5 ton får vara äldre än 7 år eller ha körts mer än 12 000 mil. Fordonen inom Stockholms stad ska avyttras externt när något av dessa kriterier uppnås.

#### Service och underhåll

Stockholms stads nämnder och bolag har många speciella krav på de fordon som de dagligen ska använda i sin verksamhet. Tillgång till service, reparationer och reservdelar, är viktigt eftersom fordon som blir stillastående under långa tider orsakar onödiga och dyra kostnader. Stockholms stads kostnader för service, reparationer och underhåll bör kunna sänkas genom nedanstående förslag:

Alla fordon ska ha service- och reparationsavtal tecknat med fordonsleverantören (som även garanterar restvärdet i kombination med en slutlig garanti från leasegivaren). Fordonsleverantören tar då på sig risken för ökade servicekostnader och dyra reparationer under innehavstiden. Denna risk behöver fordonsleverantören följaktligen ta betalt för. Denna extra premie, som staden behöver

betala, bedöms bli billigare än att inte ha ett serviceavtal. Anledningen är att avsaknaden av serviceavtal ökar risken för att fordonen blir "överservade", dvs. risken finns att delar byts ut även om det inte behövs då fordonet ändå är inne på verkstad. När Stockholms stad bli en större kund hos några verkstäder istället för att som idag vara en liten kund hos många olika verkstäder, ökar möjligheten till lägre pris och bättre service.

#### Laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider

Idag har nämnder och bolag själva löst laddinfrastrukturen till sina fordon på lite olika sätt, oftast genom egna direktupphandlingar.

Stockholm Parkering har genomfört en upphandling för inköp av laddinfrastruktur för normalladdning upp till 3.7 kW. Inom ramen för denna upphandling ska Stockholm Parkering utrusta sina garage och utomhusanläggningar med normalladdning (ca 100 st/år kommande tre åren). Stockholm Parkering sköter dessutom parkeringen hos många av stadens bolag som på så sätt även får del av detta avtal.

Att det finns avtal som möjliggör inköp av laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider föreslås vara ett ansvar som ligger på miljö- och hälsoskyddsnämnden. Upphandlingen ska i första hand göras med hjälp av servicenämnden.

#### Avyttring

Vid avyttring av fordon vill staden få ut ett marknadsmässigt pris för fordonet. Avyttring av Stockholms stads fordon kan ske via både externa och interna kanaler. Med externa kanaler avses t ex bilauktionsföretag. Med interna kanaler avses att fordon med kvarvarande ekonomisk livslängd kan flyttas (säljas internt) till annan verksamhet inom staden. Det garanterade restvärdet från leasingföretaget ska utnyttjas om det bedöms vara marknadsmässigt.

#### Administration

Fordonsadministration är tidskrävande och ställer höga krav på kännedom om fordon och alla avtal staden har inom fordonsområdet. 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. Därför ska Stockholms stad låta en extern aktör ta över all administration av fordonen. Detta kommer att underlätta styrning och uppföljning.

## Bilpool

I Stockholms stads fordonsflotta finns idag ett antal fordon som med enkelhet skulle kunna avyttras och istället ersättas med bilpool. Denna information har framkommit i en rad fordonsgenomgångar. Genomförda analyser bygger på data som antal körda km, lokalisering och användningsområde för personbilar och har även framkommit i enkäter och intervjuer. Nedan följer sammanfattningen av resultatet i rapporten "Bilpoolsutredning för Stockholms stad".

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.

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.

Inom Stockholms stad fanns 2013 cirka 400 personbilar. 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 nämnder 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.

De flesta fordon finns hos facknämnder och bolag. Det är också där flest underutnyttjade bilar finns och där nyttjandet av egen bil i tjänsten 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.

På sikt kan poolen utökas med cyklar, elcyklar, lådcyklar, elmopeder m.fl. fordon. Bilpoolslösningen bör baseras på respektive nämnds/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 ska ingå i bilpoolen. Slutsatsen i en tidigare rapport är att 26 av de 36 undersökta nämnderna/bolagen har fordon som bedöms kunna ersättas med poolbilar. Ytterligare nämnder 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.

SLUT

Bilagor:

1. Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad
2. Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.
3. Riktlinjer för bilförmån(förmånsbil) inom kommunkoncernen Stockholms stad.



# Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad

[stockholm.se](http://stockholm.se)

Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad  
Maj 2016

Dnr: Dnr 2015-17308

Utgivningsdatum: [Fyll i här]

Utgivare: Miljöförvaltningen i Stockholm

Kontaktperson: Johan Seuffert

## Inledning

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 klimatomål där Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2040, luftkvaliteten ska förbättras och trafiken ska minska.

Kommunfullmäktige har tidigare antagit: "Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm".

Kommunfullmäktige har även nyligen beslutat uppdra åt miljö- och hälsoskyddsnämnden att ta fram en långsiktig strategi för kommunkoncernens fordon i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms stadshus AB. Utifrån detta är denna fordonsstrategi framtagen.

Fordonsstrategin omfattar kommunkoncernen Stockholms stad (Stockholms stad) dvs. Stockholms stads nämnder och bolag. Strategin har sin utgångspunkt i de inriktningsmål som anges i Stockholms stads Vision 2040 – Ett Stockholm för alla; "Ett klimatsmart Stockholm, ett ekonomiskt hållbart Stockholm och ett demokratiskt hållbart Stockholm".

