

Remissammanställning

Ärendet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har på uppdrag av kommunfullmäktige utarbetat 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. Dessa omfattar:

- 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.

Revideringar av strategin

Efter att ha beslutats i miljö- och hälsoskyddsnämnden den 14 juni 2016 skickades förslag till strategi och riktlinjer för hanteringen av fordon i kommunkoncernen Stockholms stad ut på remiss till stadens samtliga nämnder och bolag. Utifrån remissinstansernas synpunkter och fördjupade analyser föreslår stadsledningskontoret ett antal justeringar i strategin. De mest omfattande förändringarna beskrivs nedan.

Val av finansieringsform

Fördjupade analyser och efterforskningar har sedan den aktuella fordonsstrategin antogs av miljö och hälsoskyddsnämnden i juni genomförts för att säkerställa att strategin är praktiskt genomförbar.

Den föreslagna finansieringsformen, leasing med option, ska definieras som *finansie*ll leasing, inte operationell som tidigare antagits och leasingperioden för stadens förvaltningar förändras till 3 år med möjlighet till förlängning. För stadens bolag kan den föreslagna leasingperioden om 4 år kvarstå.

Köp av fordon ska ske istället för leasing när det avser lastbilar och lätta lastbilar med luftspalt, som anges i föreslagen fordonspolicy. Därutöver ska även personbilar inköpas om rätt till momsavdrag saknas som t.ex. hos några av bolagen inom Stockholms stads kommunkoncern.

Fordonsstrategi och riktlinjer

Utöver de förändringar av fordonsstrategi och riktlinjer som följer av det ovan angivna så föreslår stadsledningskontoret ytterligare justeringar av föreslagen fordonsstrategi och av *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad* (bilaga 2).

I strategin och riktlinjerna föreslår stadsledningskontoret att skrivningarna om val av fordon och drivmedel anpassas till *Miljöprogram för Stockholms stad 2016 – 2019* som kommunfullmäktige beslutade om den 4 april 2016. Dessutom föreslår stadsledningskontoret ett förtydligande om att avvägningen mellan val av typ av miljöfordon och verksamhetens ekonomiska förutsättningar måste göras.

2007 fattade kommunfullmäktige beslut om riktlinjer för förmånsbil inom ramen för chefssatsningar (Dnr 209-11/2007). Möjligheten att erhålla förmånsbil föreslås 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. Det finns idag avtal om förmånsbil tecknade men där bil inte har tagits ut. Dessa avtal ska också sägas upp.

Då denna riktlinje har en hög grad av detaljering samtidigt som kommande upphandlingar och teknikutveckling kan föranleda relativt frekventa förändringar i riktlinjen, så föreslår stadsledningskontoret att denna renodlas och att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska ta fram och vid behov revidera anvisning till *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad* (bilaga 2).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 juni 2016 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 hälsoskyddsnämnden ges i uppdrag att genomföra gemensam upphandling av laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 31 maj 2016 har i huvudsak följande lydelse.

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 fleet-management 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 fleetmanagement 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 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.

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 minimerar 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 få 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 | 48månader | 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 | | 216824 |
| WV golf gas | (gas) | personbil | 4600 | 220800 | 33500 | | 254300 |
| Nissan Leaf | (elbil) | personbil | 6449 | 309552 | 11700 | 5000 | 326252 |
| | | | | | | | |
| Toyota Prius | (hybrid) | personbil | 5142 | 246816 | 31700 | | 278516 |
| | | | | | | | |
| | | | | 60månader | | | |
| 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.

Staden använder idag ett ramavtal som förutsätter förnyad konkurrensutsättning. Genom att göra en årlig förnyad 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 ekono-

misk 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 parkeeringsbehov.

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.

Stockholms stad rekommenderas i rapporten att införa en koncernövergripande bilpoolslösning, tillgänglig för alla anställda. På sikt kan poolen utökas med cyklar, elcyklar, lådcyklar, elmopeder m.fl. fordon. Bilpoolslösningen bör 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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, samtliga facknämnder, samtliga stadsdelsnämnder och Stockholms Stadshus AB. Stadsbyggnadskontoret har inkommit med ett kontorsyttrande. Revisionskontoret och överförmyndarnämnden avstår från att svara. Exploateringsnämnden har inga synpunkter på remissen. Stadsledningskontoret har inkommit med förslag på revideringar av strategin.

Arbetsmarknadsnämnden anser att de föreslagna åtgärderna i strategin och riktlinjerna är bra och utgör en viktig del i arbetet för ett ekonomiskt- och ekologiskt hållbart Stockholm.

Fastighetsnämnden konstaterar att det enligt förslaget blir enklare att följa upp stadens totala kostnad och miljöpåverkan när det gäller användning av fordon, samt att det med en stadsgemensam upphandling också blir tydligare och förhoppningsvis enklare för varje förvaltning att ingå och avsluta avtal gällande fordon.

Idrottsnämnden anser att den föreslagna strategin och riktlinjerna för hantering av fordon är genomarbetade och innehåller flera viktiga och positiva förslag och åtgärder.

Kulturnämnden instämmer i miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag samt välkomnar strategi och riktlinjer i syfte att underlätta och optimera hanteringen av stadens fordon samt att nå stadens långsiktiga miljömål.

