

Handläggare:  
Inger Kjaerboe, 08-508 29 270

Till  
Finansroteln

## Remissen om Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för koncernen Stockholms stad

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

### Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

### Ärendet

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

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

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

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

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

### Underremiss

#### ***AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

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

Bolaget önskar att fordonsstrategin kompletteras med en möjlighet att erbjuda förmånsbil till medarbetare som har ett stort behov av att köra egen bil i tjänsten. Exempel på roller där bolaget ser att det i ett flertal fall finns behov av egen bil i tjänsten är projekt-

ledare och installationsledare med flera husprojekt som är geografiskt utspridda över hela staden. Att åka kollektivt mellan dessa platser är orimligt ur tids- och effektivitetsperspektiv. Arbetsdagen påbörjas och/eller avslutas ofta inte på kontoret (i Vällingby), vilket medför att en bilpoolsbil eller ett fordon som ska hämtas och lämnas i anslutning till kontoret inte är ett reellt alternativ till den egna bilen.

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

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

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

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

***AB Stockholmsshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***AB Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Koncernledningens synpunkter**

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

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

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

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

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

Stockholm Vatten välkomnar möjligheterna till förbättrad kostnadsuppföljning och förenklad hantering

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

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

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

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

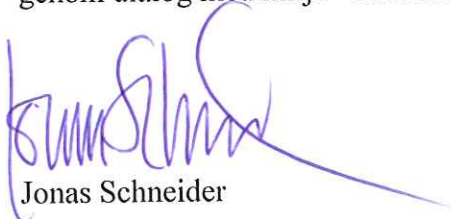
Stadsledningskontoret har efter att Fordonsstrategin med riktlinjer sänts ut på remiss genomfört fördjupade analyser inom vissa områden för att säkerställa att strategin är praktisk genomförbar. Detta har bland annat medfört vissa förändringar i val av finansieringsform som innebär att föreslagen leasingform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

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

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

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

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



Jonas Schneider

Vice VD

#### **Bilagor**

1. Remissvar AB Svenska Bostäder
2. Remissvar AB Stockholmshem
3. Remissvar Micasa Fastigheter i Stockholm AB
4. Remissvar Stockholm Vatten Holding AB
5. Remissvar AB Stokab
6. Remissvar Stockholms Stads Parkerings AB
7. Remissvar Stockholms Stadsteater AB

## Yttrande över remiss:

### **Förslag – Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad**

#### **Bakgrund**

Svenska Bostäder har beretts möjlighet att lämna synpunkter på miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till beslut om strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.

Stockholms stad har i dag 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 Stockholm Stadshus AB att ge bolagen inom koncernen i uppdrag att delta i den centrala upphandlingen avseende anskaffning, hantering, underhåll och avyttring av fordon.

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

#### **Svenska Bostäders synpunkter**

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

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

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



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

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

Bolaget ställer sig positivt till införandet av fleet management-funktionen. Det är dock viktigt att ytterligare tydliggöra hur och när kontakter och avstämningar mellan bolaget och funktionen ska ske, samt vem som ska göra vad.

## **AB SVENSKA BOSTÄDER**

Pelle Björklund  
VD

## **Remissvar: Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad, Dnr 129-1092/2016**

AB Stockholmshem får härmed avge följande remissvar över rubricerat ärende.

### *Bakgrund*

Miljöförvaltningen har på uppdrag av kommunfullmäktige tagit fram en långsiktig strategi för kommunkoncernens fordon i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms stadshus AB. Målet med strategin är att Stockholm stad ska ha en fordonsflotta som strävar mot tre av grundpelarna i Vision 2040, "Ett klimatsmart Stockholm, ett ekonomiskt hållbart Stockholm och ett demokratiskt hållbart Stockholm". 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. Strategin är en viktig del i arbetet för ett ekonomiskt och ekologiskt hållbart Stockholm.

### *Våra synpunkter*

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

Med vänlig hälsning  
AB STOCKHOLMSHEM

Eva Nygren  
VD



## **Svar på remissen avseende strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.**

Micasa Fastigheter har fått rubricerande ärende på underremiss från Stockholm Stadshus AB för yttrande senast 2016-09-12.

### **Ärendet**

Kommunfullmäktige beslutade 2015-11-02 att ge miljö- och hälsoskydds-nämnden 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.