### *Ett klimatsmart Stockholm:*

Genom att styra mot miljöbilar med låg klimatpåverkan med förnybara drivmedel driver Stockholms stad på utvecklingen och är en förebild när det gäller hållbara transporter och hållbart resande.

### *Ett ekonomiskt hållbart Stockholm:*

Genom att använda ett totalkostnadsperspektiv vid fordonsval och att prioritera bilpoolsanvändning säkerställer Stockholms stad att kostnaderna hålls nere samtidigt som utnyttjandegraden av fordonen ökar.

### *Ett demokratiskt hållbart Stockholm:*

Stockholms stad ska vara en attraktiv arbetsgivare, arbetsmiljö och trafiksäkerhet är särskilt viktiga när det gäller val av fordon. ISA, alkoholås och övriga krav på krocksäkerhet är en viktig del i att vara en attraktiv arbetsgivare.

Denna strategi omfattar personbilar och lastbilar och bussar. Strategin kan komma att kompletteras senare med fordon som cyklar, golfbilar, entreprenadfordon mm.

Utifrån denna strategi finns följande riktlinjer:

1. Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.
2. Riktlinjer för bilförmån inom kommunkoncernen.

Förändringar av denna strategi beslutas av kommunfullmäktige vid behov.

## **Mål med strategin**

Målet med denna strategi är att Stockholm stad skall ha en fordonsflotta som strävar mot tre av grundpelarna i Vision 2040, ”Ett klimatsmart Stockholm, ett ekonomiskt hållbart Stockholm och ett demokratiskt hållbart Stockholm”. Det innebär att ekonomi och miljö ska vara styrande aspekter samtidigt som staden ska vara en attraktiv arbetsgivare. Detta kan exemplifieras genom att staden har fordon med hög trafiksäkerhet.

Denna fordonstrategin pekar ut riktningen för Stockholms stads fordonsanskaffning och fordonsinnehav med mål att optimera hanteringen, minska riskerna och erhålla en bättre överblick över kostnaderna. Optimeringen ska göras med hänsyn till ekonomi samt minsta möjliga miljö- och klimatpåverkan. Denna strategi är en viktig del i arbetet för ett ekonomiskt och ekologiskt hållbart Stockholm.

## **Ekonomiskt och ekologiskt hållbart**

Valet av fordon samt finansieringsalternativ ska väljas utifrån det alternativ som är mest ekonomiskt och ekologiskt hållbart. Stadens mål för andel miljöbilar och elbilar ska uppnås, säkerhetskrav mm ska uppfyllas samtidigt som den ekonomiskt bästa finansieringsmodellen ska väljas.

Kostnaderna för vagnparken ska hållas så låg som möjligt samtidigt som fordonsflottan ska ligga i framkant när det gäller miljö-, klimat och trafiksäkerhet.

## **Strategiska val**

### **Leasing med option**

När det gäller valet av finansieringsform, eget ägande, finansiell eller operationell leasing, ska hänsyn tas till främst två parametrar; mervärdesskatt (moms) och räntekostnader.

För fordon med en totalvikt under 3,5 ton med undantag för lätta lastbilar med separat flak (där det finns en luftspalt mellan hytt och flak) är momsen avdragsgill till hälften vid både finansiell och operationell leasing men inte vid egen finansiering (eget ägande).

Lastbilar och bussar med en totalvikt över 3,5 ton ger rätten till fullt momsavlyft.

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. I dagsläget är således eget ägande sämre ekonomiskt än leasingalternativen.

Den lösning som ska användas, för införskaffandet och finansiering av fordon med en totalvikt under 3,5 ton inom Stockholms stad, är leasing i kombination med en option på ett garanterat restvärde från fordonsförsäljaren som även garanteras av leasegivaren om fordonsförsäljaren inte kan fullfölja sina åtaganden.

Fordonsleverantören garanterar alltså restvärdet i form av en option för Stockholms stad. Restvärdet ska uppgå till ett så stort belopp att finansieringsformen inte automatiskt klassas som finansiell leasing. Optionen innebär att Stockholms stad har rätten att välja om staden önskar utnyttja fordonsförsäljarens garanterade restvärde eller inte. Fordonsförsäljaren har dock alltid skyldighet att lösa in fordonet till det garanterade restvärdet om staden så önskar. Optionen kombineras med en garanti från leasegivaren att om fordonsförsäljaren av någon anledning, som till exempel konkurs, inte kan uppfylla sina åtaganden, så går leasegivaren in och uppfyller optionsvillkoren. Själva finansieringen av fordonet sker i denna variant via leasing och då med möjlighet till halvt momsavdrag. I och med att leasegivaren garanterar restvärdet om fordonsleverantören inte kan uppfylla garantin faller den yttersta risken på leasegivaren och därmed kan finansieringsformen klassificeras som operationell leasing. Då förutsätts även att förbehållen avseende det garanterade restvärdet är klart definierade och inte innebär att risken överförs på leasetagaren.

Lastbilar och bussar med en totalvikt över 3,5 ton samt lätta lastbilar med en totalvikt under 3,5 ton med en luftspalt mellan förarhytten och flaket skall köpas in och ej leasas då dessa ger rätten till fullt momsavlyft.