Kyrkogårdsnämnden ställer sig positiv till förslaget till fordonsstrategi och riktlinjer.

Servicenämnden stödjer som helhet förslaget till strategi för hantering av fordon, bl.a. då den bedöms ge tydliga utgångspunkter för att kunna styra koncernens hantering utifrån ett helhetsperspektiv.

Socialnämnden välkomnar att staden får en långsiktig gemensam strategi för hantering av fordon och ställer sig positiv till den föreslagna strategin och riktlinjerna.

Stadsbyggnadskontoret ser mycket positivt på en koncerngemensam fordonsstrategi som ska verka för ett ekonomiskt och ekologiskt hållbart Stockholm.

Trafiknämnden instämmer i behovet av en gemensam fordonsstrategi och ställer sig positiv till förslaget, men har några synpunkter som redovisas i remissvaret.

Utbildningsnämnden ställer sig huvudsakligen positiv till förslaget till strategi och riktlinjer.

Äldrenämnden ser positivt på förslaget.

Bromma stadsdelsnämnd stödjer förslagets målsättning att staden ska ha en gemensam strategi för hantering av fordon.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd tycker att det är positivt att det sker en standardisering inom detta område. Det förenklar för förvaltningen och är ett bra verktyg för att upprätthålla kompetensen inom området.

Farsta stadsdelsnämnd anser att det finns ett behov av förbättring av fordonshanteringen och förslaget är i det stora hela bra. Nämnden är dock tveksam till det relativt omfattande ansvar som tillförs nämnden. För att få en effektiv hantering av fordon kan det enligt nämnden vara en idé att flera nämnder har en gemensam fordonsansvarig.

Hägersten-Liljeholmen stadsdelsnämnd ställer sig positiv till förslaget.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd är positiv till remissförslaget.

Kungsholmens stadsdelsnämnd välkomnar att ny strategi och nya riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad tas fram. Nämnden an-

ser att strategin och riktlinjerna förtydligar ansvarsfrågan mellan fleet-management funktionen på miljöförvaltningen, serviceförvaltningen och respektive nämnd och bolag. Nämnden anser vidare att det blir lättare att följa upp kostnader och att hanteringen av fordon blir mer effektiv.

Norrmalms stadsdelsnämnd anser att strategin och riktlinjerna förtydligar ansvarsfrågan mellan fleet-management funktionen på miljöförvaltningen, serviceförvaltningen och respektive nämnd och bolag. Förslaget innebär även det blir lättare att följa upp kostnader och att hanteringen av fordon blir mer effektiv vilket leder till minskade kostnader för staden.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd bedömer att den föreslagna strategin tillsammans med riktlinjerna kan bidra till stadens inriktningsmål om ett klimatsmart, ekonomiskt hållbart och demokratiskt hållbart Stockholm. Vidare välkomnar förvaltningen en fleet-managementfunktion och de enhetliga regler för hur fordon ska anskaffas och avyttras.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd delar miljöförvaltningens mening att staden bör ha en gemensam strategi för hantering av fordon och har inget att erinra mot förslaget.

Skärholmens stadsdelsnämnd är positiv till fordonsstrategin.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd anser att förutsättningarna för det framtida arbetet med fordonsflottan påverkas i positiv riktning av strategin.

Södermalms stadsdelsnämnd delar miljöförvaltningens mening att staden bör ha en gemensam strategi för hantering av fordon och har inget att erinra mot förslaget.

Älvsjö stadsdelsnämnd anser är positiv till strategin och riktlinjerna då gemensam strategi, riktlinjer och upphandling inom detta område ger bra förutsättningar avseende både avseende kvalitet, pris och miljöaspekter. Nämnden menar vidare att strategin bidrar till att styra mot vision 2040 avseende ett klimatsmart Stockholm, en ekonomiskt hållbarhet stad och en god arbetsmiljö.

Östermalms stadsdelsnämnd välkomnar att ny strategi och nya riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad tas fram. Nämnden anser att strategin och riktlinjerna förtydligar ansvarsfrågan och att det blir lättare att följa upp kostnader och att hanteringen av fordon inom staden.

Stockholms Stadshus AB 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. Bolaget menar att strategin harmoniserar med stadens nya upphandlingsprogram och projektet för verksamhetsnära inköp som genomförs på stadsledningskontoret. Koncernledningen har inget att erinra mot de förändringar som stadsledningskontoret föreslår.

| Innehållsförteckning | Sid |
|-----------------------|-----|
| Stadsledningskontoret | 11 |
| Arbetsmarknadsnämnden | 15 |
| Fastighetsnämnden | 16 |
| Idrottsnämnden | 17 |
| Kulturnämnden | 17 |
| Kyrkogårdsnämnden | 18 |
| Service­nämnden | 18 |
| Socialnämnden | 19 |
| Stadsbyggnadskontoret | 19 |

| | |
|---------------------------------------|----|
| Trafiknämnden | 20 |
| Utbildningsnämnden | 20 |
| Äldrenämnden | 21 |
| Bromma stadsdelsnämnd | 21 |
| Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd | 22 |
| Farsta stadsdelsnämnd | 22 |
| Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd | 23 |
| Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd | 24 |
| Kungsholmens stadsdelsnämnd | 24 |
| Norrmalms stadsdelsnämnd | 24 |
| Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd | 25 |
| Skarpnäcks stadsdelsnämnd | 25 |
| Skärholmens stadsdelsnämnd | 25 |
| Spånga-Tensta stadsdelsnämnd | 26 |
| Södermalms stadsdelsnämnd | 26 |
| Älvsjö stadsdelsnämnd | 26 |
| Östermalms stadsdelsnämnd | 27 |
| Stockholms Stadshus AB | 27 |