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, hastighetsanpassningssystem) 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 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 har uppdaterats i syfte att tydligare styra mot enhetlighet och transparens gällande kostnaderna. De föreslagna riktlinjerna för bilförmån ska ersätta tidigare beslutade riktlinjer

### **Micasa Fastigheters synpunkter**

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

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

**Med vänlig hälsning**

Maria Mannerholm  
VD



## Remissvar angående förslag till Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad från Stadshusledningskontoret

### INLEDNING

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

Remissvaret ger synpunkter på följande bilagor

- Bilaga 1. Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad
- Bilaga 2. Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad

Bilaga 3. Riktlinjer för bilförmån (förmånsbil) inom kommunkoncernen Stockholms stad ges inga synpunkter på då Stockholm vatten, hädanefter kallat SVAB, inte innehar några förmånsbilar.

Synpunkterna dokumenteras först övergripande och mer generellt för att sedan redovisas specifikt i kronologisk ordning efter innehållet i dokumenten.

### STOCKHOLM VATTENS SYNUNKTER

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

Det huvudområde där SVAB har synpunkter är inom strategi för drivlina. Det är viktigt för SVAB att vidhålla sin strategi om biogas till minst 85%. SVAB har egen produktion, och försäljning, vilket ger en ekonomisk effektiv lösning. Inom drivlina biogas kan verksamheten nå de allra flesta fordonstyper som eftersöks, till skillnad från det begränsade utbudet inom drivlina el. Stor del av de specialfordon, samt vissa lastbilar över 3,5 ton, som verksamheten har behov av finns ännu idag inte med fossilfri drivlina utan kräver diesel. Riktlinjen inom bolaget är att alltid använda sig av det högst klassade dieselbränslet.

Ytterligare ett område där SVAB har synpunkter, och efterfrågar undantag, är kravet på nyttjande av gemensam bilpool. Mot bakgrund av geografiska behov (spridning av anläggningar, verksamhet samt krav på närhet) och nyttjandekrav över hela dygnet (jour-

verksamhet) behöver verksamheten egen nära bilpool. Vid varje avyttring av fordon ses framtida behov över för att om möjligt ej ersätta befintliga fordon.

Det är eftersträvansvärt med riktlinjer kring standardisering för hantering, fordonstyper och inredning/utrustning. Dock har SVAB med sin speciella verksamhet behov av höggradigt specialutrustade transportfordon samt specialfordon vilket inte passar för standardisering av annat än fordonsutrustning, dvs inte för påbyggnads- och inredningsutrustning. Detsamma gäller för kravet att för fordon < 3,5 ton inte använda fordon äldre än 7 år. Med bakgrund av höga investeringskostnader för transportfordon behövs långa ekonomiska ramar och det borde därför vara möjligt att nyttja fordon längre med hänsyn tagen till skick och säkerhet.

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

Samtliga krav på fordon enligt underlagen tolkar SVAB som gällande vid nyanskaffning av fordon, och således ej för befintliga fordon. Undantaget från detta är kravet på körjournal i samtliga fordon.

**SVAB önskar sålunda undantag** från kravet på drivlina el och kravet att ingå i allmän bilpool.

**SVAB önskar ändring av kravet** på fast maximal fordonsålder vid avyttring till möjlig flexibilitet. För vidare specifika synpunkter se nedan.

*Specifika synpunkter:*

Bilaga 1. Fordonsstrategi för kommunkoncernens Stockholms stad

#### Strategiska val

##### **Sidan 4, Leasing med option**

- *Synpunkt:* Enligt uppgift från stadens ansvarige har ansvaret för restvärdet tagits bort från leasinggivaren och överförs till fordonsleverantören. Vad händer i det fall inte fordonsleverantören kan fullfölja sitt åtagande (konkurs)? Det är viktigt att det garanterade restvärdet är klart definierat så att inte risken överförs på leasingtagaren.

##### **Sidan 6, Organiserad avyttring av fordon**

- *Synpunkt:* Avyttring i första hand till annan verksamhet inom staden är inte möjlig för SVAB med höggradigt specifika transportfordon samt utifrån SVABs strategi att nyttja fordonen 5+3 år (leasing+ eget ägande) vilket ger att endast avyttring på marknaden är möjlig, då äldre fordon än 7 år inte ska användas enligt dessa riktlinjer. Strategin för längd för innehav och nyttjande bygger på behovet av långa ekonomiska ramar för höga investeringskostnader.