## Fordon

### **Agera som en kund på fordonsmarknaden**

Stockholms stads totala vagnpark består idag av många olika märken och modeller. Möjligheterna att ställa krav och få bättre priser minskar när ett fåtal fordon tas in från många olika leverantörer. Stockholms stad ska agera som en kund för alla förvaltningar och bolag. Detta underlättar införskaffandet av miljöbilar samtidigt som kostnaderna kan minska.

### **Organiserad avyttring av fordon**

Avyttring av fordon ska ske på det ekonomiskt mest fördelaktigaste sättet. I första hand genom att fordonen övertas av annan verksamhet inom Stockholms stad.

I andra hand genom extern avyttring. Då ska den metod användas som säkerställer att Stockholms stad får ett marknadsmässigt pris för fordonet. Valet görs mellan att utnyttja det garanterade restvärdet från fordonsleverantören/leasegivaren eller att avyttra fordonen via upphandlat auktionsföretag.

### **Försäkring genom S:t Erik Försäkring AB**

Alla fordon som framförs på allmän väg ska 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 Försäkring AB, som har upphandlat försäkringslösning för alla stadens fordon.

### **Bilpoolstjänst för Stockholms stad och dess invånare**

Användandet av upphandlad bilpoolstjänst ska alltid övervägas för att ersätta personbilar med körsträckor under 750 mil/år. Det kan finnas skäl till att behålla fordon eller nyanskaffa fordon, där korta körsträckor förväntas.

Stockholms stad upphandlar en koncernövergripande bilpoolslösning, som är tillgänglig för alla anställda.

Bilpoolslösningen ska baseras på respektive nämnds/bolags förutsättningar för att bidra till att skapa en bra helhetslösning och på nämnds/bolags behov. Den geografiska spridningen och närheten till andra verksamheter är viktig.

### **Styrning via Fleet-Management funktion**

För att uppnå en optimal styrning av stadens fordonshantering ska miljöförvaltningen tillhandahålla en fleet-management funktion. Fleet-management funktionen har ett övergripande ansvar för fordonsområdet inom Stockholms stad. Det innebär att fleet-management funktionen ska ansvara för att ta fram kommunkoncernens långsiktiga strategi avseende fordon och riktlinjer kopplade till denna strategi. Riktlinjerna omfattar bla. riskhantering, kostnader och handhavande av Stockholms stads fordon. Fleet-management-funktionen ska ta fram förslag på revideringar av strategi och riktlinjer. Funktionen har vidare ett samlat ansvar för avtalsvård och uppföljning av samtliga avtal inom fordonsområdet.

### **Administrativ uppföljning genom hanteringsbolag**

Fordonsadministration är tidskrävande och ställer höga krav på kännedom om fordon och alla avtal staden har inom fordonsområdet. 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. Därför ska Stockholms stad låta en extern aktör hjälpa till med viss administration och uppföljning av fordonen. Detta kommer att underlätta styrning och uppföljning på ett övergripandeplan för fleet-management-funktionen. Dessutom kommer det att underlätta för alla nämnder och bolag i deras lokala uppföljnings arbete gällande fordon och dess kostnader.

(

(

(

(



**Bilaga 2****Riktlinjer för hantering av fordon för  
kommunkoncernen Stockholms stad.**

Dessa riktlinjer gäller samtliga nämnder och bolag inom Stockholms stads kommunkoncern. Riktlinjerna utgår ifrån ”Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad” beslutad av kommunfullmäktige.

Riktlinjerna omfattar:

- Grundläggande principer
- Fördelning av roller och ansvar
- Anskaffande av fordon
- Fordonsdrift
- Avyttring
- Bilpool

**Grundläggande principer**

Utgångspunkt i dessa riktlinjer är behovet av resa i tjänsten. Hur anställda i kommunkoncernen Stockholms stad (Stockholms stad) planerar och utför sina resor i tjänsten påverkar miljön och människors hälsa i staden.

Bilpoolsfordon ska vara första valet när en bil behöver användas. Dessa är ekonomiskt mer fördelaktiga vid sällanresor och ger möjlighet för fler stockholmare att få tillgång till bilpoolsbilar.

Stockholms stads tjänstefordon används när bilpool inte kan täcka behovet för de tjänsteresor som ska utföras.

För leasade eller egenägda fordon som har körsträckor under 750 mil/år ska nämnder och bolag utreda om alternativa lösningar (gång, cykel, kollektivtrafik, bilpool) kan ersätta det aktuella fordonet. Det kan finnas skäl till att behålla fordon med korta körsträckor, eller nyanskaffa fordon där korta körsträckor förväntas.

Stockholms stad bör ha en restriktiv hållning gällande egen bil i tjänsten. Egen bil i tjänsten bör endast förekomma i undantagsfall.

Stockholms stads fordon är arbetsredskap och får endast användas i tjänsten. Privat körning med fordonen är inte tillåtet. (Förmånsbilar används som privatbilar och är undantagna från denna regel).

Mindre avsteg från riktlinjerna kan göras genom beslut av förvaltningsdirektör/bolags VD. Mindre avsteg kan t ex vara undantag för dubbdäck. Beslut ska motiveras.

## **Ändring av riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad**

Kommunfullmäktige fattar beslut om dessa riktlinjer för fordonshantering.