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade 14 juni 2016 om förslag till en fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad samt riktlinjer. Beslutet inkluderar därutöver följande:

- Förslag på övergångsförfarande för hanteringen till dess att alla avtal kopplade till riktlinjer är på plats.
- Förslag om att Stockholms stadshus AB uppmanas ge samtliga bolagsstyrelser uppdrag att anta riktlinjer och tillämpa övergångsförfarandet.
- Hemställan om att miljö- och hälsoskyddsnämnden ges i uppdrag att genomföra gemensam upphandling av laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider.

Syftet med införandet av fordonsstrategin är att skapa tydligare styrning och överblick över hur stadens fordon används och bättre kunna följa upp fordonsrelaterade kostnader. Målet med fordonsstrategin är att Stockholm ska ha en fordonsflotta som strävar mot tre av grundpelarna i Vision 2040.

Den ekonomiska analysen i ärendet anger en årlig besparingspotential om 6-7 mnkr genom en samlad hantering av fordonsflottan.

Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad

Förslaget till ny fordonsstrategi innehåller flera huvudområden/strategiska val. Dessa är:

- 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.

Riktlinjer

Till fordonsstrategin för kommunkoncernen Stockholms stad föreslår miljö- och hälsoskyddsnämnden att kommunfullmäktige antar två riktlinjer:

- Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad
- Riktlinjer för bilförmån (förmånsbil) inom kommunkoncernen Stockholms stad

Riktlinjerna är framtagna för att underlätta för fordonsansvariga och förare/användare hos nämnder och bolagsstyrelser. Riktlinjerna hanterar huvudsakligen riskhantering, kostnader och handhavande av Stockholms stads fordon inklusive förmånsbilar, egen bil i tjänsten och bilpoolsbilar. Riktlinjerna syftar till att fastslå grundläggande principer, reglera beslutsordning, ansvarsfördelning och villkor för fordon samt bilförmån i kommunkoncernen Stockholms stad.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontorets finansavdelning i samråd med stadsutvecklingsavdelningen, personalstrategiska och juridiska avdelningarna.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stockholms stad har under närmare två decennier aktivt verkat för en utveckling mot en högre andel miljöbilar samt miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm. Stockholms stad fick i april 2016 för tredje året i rad pris för miljöbästa fordonsflottan i Sverige.

Stadsledningskontoret anser att förslag till fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad och riktlinjerna för hantering av fordon för Stockholms stad ger förutsättningar för stadens nämnder och bolagsstyrelser att hantera fordonsflottan på ett professionellt sätt. Fordonstrategin ska ange 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 och bidrar till de mål som beslutats om i stadens miljöprogram.

Vidare anser stadsledningskontoret att det helhetsgrepp inom fordonsområdet som strategin innebär ligger väl i linje med de initiativ inom inköpsområdet, avseende införandet av ett kategoristyrkt arbetssätt, som stadsledningskontoret genomför inom ramen för projekt verksamhetsnära inköp (VI). Stadsledningskontoret stödjer därför i huvudsak miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad och tillhörande riktlinjer.

Det finns dock några områden inom vilket stadsledningskontoret anser att det behöver göras förändringar innan kommunfullmäktige beslutar om strategin och riktlinjerna.

Bilförmån

2007 fattade kommunfullmäktige beslut om riktlinjer för förmånsbil inom ramen för chefsatsningar (Dnr 209-11/2007). Möjligheten att erhålla förmånsbil föreslås 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. Det finns idag avtal om förmånsbil tecknade men där bil inte har tagits ut. Dessa avtal ska också sägas upp.

Hemställan om uppdrag för genomförande av gemensam upphandling

Då det inte krävs beslut i kommunfullmäktige för att Miljö- och hälsoskyddsnämnden kan ta initiativ till att bjuda in övriga nämnder och bolagsstyrelser till en gemensam upphandling, föreslår stadsledningskontoret att denna beslutspunkt utgår. Stadsledningskontoret ser dock positivt på initiativet att inbjuda till gemensam upphandling för att bidra till att nämnders och bolagsstyrelsers behov av laddinfrastruktur tillgodoses på ett effektivt sätt.

Val av finansieringsform

I förslaget till fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad anges hur finansiering av stadens fordon ska ske. Fördjupade analyser och efterforskningar har sedan den aktuella fordonsstrategin antogs av miljö och hälsoskydds nämnden i juni genomförts för att säkerställa att strategin är praktiskt genomförbar. Kontakter har skett med interna och externa revisorer, leasingexperter, jurister samt fordonsleverantörer och leasingbolag. Denna fördjupade analys föranleder viss revidering av föreslagen fordonsstrategi. Huvudpunkterna listas nedan och förklaringar och skäl till ändringarna anges i följande respektive underavsnitt.