##### **Sidan 6, Bilpoolstjänst För Stockholms stad och dess invånare**

- *Synpunkt:* SVAB önskar undantag för egen bilpool med följande motivering. Mot bakgrund av geografiska behov (spridning av anläggningar, verksamhet samt krav på närhet) och nyttjandekrav över hela dygnet (jourverksamhet) behöver verksamheten egen nära bilpool.

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

### Sidan 1, Grundläggande principer

- *Synpunkter:* Fordon med körsträckor under 750 mil/år där alternativa lösningar saknas finns och kommer att finnas inom SVAB. För dessa fordon och specialfordon antas inte undantag krävas. Mer relevant som mätparameter kan även/istället vara nyttjandegrad i tid (dvs många kortare sträckor under en längre tid).

### Sidan 1, Grundläggande principer

- *Synpunkt:* Ett önskemål finns inom SVAB att kunna erbjuda tjänsten Privat bil (en kostnadsneutral lösning) som alternativ till egen bil i tjänst då endast i undantagsfall dessa bör förekomma. Ett förslag är att Fleet-Management funktionen utreder denna möjlighet.

### Sidan 3, Fleet Managementfunktionens ansvar

- *Synpunkter:* För tydlighetens skull vill SVAB påpeka att möjligheter att standardisera riktlinjer för fordonsutrustning finns men inte för påbyggnads-/inredningsutrustning.

### Sidan 5, För specialfordon gäller särskilda regler:

- *Synpunkt:* Vid inköp av specialfordon borde det vara fullgod styrning att beslut fattas av VD, och ej hanteras av styrelsen. VD är ansvarig inför styrelsen att efterleva samtliga riktlinjer. Detta skulle ge en avsevärd administrativ effektivitetsvinst.

### Sidan 5, RANGORDNING OCH MILJÖKRAV VID NYBESTÄLLNING AV FORDON

- *Synpunkt:* SVAB önskar undantag från förordad rangordning av drivlina, dvs att kunna välja gasfordon framför elbil även om detta finns som alternativ inom fordonstypen. Detta mot bakgrund av att SVAB producerar biogas och detta därmed är den mest ekonomiskt effektiva alternativet.

### Sidan 6, Lastbilar

- *Synpunkt:* Undantag finns idag för användning av ISA i jourbilar och för kravet på dubbfria däck för vissa fordon. Behovet av dessa undantag kvarstår.
- *Synpunkt:* Euro NCAP som en heltäckande säkerhetsstandard även för åtminstone lastbilar < 3,5 ton skulle kunna användas som krav även i denna kategori.
- *Synpunkt:* Kravet på elektronisk körjournal är mycket välkommet. Behov finns av en GPS (exempelvis från leverantören ABAX) med positionering samt även möjlighet att läsa av mätarställning och typ av använt bränsle (bensin/gas). Detta för att underlätta kostnadsuppföljningen och bränslestatistiken till staden såväl som för eget bruk. På detta sätt skulle all information kunna finnas tillgängligt via administratören.

- *Synpunkt:* Ytterligare utrustningskrav:
  - Automatväxel
  - Navigator
  - Backkamera även för lastbilar < 3,5 ton
  - Varnings- och varselljussystem
- *Synpunkt:* Ytterligare utrustningsönskemål:
  - Lane Assist, Front Assist och Rear Assist är alla trafiksäkerhetshöjande utrustning som är billigt att installera vid start.
  - Förlängd nybilsgaranti kan också vara något att utreda om det är relevant och prisvärt.

#### **Sidan 7, Fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton:**

- *Synpunkt:* Med tanke på de för SVAB höga krav och därmed höga investeringskostnader för transportfordon borde det kunna vara möjligt att nyttja fordon längre än 7 år med hänsyn tagen till skick och säkerhet.

#### **Sidan 8, Körjournal**

- *Synpunkt:* Då specialfordon oftast har timmätare istället för mätarställning antas dessa undantas från kravet på körjournal.
- *Synpunkt:* Vår uppfattning är att kravet på körjournal inbegriper mätarställning och bränsleförbrukning per drivlina, inget utöver detta. Mätarställning antas då rapporteras från SVAB och bränslestatistiken tillhandahålls administratören.