På delegation av kommunfullmäktige kan kommunstyrelsen besluta om revideringar i riktlinjer som inte påverka riktlinjernas huvudsakliga innehåll. Stockholms Stadshus AB uppmanas då att ge alla bolag inom koncernen i uppdrag att anta av kommunstyrelsen beslutade revideringar av riktlinjerna.

### **ROLLER OCH ANSVARFÖRDELNING**

#### **Nämndernas och bolagens ansvar**

Varje nämnd och bolag ansvarar för sitt fordonsinnehav och att fordonsinnehavet motsvarar fordonsbehovet.

Alla nämnder och bolag, som äger eller leasar fordon till den egna verksamheten, ska ha en person som är fordonsansvarig. Den fordonsansvarige ska fungera som ett stöd i alla fordonfrågor på den egna förvaltningen eller bolaget.

Den fordonsansvarige har ansvar för att:

- säkerställa årligen att förare inom den egna organisationen har giltiga körkort
- rapportera fordonsskador till fleet-management funktionen för att Stockholms stad på sikt skall kunna arbeta med förebyggande åtgärder
- vara uppdaterad om vilka avtal och riktlinjer som gäller för Stockholms stads fordon
- svara för den lokala avtalsuppföljningen
- samråda med fleet-management funktionen gällande avrop/beställning, administration, drivmedel, service och avyttring av fordon med undantag av förmånsbilar
- meddela fleet-management funktionen om kommande behov av leasingfordon inför den årliga förnyade konkurrensutsättningen med en totalvikt på högst 3,5 ton och behovet av bilpoolsfordon
- avropa/beställa fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton utifrån den förnyade konkurrensutsättningen undantaget förmånsbilar
- ta hjälp av serviceförvaltningen vid upphandlingar av fordon med en totalvikt över 3,5 ton

- hos Transportstyrelsen registrera fordon tillhörande ett bolag på bolagets organisationsnummer och registrera fordon tillhörande en nämnd på det filialnummer tillhörande den egna nämndens. Organisationsnummer och filialnummer finns på stadens intranät.

### **Servicekommitténs ansvar**

Servicekommittén ansvarar för att genomföra alla de upphandlingar som följer av dessa riktlinjer inom områdena:

- Inköp av fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton
- Stationstankning
- Service för egenägda fordon
- Leasing
- Administration
- Bilpooltjänst
- Avyttring av fordon
- Däck och däckhantering för egenägda fordon
- Korttidshyra av fordon

Servicekommittén ska dessutom:

- vara behjälpliga vid upphandlingar av fordon med en totalvikt över 3,5 ton genom separat uppdrag från bolag eller nämnder
- på uppdrag från fleet-management funktionen genomföra fordonrelaterade upphandlingar
- ansvara för att alla avtal kopplade till dessa riktlinjer läggs upp i avtalsdatabasen
- ansvara för att upphandlingar görs av dessa avtal med god framförhållning så att staden inte står avtalslös när avtal löper ut

### **Fleet-Management funktionens ansvar**

Funktionen ska ansvara för kommunkoncernens riktlinjer avseende fordon. Det innebär ansvar för att:

- ta fram förslag på revideringar av riktlinjer avseende hur fordon ska införskaffas, utrustas, skötas, finansieras, administreras och avyttras inom Stockholms stad
- förvalta avtal kopplade till dessa riktlinjer
- vara huvudkontakt mot leasingbolag, extern aktör för administration, service- och reparationsbolag, samt bilhandlare/importörer/generalagenter
- stödja och höja kompetensen hos fordonsansvariga på nämnder och bolag i fordonrelaterade frågor

- bevaka så att riktlinjerna strävar till att nå de övergripande målen i enlighet med styrdokumentet:
  - Färdplan för fossilbränslefritt Stockholm 2050
  - Miljöprogram för Stockholms stad 2016-2019
  - Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030
- ha god marknadsöversikt dvs. att göra kalkyler för och ekonomisk utvärdering av kommande fordonsmodeller som följer Stockholms stads fordonskrav
- kartlägga fordonsbehov och årligen genomföra förnyad konkurrensutsättning utifrån Stockholms stads krav på fordon och behov av fordon för kommande år med en totalvikt om högst 3,5 ton samt tydligt kommunicera resultatet till fordonsansvariga.
- stödja nämnder och bolag med kravställningen inför upphandlingar av fordon med en totalvikt över 3,5 ton
- att hålla förteckning över organisationsnummer och filialnummer på intranätet uppdaterad

## **ANSKAFFANDE AV FORDON**

### **Förnyad konkurrensutsättning av fordon**

Fleet-management funktionen ska årligen göra en förnyad konkurrensutsättning på fordon med en totalvikt på högst 3,5 ton för Stockholms stad baserat på inrapporterat behov från alla nämnder och bolag. Den förnyade konkurrensutsättningen görs i de fordonsklasser där merparten av fordonsbehovet finns. Den fordonsansvarige på respektive bolag och förvaltning ska årligen rapportera behovet av fordon inklusive bilpoolsfordon senast 1 september till fleet-management funktionen.

En lista på fordon som är möjliga för avrop enligt förnyad konkurrensutsättning ska finnas på stadens intranät. Samtliga fordon på listan ska uppfylla riktlinjerna för hantering av fordon för Stockholms stad. För detta ansvarar fleet-management funktionen.