1. Den föreslagna finansieringsformen, leasing med option, ska definieras som finansiell leasing, inte operationell som tidigare antagits. För att undvika administrativt merarbete och redovisningsmässiga implikationer bör leasingperioden för stadens förvaltningar förändras till 3 år med möjlighet till förlängning. För stadens bolag kan den föreslagna leasingperioden om 4 år kvarstå.
2. Köp av fordon ska ske istället för leasing när det avser lastbilar och lätta lastbilar med luftspalt, som anges i föreslagen fordonspolicy. Därutöver ska även personbilar inköpas om rätt till momsavdrag saknas som t.ex. hos några av bolagen inom Stockholms stads kommunkoncern.

Motiveringar till synpunkter på föreslagen fordonsstrategi

Köp eller finansiell leasing

Nedan beskrivs när och varför fordon bör inköpas alternativt leasas och då genom finansiell leasing. Enligt gällande lagstiftning är det endast företag som bedriver återförsäljning av bilar, uthyrning av bilar, taxi, transport av avlidna eller skattepliktig körkortsutbildning som har avdragsrätt för moms vid inköp av personbilar för sin verksamhet. Bedrivs annan momspliktig verksamhet, vilket Stockholms stads kommunkoncern gör, finns ett momsavdragsförbud vid inköp av personbil. I momshänseende räknas även vissa lastbilar som personbilar.

Som beskrivits ovan är momsen på inköp av personbilar ej avdragsgill. Däremot får avdrag med 50 procent av ingående moms göras vid leasing av personbilar i momspliktig verksamhet både vid finansiell och operationell leasing.

Momsavdragsförbudet vid köp gäller personbilar. Däremot är lastbilar som väger över 3 500 kilo berättigade till full momsavdragsrätt under förutsättning att momspliktig verksamhet bedrivs. Under särskilda omständigheter kan även moms på inköp av lätt lastbil (under 3 500 kilo) vara avdragsgill. Detta gäller för så kallad pick-up eller flakbil. Det som avgör är huruvida flaket och förarhytten är integrerade eller utgör två separata karosserienheter. Om det finns en luftspalt mellan förarhytten och flaket räknas bilen som lastbil oavsett bilens vikt och full momsavdragsrätt föreligger.

Generellt gäller att personbilar ska leasas inom kommunkoncernen Stockholms stad. Om rätt till momsavdrag saknas t.ex. vid bostadsuthyrning, bör alla typer av fordon inköpas. Köp är ekonomiskt mer fördelaktigt än leasing då inget momsavdrag får göras.

Finansieringskostnaden för fordon blir, förutom för undantagen ovan (lastbil, lätt lastbil med luftspalt, alla fordonstyper om momsavdragsrätt saknas hos inköparen), generellt lägre för leasingupplägg än ett inköp av fordon med lånade pengar. Trots att kommunkoncernen Stockholms stad kan låna billigare än den ränta leasingbolaget erbjuder i sitt upplägg, gör möjligheten att kunna göra ett halvt momsavdrag vid leasing, men inte vid köp, att leasingfinansiering blir mer förmånligt. Vid stora förändringar i finansieringskostnaden för staden eller leasingbolagen eller förändringar i momsavdragsrätten kan detta förändras. Fleet management-funktionen ansvarar för att en årlig prövning görs för att se om finansiell leasing är finansiellt mer fördelaktigt än köp av fordon beroende på momseffekten.

En grov tumregel kan vara att det bör skilja minst 3 procentenheter mellan Stockholms stads och leasingbolagets finansieringsränta för att köp av personbilar ska vara ekonomiskt

fördelaktigt för inköpare med nuvarande momsavdragsrätt.

Generellt gäller att finansiell leasing ska användas när rätten till momsavlyft gör att kostnaden blir fördelaktigare än vid köp. Om rätt till momsavlyft saknas eller om momsavlyftet blir större vid köp, ska fordonet köpas.

Operationell eller finansiell leasing

Det finns två varianter av leasing som medför olika ekonomiska effekter hos inköpande bolag eller staden. Då fordonsstrategin utarbetades ansågs att leasingupplägget som kom-koncernen vill använda sig av, d.v.s. leasing med option, kunde definieras som operationell leasing. Vid djupare efterforskning med hjälp av såväl leasingexperter, interna respektive externa revisorer, jurister såväl som fordonsleverantörer och leasingbolag har det nu klargjorts att önskat alternativ för Stockholm stads kommunkoncern, leasing med option, ska definieras som finansiell leasing.

Detta föranleder förändringar i alla dokument avseende föreslagen fordonsstrategi inkl. bilaga 1- 2. Uppdaterade dokument bifogas detta pm. Bilaga avseende *Riktlinjer för bilför-mån inom kommunkoncernen Stockholms stad* föreslås utgå.

Längden på leasingperioden

Baserad på ovanstående slutsats att leasinguppläggen framgent kommer att betraktas som finansiell leasing så behöver ytterligare beaktanden göras som inte framkommer i föreliggande fordonsstrategi, eftersom den baserades på antagandet att leasinguppläggen skulle komma att betraktas som operationella.

En redovisning enligt gällande redovisningsregler för kommuner avseende finansiell leasing innebär ett stort administrativt merarbete jämfört med operationell leasing. Om leasepe-rioden är högst tre år och vissa andra villkor är uppfyllda kan finansiella leasingavtal redovi-sas som operationella.