#### **Sidan 8, Däck och däckhantering /skifte av sommar/vinterhjul och däckförvaring)**

- *Synpunkt:* Kravet på odubbade vinterdäck har SVAB idag undantag ifrån för vissa fordon och detta behov finns även framöver.
- *Synpunkt:* Antar att detta skall detta upphandlas separat för alla fordon (nyanskaffning som till befintliga fordon) , fördelen kan vara att vi får en leverantör inom koncernen istället för att ha alla däck hos olika fordonsleverantörer. Med stor spridning av verksamhet som inom SVAB behövs lokala däckdepåer/verkstäder över hela kommunen om inte leverantören kommer till kunden och utför service.

#### **Sidan 9, Försäkring**

- *Synpunkt:* Behov av individuell försäkring per fordon genom flottan för att säkerställa kostnadsuppföljning per fordon.

#### **Sidan 9, Administration**

- *Synpunkt:* Behov av att även framöver hantera eget ägda fordon via administratör, för att konsolidera fordonskostnaderna.

#### **Sidan 9, Avyttring**

- *Synpunkt:* Vid de fall fordon ska ersättas bör inlösen från leverantören till marknadsmässigt pris krävas.
- *Synpunkt:* SVAB önskar bibehålla sin nuvarande strategi att inneha sina fordon enligt principen 5+3, dvs 5 års leasing och 3 års eget ägande och därefter



avyttring på marknaden. Detta mot bakgrund av den stora investeringskostnad som ligger i transportfordonen.

### **Sidan 10, Bilpool**

- *Synpunkt:* Undantag önskas utifrån följande motivering. Mot bakgrund av geografiska behov (spridning av anläggningar och verksamhet samt krav på närhet) och nyttjandekrav över hela dygnet (jourverksamhet) behöver verksamheten egen nära bilpool. Vid varje avyttring av fordon ses framtida behov över för att om möjligt ej ersätta befintliga fordon.

.....  
Krister Schultz  
VD



## **Yttrande över Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad**

Stokabs uppgift är att bygga, hyra ut samt underhålla ett passivt fibernät i Stockholm. Syftet med infrastrukturen och verksamheten är att stimulera en positiv utveckling för Stockholm genom att bidra till goda förutsättningar för IT-utvecklingen i regionen.

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

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

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

Stokab har fem ombyggda teknikbussar som väger under 3,5 ton som klassificeras som specialfordon och som är specialanpassade för Stokabs verksamhet. Enligt förslaget gäller särskilda regler gäller för specialfordon. Det är väsentligt för Stokabs verksamhet att Stokab även fortsättningsvis har möjlighet att kravställa sådana specialfordon vid upphandling/avrop/beställning. Anledningen till detta är att Stokabs fordon inte bara är ett transportmedel för person och material, utan även ofta är den arbetsplats där ett koncentrationskrävande fiberoptiskt arbete skall utföras. Fordonets inredning är därför framtagen för att personalen skall ha en så god arbetsmiljö som är möjligt. Stokabs bilar och teknikbussar ingår i Stokabs beredskapsorganisation och det är därför centralt att dessa finns tillgängliga på Stokab dygnet runt.

Med vänlig hälsning

**AB Stokab**

Staffan Ingvarsson  
Verkställande direktör



## Remissvar ” Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad”

Stockholm Parkering mottog 2016-07-13 en underremiss från Stockholms Stadshus AB gällande ” strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad ”, dnr 2015-17308.

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.

*Stockholm Parkering har valt att lämna följande synpunkter*

Bolaget vill förmedla att dess fordon registreras hos Transportstyrelsen på filialnummer eftersom det förenklar administrationen på leasing/administrationsföretaget. Bolaget föredrar därför, att i likhet med Stockholms stads förvaltningar att även framöver använda sig av filialnumret.

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

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

Stockholm Parkering vill avslutningsvis tillägga att tjänsten för dekalering och foliering torde kunna ingå i en gemensam upphandling för att bli än mer förmånligare.

I övrigt har bolaget inga synpunkter.

---

Christian Rockberger  
VD



**Till**

**Stockholms Stadshus AB**

**Remissvar: Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad**

**Diarienummer: 129-092/2016 (2015-17308)**

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

Stockholms Stadsteater AB anser att ett fossilbränslefritt Stockholm är ett mycket angeläget mål. Däremot anser vi att det är utanför vår kompetens att i övrigt värdera de olika synpunkter som anges i Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Stockholm den 5 september 2016

**Stockholms Stadsteater AB**

---

Benny Fredriksson  
VD