För fordon med en tjänstevikt över 3,5 ton görs ingen förnyad konkurrensutsättning, dessa fordon kräver separat upphandling.

### **Offertter och beställningar av fordon**

När en fordonsansvarig ska beställa ett fordon väljs fordonet från aktuell fordonslista på intranätet. En offert med specifik utrustning till fordonet, motsvarande verksamhetens behov, begärs av leverantören. Offerten stäms av med fleet-management funktionen och därefter gör den fordonsansvariga en beställning på fordonet. Se avtal i avtalsdatabasen.

### **För specialfordon gäller särskilda regler:**

Ett specialfordon är ett fordon som inte finns tillgängligt i miljöbilsutförande på marknaden och/eller när användandet av ett konventionellt fordon är befogat. Ett specialfordon bör vid nyanskaffning uppfylla senast gällande avgaskrav.

Vid varje inköp av ett fordon som inte ryms inom miljöbils- eller miljölastbilsdefinitionen ska ärendet tas upp och prövas i respektive nämnd/bolagsstyrelse för beslut. Det är upp till varje enskild nämnd/bolagsstyrelse att avgöra vad som avses med specialfordon, men följande vägledande principer bör tillämpas:

#### ***Arbetsituationsskäl***

Stadens verksamhet kan innefatta arbetsituationer där utbudet av miljöbilar inte är tillräckligt. I dagsläget saknas till exempel miljöbilar med fyrhjulsdrift vilket kan krävas i vissa situationer.

Den fordonsansvariga ska samråda med fleet-management funktionen innan upphandling/avrop/beställning av specialfordon sker. Detta för att säkerställa att det specialfordon som införskaffas så nära som möjligt följer dessa fordonsriktlinjer och att inte större avsteg än motiverat görs. Fleet-management funktionen är behjälpliga vid förnyad konkurrensutsättning av specialfordon.

### **FINANSIERING**

Fordon som Stockholms stad nyanskaffar med en totalvikt under 3,5 ton med undantag för lätta lastbilar med separat flak (där det finns en luftspalt mellan hytt och flak), ska finansieras via leasing i kombination med en option enligt avtal som finns i avtalsdatabasen enligt närmare riktlinjer i "Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad". Leasingtiden ska minst vara 48 månader. Se avtal i avtalsdatabasen.

Lastbilar och bussar med en totalvikt över 3,5 ton samt lätta lastbilar med en totalvikt under 3,5 ton med en luftspalt mellan förarhytten och flaket skall köpas in och ej leasas då dessa ger rätten till fullt momsavlyft.

### **RANGORDNING OCH MILJÖKRAV VID NYBESTÄLLNING AV FORDON.**

Alla fordon som finns på fordonslistan på intranätet och nyanskaffas som bilpoolsbilar eller genom leasing ska vara miljöfordon. Det är den senaste av kommunfullmäktige antagna miljöbilsdefinitionen respektive miljölastbilsdefinitionen som ska följas.

Fordon under 3.5 ton som Stockholms stad nyanskaffar genom leasing eller som bilpoolsfordon ska väljas utifrån följande rangordning. Hänsyn ska tas till verksamhetens behov och krav.

1. Elbil
2. Laddhybrid

3. Fordonsgas eller etanol/E85
4. Elhybrid, bensin eller diesel

## **TRAFIKSÄKERHETS- OCH UTRUSTNINGSKRAV PÅ FORDON**

Samtlig utrustning och krav nedan kommer att tas med som skallkrav vid den årliga förnyade konkurrensutsättningen som görs av fleet-management funktionen för fordon med en totalvikt under 3,5 ton. För fordon med en totalvikt över 3,5 ton görs ingen förnyad konkurrensutsättning, dessa fordon kräver upphandling.

### **Personbilar**

För nyanskaffning av personbilar som används inom Stockholms stad gäller att personbilen har:

- minst fem stjärnor vid provning enligt tidigare protokoll i det europeiska krockprovningsprogrammet (Euro NCAP), eller om tillverkaren kan uppvisa intyg om likvärdiga krockegenskaper.
- ISA, införandet av ISA är sedan tidigare beslut i kommunfullmäktige, Dnr 314-1099/2010.
- Elektronisk körjournal (gäller ej förmånsbilar).
- Alkolås, är sedan tidigare beslutat i kommunfullmäktige Dnr 314-1099/2010.
- Stänkskydd fram och bak
- Parkeringsensorer fram och bak
- Gummimattor
- Dubbfria vinterdäck

Övriga rekommendationer:

- Navigator
- Handsfree-funktion för telefon
- Överdragsklädsel, minskar slitaget på säten och öka fordonets andrahandvärde vid avyttring

### **Lastbilar**

För nyanskaffning av lastbilar med en totalvikt på högst 3,5 ton som används inom Stockholms stad gäller att de ska vara utrustade med följande teknik:

- Antisladdsystem
- Krockkudde för förare och passagerare.
- ISA, införandet av ISA är sedan tidigare beslut i kommunfullmäktige Dnr 314-1099/2010.
- Elektronisk körjournal
- Alkolås, är sedan tidigare beslutat i kommunfullmäktige Dnr 314-1099/2010.
- Backvarnare på täckta lastbilar (dvs. lastbilar som saknar glasrutor runt hela fordonet skall ha pipande ljud när lastbilen backar)