Fordonsstrategin bör därför förändras så att leasingperioden för stadens förvaltningar sätts till tre år med möjlighet till förlängning.

För stadens bolag gäller att den juridiska personen kan redovisa finansiella avtal som op-erationella oavsett längd och därmed kan föreslagen fordonsstrategi behållas för bolagen i detta avseende.

Fordonsstrategi och Riktlinjer

Utöver de förändringar av fordonsstrategi och riktlinjer som följer av det ovan angivna så anser stadsledningskontoret att det föreligger behov av ytterligare justering av fordonsstrate-gin samt *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad* (bilaga 2).

I strategin och riktlinjer anges mål och hänvisas till målsättningar inom miljöbilsområdet som inte längre är aktuella i och med kommunfullmäktiges beslut 4 april 2016 om *Miljöpro-gram för Stockholms stad 2016 – 2019*. De mål som strategi och riktlinjer sätter upp föreslås därför justeras till att följa Stockholms stads långsiktiga mål om ett fossilbränslefritt Stock-holm 2040 samt de mål som uppställs i *Miljöprogram för Stockholms stad 2016 – 2019*,

Stadsledningskontoret föreslår att det i strategin anges att verksamhetens val av fordon ska utgöras av miljöbilar och att dessa där så är möjligt ska vara fordon som kan tankas med förnybart bränsle, istället för att val av fordon ska göras med hänvisningar till mål om miljö-och elbilar, som inte längre är aktuella.

Dessutom föreslår stadsledningskontoret att det nu i *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad* fastslås att fordon som kan tanka ett förnybart drivmedel ska utnyttja sin miljöpotential och i så stor utsträckning som det är möjligt tankas med för-nybara drivmedel. Detta istället för att hänvisa till mål om att de fordon som kan tanka ett förnybart drivmedel ska tanka detta till minst 85 %, som inte längre är aktuellt.

För båda dessa ovanstående målsättningar hänvisas specifikt till delmål 2.5 Fossil energi i transportsektorn ska minska i *Miljöprogram för Stockholms stad 2016 – 2019*.

Stadsledningskontoret föreslår även att ett förtydligande om att avvägning mellan val av typ av miljöfordon och verksamhetens ekonomiska förutsättningar måste genomföras, läggs till i *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad*.

I *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad* tydliggörs ansvarsfördelningen mellan nämnder/bolagsstyrelser, servicenämnden samt Fleet-managementfunktionen. Stadsledningskontoret anser det vara viktigt att ansvarsfördelningen tydliggörs, men föreslår ett tillägg om att fleet-managementfunktionen förutsätts föra dialog med servicenämnden och utbyta information och statistik som krävs för ett framgångsrikt resultat för båda parter och staden som helhet.

Utöver ovanstående synpunkter anser stadsledningskontoret att *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad* som arbetats fram av miljö- och hälsoskyddsnämnden har en för hög grad av detaljering avseende bland annat hur avrop från avtal ska genomföras, hur fordon ska utrustas och avyttras. Enligt miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till beslut ska kommunstyrelsen ges i uppdrag att fatta beslut om revidering av dessa riktlinjer. Riktlinjer för verksamheten utfärdas enligt kommunallagen av kommunfullmäktige och endast justeringar av redaktionell karaktär kan delegeras. Stadsledningskontoret bedömer att förändringar av ovan nämnda riktlinje kan behöva göras relativt frekvent och att de inte faller under redaktionella förändringar så som riktlinjerna är utformade enligt miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag. I förslaget till riktlinjer anges exempelvis hur fleet management-funktionen ska samordna anskaffning av fordon genom en årlig förnyad konkurrensutsättning. Att samordna inköpen på det sätt som föreslås i riktlinjerna anser stadsledningskontoret vara ett effektivt sätt att bättre tillvarata stadens storlek, samtidigt som det etableras en kontroll av att rätt fordon med korrekt utrustningsnivå anskaffas. Däremot kan sättet att avropa från avtal i kommande upphandlingar förändras.

Därutöver finner stadsledningskontoret det sannolikt att förändringar av exempelvis utrustningsnivåer kan vara påkallat, i och med att teknikutvecklingen inom området är hög och därmed föranleder ändringar i riktlinjerna.

I riktlinjen anges även att upphandlad extern aktör ska sköta all administration av stadens fordon. Då den upphandlade leverantören endast kommer att hantera fakturering och kostnads sammanställning anser stadsledningskontoret att riktlinjen justeras till att den upphandlade externa aktören ska sköta viss del av administrationen av stadens fordon. Detta för att förtydliga att ansvaret för uppföljning och administration åligger respektive nämnd och bolagsstyrelse.

Av dessa skäl är det stadsledningskontorets bedömning att *Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad* och *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad* som föreslagits av miljö- och hälsoskyddsnämnden bör justeras i enlighet med bilagt förslag (bilaga 1 och 2).

Den justerade riktlinjen har i allt väsentligt samma innehåll justerat till gällande miljöprogram och mål samt med förtydliganden kring ekonomiska överväganden och vikten av samarbete och dialog mellan utpekade nämnder och funktioner, men innebär en lägre grad av detaljering avseende bland annat anskaffning av fordon.