- Stänkskydd fram och bak
- Parkeringssensorer fram och bak
- Gummimattor
- Dubbfria vinterdäck

Övriga rekommendationer:

- Navigator
- Handsfreefunktion för telefon
- Överdragsklädsel, minskar slitaget på säten och öka fordonets andrahandvärde vid avyttring

För fordon över 3.5ton gäller:

- I-Shift (eller annan växellåda med motsvarande funktion)
- ISA, införandet av ISA är sedan tidigare beslut i kommunfullmäktige Dnr 314-1099/2010.
- Alkolås, är sedan tidigare beslutat i kommunfullmäktige Dnr 314-1099/2010.
- Backkamera
- Backvarnare (pipande ljud när bilen backar)
- Får ej utrustas med regumerade däck
- Extern hydraulik skall ha biologiskt nerbrytbar hydragolja EN15439

## **SERVICE OCH UNDERHÅLL FÖR FORDON**

Alla fordon ska ha serviceavtal tecknat med fordonsleverantören under hela leasingperioden. Lånebil vid service/repairation måste bokas i förväg.

## **DEKALER/FOLIERING**

Dekaler/foliering beställs av fordonsansvarig i samband med nybeställning av bil från billeverantören.

Dekalerna på fordon till nämnder ska följa Stockholms stads grafiska profil. Dekaler på fordon ägda av bolagen ska följa bolagens grafiska profil.

## **FORDONSDRIFT**

### **Fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton:**

Fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton ska användas inom staden i minst 4 år och med en körsträcka om minst 6 000 mil. Fordonen ska användas inom Stockholms stad till dess att båda kriterierna om 4 års ålder och 6 000 mil körsträcka uppnåtts.

Inget fordon med en totalvikt under 3,5 ton får vara äldre än 7 år eller ha körts mer än 12 000 mil. Fordonen inom Stockholms stad ska avyttras externt när något av dessa kriterier uppnås.

Kriterierna om max 7 års ålder och max 12 000 mils körsträcka gäller framför kriterierna om minst 4 års ålder och minst 6 000 mils körsträcka.

Det betyder att om ex ett fordon kört mindre än 6 000 mil men ändå uppnått en ålder av 7 år så ska fordonet avyttras externt. Samma sak gäller om ett fordon kört 12 000 mil men inte uppnått en ålder av 4 år, fordonet ska då avyttras externt.

### **Lastbilar och bussar med en totalvikt över 3,5 ton:**

Lastbilar och bussar är en stor investering. Inom stadens verksamheter finns få lastbilar och bussar och dessa körs ofta korta körsträckor/år. Dessa ska klara miljözonsreglerna för tung trafik som gäller i Stockholms stad.

### **Körjournal**

Det finns idag inget uttryckligt lagkrav på att ha körjournal men det är enligt rättspraxis ett viktigt bevismedel vid bedömning av bilförmån.

Det finns idag två sätt att föra körjournal:

1. Manuellt i varje bil
2. Elektroniskt

Alla Stockholms stads bilar ska föra körjournal. Fleet-management funktionen ansvarar för att elektronisk körjournal finns i den förnyade konkurrensutsättningen av fordon som sker årligen. På så sätt får förvaltningar/bolag elektroniska körjournaler i samband med nyanskaffning av fordon.

För befintliga fordon gäller att förvaltningar och bolag själva får bestämma om manuell eller elektronisk körjournal ska användas.

Förmånsbilar omfattas inte av kravet på elektronisk körjournal.

### **Däck och däckhantering (skifte av sommar/vinter hjul och däckförvaring).**

Beställning av däck till fordon ska göras från leverantören som Stockholms stad har avtal med på området däck och däckhantering i avtalsdatabasen.

Vinterdäck ska vara odubbade.

Tjänsten kan delas upp i följande områden:

1. Inköp av däck till fordon
2. Skifte av sommar- och vinterhjul
3. Förvaring av sommar- och vinterhjul

Det ska vara möjligt att inom staden välja om nämnden eller bolaget vill använda denna tjänst eller lägga till dessa tjänster vid nybeställning av fordon. Se avtal i avtalsdatabasen.



## Försäkring

St Erik Försäkring AB ansvarar för all hanteringen (upphandling och avtalsvård) av Stockholms stads försäkringar rörande fordon.

Se avtal hos [www.sterikforsakring.se](http://www.sterikforsakring.se)

## Administration

En upphandlad extern aktör ska sköta all administration av Stockholms stads fordon. Detta underlättar betydligt uppföljningen av alla kostnader för alla fordon. Ett gemensamt administrationssystem ger många fördelar för fordonsansvariga och underlättar för fleet-management funktionen. Ett gemensamt system ger en enhetlig redovisning, spårbarhet av alla fordonskostnader och mycket bättre möjligheter till framtida uppföljningar och effektiviseringar. Det kommer även att förbättra möjligheten att förutse framtida fordonsbehov. Kostnaden för denna tjänst tas av respektive nämnd och bolag. Se avtal i avtalsdatabasen.

## Bränsle

Stockholms stad har sedan länge ett mål om att de fordon som kan tanka ett förnybart drivmedel ska tanka detta till minst 85 procent. Det betyder att samtliga fordon som kan drivas med förnybara drivmedel ska tanka förnybart i så stor utsträckning som möjligt, minst till 85 procent baserat på ett halvår (uppföljningar görs varje halvår). Se avtal i avtalsdatabasen.

## Avyttring

Vid avyttring ska i första hand undersökas om någon annan verksamhet inom Stockholms stad är i behov av fordonet i fråga. Detta sker med stöd av fleet-management funktionen som hjälper den fordonsansvarige med att erbjuda fordonet till försäljning internt inom Stockholms stad.

Dokumentation inklusive foton på fordonet ska tillhandahållas av den fordonsansvarige på nämnden/bolaget.

I andra hand ska fordon avyttras externt. Stockholms stad ska vid extern avyttring alltid sträva efter att få marknadsmässigt betalt för fordonen.

Vid extern avyttring står valet mellan att utnyttja det garanterade restvärdet från fordonsleverantören och i sista hand leasegivaren eller att avyttra fordonen via upphandlat auktionsföretag. Se avtal i avtalsdatabasen.

Fordonsansvarig ska göra detta val i dialog med fleet-management funktionen.

*Vid utnyttjande av det garanterade restvärdet hos fordonsleverantören eller i sista hand leasegivaren ska följande gälla:* Kontroll av fordonet ska ske av köparen och säljaren vad gäller återställningskostnad/onormalt slitage. Om parterna inte kommer överens ska opartisk besiktningsman anlitas. Parterna ska då dela på kostnaden för besiktningsmannen. På ett fordon som brukats normalt kan det få förekomma mindre defekter på dörrar, skärmar och stötfångare som t ex mindre dörruppslag, stenskott och repor i lack, utan att

detta ska betraktas som onormalt slitage. Förbehållen avseende det garanterade restvärdet ska vara klart definierade (återfinns i avtalsdatabasen) och ska innebära att risken inte överförs på leasetagaren.

### **Bilpool**

Användandet av upphandlad bilpoolstjänst ska alltid övervägas för att ersätta personbilar med körsträckor under 750 mil/år. Det kan finnas skäl till att behålla fordon med korta körsträckor, eller nyanskaffa fordon där korta körsträckor förväntas.

Stockholms stad upphandlar en koncernövergripande bilpoolslösning, som är tillgänglig för anställda. Bilpoolslösningen ska baseras på respektive nämnds/bolags förutsättningar för att bidra till att skapa en bra helhetslösning och på nämnds/bolags behov. Den geografiska spridningen och närheten till andra verksamheter är viktig. Se avtal i avtalsdatabasen.

Det ska finnas magnetdekaler för de verksamheter som vid användandet av bilpoolen vill säkerställa att det syns att det är Stockholms stad, nämnd eller något av stadens bolag, som framför bilpoolsbilen.

### **Ansvar för efterlevnad av riktlinjerna för fordon**

Det är respektive nämnd och bolagsstyrelse som ansvarar för att riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad i sin helhet efterlevs.

## Riktlinjer för Bilförmån(förmånsbil) inom kommunkoncernen Stockholms stad

Syftet med riktlinjerna är att reglera beslutsordning, ansvarsfördelning och villkor för bilförmån i Stockholms stad. Riktlinjerna behandlar även vissa villkor och regler för hur förmånsbilen ska beviljas, användas och avvecklas.

Förmånsbilen ska uppfylla stadens krav på fordon i enlighet med riktlinjerna för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.

### Kommunstyrelsens ansvar

Kommunstyrelsen ansvarar för följande uppgifter. Uppgifterna handläggs av stadsledningskontorets personalstrategiska avdelning.  
hanteringen av bilförmånen(förmånsbil) gentemot innehavaren

- upprätta och administrera avtal om förmånsbil
- underteckna leasingavtalen för alla förmånsbilar
- hos Transportstyrelsen registrera förmånsbilar tillhörande ett bolag på bolagets organisationsnummer och registrera fordon tillförande en nämnd på det filialnummer tillförande den nämnden. Organisationsnummer och filialnummer finns på stadens intranät
- vara uppdaterad om vilka avtal och riktlinjer som gäller för Stockholms stads fordon
- samråda med fleet-management funktionen gällande avrop/beställning, administration, drivmedel, service och avyttring av förmånsbilar
- avropa/beställa förmånsbilar med en totalvikt om högst 3,5 ton utifrån den förnyade konkurrensutsättningen
- registrera bilförmånen i lönesystemen

### Innehavarens ansvar

Innehavaren ansvarar för att:

- bilen, som denna disponerar, används enligt avtalade villkor, underhålls enligt fabrikantens anvisningar, vårdas på ett ansvarsfullt sätt och framförs trafiksäkert

### Målgrupp

Förvaltningschefer och bolagsdirektörer kan genom sin tjänsteställning beviljas bilförmån. Beslut om bilförmån fattas av stadsdirektören för förvaltningschefer och av VD för Stockholms Stadshus AB för bolagsdirektörer. Dessa kan även besluta om annan tjänsteman ska medges bilförmån.

Värdet av bilförmånen jämföras med ett löneutrymme på 4 000 kr/månad. Om inget annat överenskomms upphör rätten till bilförmån när den anställde lämnar den anställning till vilken förmånen är knuten.