Behovet av detaljerade anvisningar till hur nämnder och bolagsstyrelser ska hantera fordonsflottan kvarstår dock, varför stadsledningskontoret föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska ta fram och vid behov revidera anvisningar till *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad* (bilaga 2).

Ovanstående förslag föranleder förändringar i alla dokument avseende föreslagen fordonsstrategi inkl. bilaga 1- 2. Uppdaterade dokument bifogas detta pm. Bilagan avseende *Riktlinjer för bilförmån inom kommunkoncernen Stockholms stad* föreslås utgå.

Arbetsmarknadsnämnden

Arbetsmarknadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016

att hänvisa till förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 8 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Arbetsmarknadsförvaltningen anser att de föreslagna åtgärderna i strategin och riktlinjerna är bra och utgör en viktig del i arbetet för ett ekonomiskt- och ekologiskt hållbart Stockholm. Förvaltningen har via operationell leasing 12 bilar som alla nyttjas inom Jobbstarts verksamheter. Förvaltningen äger sju släp och fyra traktorer som också nyttjas inom Jobbstart. Arbetsmarknadsförvaltningen ställer sig positivt till de föreslagna åtgärderna i strategin och riktlinjerna då uppföljning av fordon och dess kostnader kommer att underlättas. Förvaltningen anser även att det är positivt att tydliggöra ansvarsfördelning samt styra upp all hantering av bilar. Genom att kommunkoncernen agerar som en kund kan samordningsfördelar skapas när det gäller finansieringsformer, försäkringar, avyttring, fleet-management och upphandling av administrativ hjälp. Administrativ hantering av fordonen underlättas när ansvarsfördelning och regelverket tydliggörs.

Förvaltningen anser vidare att en koncernövergripande bilpoolslösning, som är tillgänglig för anställda, kan ha positiv inverkan på miljön då antalet bilar kan minska på sikt. Bilpoolerna kan också bidra till en bra helhetslösning som täcker förvaltningens behov av fordon samtidigt som ökad etablering av bilpooler i områden där dessa saknas idag kan skapa en mera demokratiskt hållbar stad.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 att godkänna och överlämna fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget innehåller förklaringar och motiveringar dels för strategi, dels för de riktlinjer som gäller framtidens fordonshantering. Fastighetskontorets uppfattning är att enligt förslaget blir det enklare att följa upp stadens totala kostnad och miljöpåverkan när det gäller användning av fordon. Den del av transportarbetet som inte berörs av strategin är resande som sker under tjänstetid med hållbara transporter, som gång- cykel- och kollektiv transport.

Med en stadsgemensam upphandling blir det också tydligare och förhoppningsvis enklare för varje förvaltning att ingå och avsluta avtal gällande fordon. Föreslagna avtalstyper ska också ge bästa ekonomiska utfall för staden.

Beskrivningen av fleet-management funktionen (fordonförvaltare) samt en fordonsadministratörs uppgifter ses av fastighetskontoret som en viktig del av strategin. Uppdraget för fleet-management funktionen är att kontinuerligt se till att de centrala fordonsavtalen följer marknadens förändringar och att staden därmed får en effektiv och hållbar fordonshantering. Fordonsadministratören, som arbetar över hela staden, ska följa upp och kontrollera bränsleanvändning, skador, med mera och på så sätt kontinuerligt utvärdera stadens fordonshantering.

Varje förvaltning ska utse en fordonsansvarig som känner till stadens riktlinjer, avtalsinnehåll och fordonskrav. Kontoret anser att detta uppdrag blir ett viktigt stöd för alla fordonsanvändare. Det föreligger dock en viss osäkerhet i en uppgift som åläggs den fordonsansvariga. Den fordonsansvarige ska årligen säkerställa att fordonsanvändaren har ett giltigt körkort. Vilken typ av kontroll som fordras för att uppnå detta är oklart.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 att som svar på remissen hänvisa idrottsnämnden till förvaltningens tjänsteutlåtande.

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Idrottsförvaltningen kommer i hög grad att omfattas av den nya strategin och riktlinjerna. Idrottsförvaltningen innehar för närvarande 32 bilar för persontransport samt varu- och materieltransport. Av dessa är sex leasade och resten ägda. Fyra av bilarna är specialfordon. Till detta kommer traktorer, redskapsbärare, släpvagnar, snöskoters med mera som inte berörs av strategin och riktlinjerna. Anskaffning av specialfordon, som inte är miljöbilar, beslutas av idrottsnämnden.

Idrottsförvaltningen genomförde hösten 2013 en översyn av användning och behov av bilar. Den resulterade bland annat i reviderade riktlinjer för egen bil i tjänsten med bilavtal.

Idrottsförvaltningen anser att den föreslagna strategin och riktlinjerna för hantering av fordon är genomarbetade och innehåller flera viktiga och positiva förslag och åtgärder. Idrottsförvaltningen har under en tid sett ett behov av dessa åtgärder, bland annat i den nämnda översynen.

Förvaltningen stödjer förslaget att anskaffa fordon genom leasing med option, liksom förslagen till gemensam anskaffning och reglerad avyttring av fordon. Leasing med option kommer att öka belastningen på idrottsförvaltningens driftbudget medan belastningen minskar på investeringsbudgeten.