### **Förmånsbilens inköpspris (maxkostnad/månad)**

Förmånsbil får anskaffas för en maximal kostnad/månad (leasingkostnad inklusive serviceavtal och med ett av leasegivaren garanterat restvärde) om 6 000 kr/månad. I månadskostnadsberäkningen får extrautrustningens totala värde vara max 40.000kr.

Förmånsbilar ska beställas/avropas, finansieras och hanteras/administreras på samma sätt som alla andra fordon inom Stockholms Stad (se Riktlinjer för hantering av fordon inom kommunkoncernen Stockholms stad).

Beslut om undantag från kraven ovan ska ske i samma ordning som beslut om förmånsbil. Undantag kan göras för person med funktionsnedsättning eller begränsad rörlighet eller i fall där synnerliga skäl föreligger, och där ex tillgängliga miljöbilar skulle försvåra användandet.

### **Kostnadsfördelning m.m.**

Innehavaren av förmånsbilen svarar för att bilen används och servas enligt fabrikantens instruktioner och serviceanvisningar.

Service och reparationer ska alltid utföras enligt fabrikantens föreskrifter och vid auktoriserad märkesverkstad. Innehavaren svarar för att fordonet slits normalt, underhålls väl och tvättas regelbundet. Innehavaren är även skyldig att under hela avtalsperioden se till att skador på bilen som plåtskador, repor m.m. anmäls till försäkringsbolaget och repareras.

De kostnader som uppkommer för bilen enligt nedan och som innehavaren/förmånstagaren ska svara för faktureras direkt från hanteringsbolaget till innehavaren av förmånsbilen.

Stockholms stad svarar för följande kostnader:

- samtliga driftkostnader för förmånsbilen utom drivmedel
- förbrukningsmaterial och underhåll mellan servicetillfällena (exempelvis spolarvätska, torkarblad, glödlampor, tvätt)
- däckskostnader, däckförvaring
- fordonsskatt, och registreringsavgifter
- kostnad för kontrollbesiktning
- fordonsförsäkring
- service och reparationer, vid ordinarie servicetillfällen enligt bilfabrikantens anvisningar
- hyrbil, exempelvis vid skadetillfälle
- självrisk på försäkringen

Innehavaren av förmånsbilen svarar för följande kostnader:

- drivmedel
- trängselskatt
- väg-, färje-, parkerings- eller liknande kostnader. Vid resor i tjänsten ersätts dessa avgifter mot reseräkning.

- böter eller avgifter i samband med trafikförseelse enligt lokal trafikstadga, eller påförd kontrollavgift inom avgiftsbelagt parkeringsområde. Innehavaren har också det straffrättsliga ansvaret för förseelse när förmånsbilen används eller på grund av bilens skick.
- kostnader för reparationer som uppkommit till följd av misskötsel, allmän vårdslöshet eller då innehavaren åsidosatt det ansvar för underhåll av förmånsbilen, som vilar på innehavaren.

### **Förmånsbeskattning och betalning av drivmedel**

Bilförmånen beskattas enligt Skatteverkets allmänna råd om värdering av fri eller delvis fri bil, senaste utgåvan. Innehavaren står för kostnaderna för allt bränsle. Via reseräkning utgår ersättning för resor i tjänsten, enligt för staden gällande kollektivavtal.

Förmånsvärdet utgör inte pensionsgrundande inkomst och räknas inte med i pensionsunderlaget vid intjänande/beräkning av tjänstepension.

### **Avtal**

Ett avtal, som reglerar villkoren mellan arbetsgivaren och innehavaren av förmånen, upprättas i samband med beslut om förmånsbil. Rätten till förmånsbil löper på 48 månader som också är leasingperiod för den bil som staden leasar. Byte av förmånsbil kan ske tidigast efter 48 månader. Personalstrategiska avdelningen ansvarar för hanteringen av bilförmånen gentemot innehavaren.

### **Anskaffning och återlämnande**

När kontraktstiden för bilen löper ut ansvarar innehavaren för att kontakta fleet management funktionen på miljö- och hälsoskyddsnämnden för avyttring. Bilen ska vara urplockad och grovstädad invändigt vid besiktningen i samband med avyttring. Ej återlämnad extrautrustning faktureras innehavaren. Kostnader i samband med avyttring, om bilen är i sämre skick än förväntat med hänsyn till normalt slitage och skador som inte åtgärdats eller rapporterats fortlöpande, debiteras innehavaren.

### **Övrigt**

Rätten till förmånsbil förutsätter att innehavaren har giltigt körkort. Förlust av körkort ska anmälas till personaldirektören utan dröjsmål. Arbetsgivaren äger då möjligheten att ompröva rätten till förmånsbil.

Förmånsbilen får utnyttjas av andra än innehavaren, men innehavaren står för alla risker i samband med utlåning av bilen. Förmånsbilen får användas för övningskörning. Förmånsbilen får inte överlätas, hyras ut eller användas för tävlingskörning.

Förmånsbilen får inte användas utomlands av andra än innehavaren.

### **Kostnad**

En uppskattad kostnad för förmånsbil är ca 72 000 kr exkl. moms och arbetsgivaravgift per år och bil. Kostnaden belastar respektive nämnds/bolags budget.

**Ansvar för efterlevnad av riktlinjerna för bilförmån**

Det är respektive nämnd och bolagsstyrelse som ansvarar att riktlinjerna för bilförmån inom kommunkoncernen Stockholms stad i sin helhet efterlevs.