En för staden gemensam bilpooltjänst kan troligen endast i begränsad utsträckning användas av idrottsförvaltningen på grund av huvudkontorets placering och att förvaltningen har anläggningar utspridda i hela staden. Förvaltningens bilar körs ett stort antal mil per år.

Det är bra att det föreslås ett införande av fordonsansvarig i alla nämnder och bolag. Detta har idrottsförvaltningen sett ett behov av men det är viktigt att det blir en tydlig ansvarsgräns mellan den fordonsansvarige och stadens centrala funktioner som fleet-management funktionen.

Idrottsförvaltningen stödjer även inriktningen om en restriktiv hållning gällande egen bil i tjänsten. Inom idrottsförvaltningen används egen bil i tjänsten huvudsakligen inom enheten ambulerande tillsyn. Ska dess medarbetare i större utsträckning använda tjänstebilar behöver de dock erbjudas parkeringsplats för privat bil med hänsyn till deras arbetstider. Det kommer annars att bli svårt att upprätthålla deras väl fungerande verksamhet. Förvaltningen ställer idag tydliga krav på de privatbilar som används i tjänsten i enlighet med bilavtal.

Vad gäller Riktlinjer för bilförmån (förmånsbil) ser idrottsförvaltningen dessa som bra och rimliga. Idrottsförvaltningen har idag ingen förmånsbil och har för närvarande inga planer på att införskaffa sådan.

Kulturnämnden

Kulturnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 att godkänna kulturförvaltningens och Stadsarkivets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Kulturförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturförvaltningen och Stadsarkivet ser positivt på Stockholms stads miljöarbete och in-

stämmer i miljö- och hälsoskydds nämndens förslag samt välkomnar strategi och riktlinjer i syfte att underlätta och optimera hanteringen av stadens fordon samt att nå stadens långsiktiga miljömål.

Kulturförvaltningens fordonssflotta består av fem fordon. Sedan 2016-06-21 är ett av dessa fordon en elbil, vilket innebär att förvaltningen har uppnått kommunfullmäktiges årsmål för antal elbilar på 14 %.

Stadsarkivet äger eller leasar inga fordon.

Kyrkogårdsnämnden

Kyrkogårdsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2016 följande.

1. Att överlämna detta tjänsteutlåtande som svar på remissen
2. Att paragrafen begärs omedelbart justerad.

Kyrkogårdsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 25 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser det är rimligt att staden reviderar sin strategi samt anger riktlinjer för hantering av fordon och kopplar den till stadens nya vision 2040 "Ett klimatsmart Stockholm, ett ekonomiskt hållbart Stockholm och ett demokratiskt för alla".

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget till fordonsstrategi och riktlinjer. Dessa ger en tydlig vägledning till förvaltningen om vad som ska gälla vid anskaffning och avyttring av fordon.

Förvaltningen ser positivt på att "fleet management" funktionen får ett tydligt övergripande ansvar som också kan ge ett ökat stöd till förvaltningarnas fordonsansvariga i den lokala fordonshanteringen inom förvaltningar och bolag.

Förvaltningen är även positiv till förslaget att en utökad bilpool som kan ersätta fordon med låg nyttjandegrad. Av olika skäl kan det dock även i fortsättningen vara befogat att hålla fordon med en låg nyttjandegrad. Det är därför viktigt att det inom varje förvaltning ges möjlighet att besluta utifrån dess specifika förutsättningar.

Exempelvis har kyrkogårdsförvaltningen verksamhet på elva anläggningar som geografiskt sträcker sig från Hässelby begravningsplats i västra Stockholm till Strandkyrkogården i sydöstra hörnet av Stockholms stad och gränsar mot Tyresö.

Förvaltningen har i dag en bilflotta bestående av elva personbilar. Vissa fordon nyttjas enbart i samband med upplåtelse och visning av gravplatser för anhöriga till avlidna. Dessa fordon behöver vara tillgängliga dagligen och körs korta sträckor inom de större begravningsplatserna (Skogskyrkogården 102 ha, Norra begravningsplatsen 62 ha) och får då en låg nyttjandegrad kopplat till antalet körda mil. Förvaltningen uppfattar förslaget att detta är möjligt även fortsättningsvis.

Det är positivt att en tydlig rangordning vid nybeställning av fordon tagits fram. Det kommer att underlätta att välja det miljömässigt bästa alternativet när nya fordon ska anskaffas.

Förvaltningen har i övrigt inga synpunkter på förslaget till ny strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad. Förvaltningen föreslår därför kyrkogårdsnämnden att ställa sig bakom förslaget.

Servicenämnden

Servicenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 att åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen stödjer som helhet förslaget till strategi för hantering av fordon. Strategin anknyter till stadens vision och mål samt till miljöprogrammet. Förslaget omfattar också andra viktiga aspekter på området såsom exempelvis lagstiftning, marknadsförutsättningar och upphandling. Strategin bedöms ge tydliga utgångspunkter för att kunna styra koncernens hantering utifrån ett helhetsperspektiv

I riktlinjerna anges att servicenämnden ska ansvara för att genomföra upphandlingar inom ett flertal områden som följer av riktlinjerna. Detta avser områden som redan i nuläget omfattas av nämndens centralupphandlingar. Här kan nämnas att staden inom ramen för projektet verksamhetsnära inköp genomför ett försök med en kategoribaserad modell för inköpsstyrning där området ”fordon” omfattas av försöket och där miljöförvaltningen är kategoriansvarig.

Vidare anges att nämnden ska ansvara för att upphandling av avtal på fordonsområdet görs med god framförhållning så att staden inte står avtalslös när avtal löper ut. Här är det angeläget att förvaltningen kan ha en kontinuerlig dialog och ett samarbete med fleet managementfunktionen inom miljöförvaltningen om tidsplanering och genomförande av upphandlingarna. Detta för att gemensamt kunna överblicka alla avtal samt säkerställa sakkompetens och underlag vad gäller behov, marknadsförutsättningar med mera.

Enligt ärendet ska servicenämnden också, på uppdrag från andra nämnder och bolag, vara behjälpliga vid upphandlingar av fordon över 3,5 ton. Vidare ska nämnden utföra fordonsrelaterade upphandlingar på uppdrag av fleet management-funktionen.

I detta sammanhang ska förvaltningen givetvis så långt det är möjligt bistå vid upphandling för att säkerställa en effektiv fordonshantering. När det gäller upphandling av fordon över 3,5 ton är det även här viktigt att fleet managementfunktionen är iblandad för att möjliggöra kontroll och samordning.

I strategin föreslås att staden ska låta en extern aktör hjälpa till med viss administration och uppföljning av fordon. Det kan här vara bra att förtydliga att en aktör därmed måste upphandlas.

Socialnämnden

Socialnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 följande.

1. Socialnämnden hänvisar till tjänsteutlåtandet som svar på remissen.
2. Socialnämnden överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 24 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Socialförvaltningen välkomnar att staden får en långsiktig gemensam strategi för hantering av fordon och ställer sig positiv till den föreslagna strategin och riktlinjerna.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret ser mycket positivt på en koncerngemensam fordonsstrategi som ska verka för ett ekonomiskt och ekologiskt hållbart Stockholm.

En koncerngemensam samordning kommer ha stor betydelse för stadens förvaltningar och bolag då detta, förutsatt att den mest ekonomiskt fördelaktiga finansieringsmodellen väljs, kan komma att leda till förbättrad risk – och kostnadsoptimering. Ett led i detta är att staden framöver kommer agera som en kund på fordonsmarknaden istället för som idag, flera. Med en stadsgemensam samordningsfunktion finns även förutsättningar för att underlätta det lokala uppföljningsarbetet.

Föreslagen finansieringsform, leasing med option, ser stadsbyggnadskontoret som en fördelaktig finansieringslösning förutsatt att staden som lease-tagare inte kommer stå någon risk vad gäller restvärde. Det stadsbyggnadskontoret gärna ser mer belyst är hur kostnader för gemensam administrationstjänst kommer påverka förvaltningen.

En tydligare organisation och styrning kommer underlätta uppföljning av stadens kostnader och fordonsanvändningen. Detta för att kunna styra mot Stockholm stads Vision 2040.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att som svar på remissen överlämna kontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret instämmer i behovet av en gemensam fordonsstrategi och ställer sig positiv till förslaget, men har några synpunkter.

Enligt kontoret är strategin inte heltäckande särskilt när det gäller utnyttjandet av bilpooler. I ärendet framgår inte om eller när en gemensam bilpool för staden ska införas. Enligt uppgift pågår ett arbete med att upphandla en bilpoolslösning. Kontoret ställer sig positiv till att en gemensam bilpoolslösning införs.

I riktlinjerna anges att upphandlad extern aktör ska sköta all administration av stadens fordon. Detta är inte en riktigt korrekt beskrivning. Den externa aktören kommer endast att sköta fakturering och sammanställning av kostnader. Uppföljning och administration på lokal nivå kommer fortsättningsvis vara nödvändig. En mer rättvisande beskrivning är att upphandlad extern aktör ska sköta viss del av administrationen av stadens fordon.

I riktlinjerna beskrivs vilket ansvar de fordonsansvariga ska ha. För att nå ett enhetligt och standardiserat arbetssätt inom staden bör tydligare riktlinjer tas fram gällande den fordonsansvariges arbetsuppgifter. Detta skapar en större tydlighet och gränsdragning vad gäller ansvar och arbetsuppgifter gentemot Fleet-mangementfunktionen och upphandlad extern aktör.

Enligt riktlinjerna ska dekalering/foliering beställas i samband med nybeställning av bil. Kontoret föreslår att en dekalfirma upphandlas så att alla förvaltningar och bolag har samma part att vända sig till när dekalerna ska beställas, monteras eller ersättas. Detta bör ge lägre kostnader, bättre service och underlätta profilsättningen.

Trafikkontoret har inga synpunkter på bilaga 3 – Riktlinjer för bilförmån, då detta inte är aktuellt för kontoret.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Utbildningsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kom-

- munstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 18 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad ansluter till stadens miljöprogram och strategin för ett fossilfritt Stockholm.

Strategin för hantering av fordon beskriver målen för strategin och vilka överväganden som ligger till grund för finansiering och ägande. Riktlinjerna för hantering av fordon avser inköp, ägande och användande av fordon. Det framgår vad som är förvaltningens ansvar samt vilket ansvar andra förvaltningar har.

Enligt riktlinjerna ska egen bil i tjänsten endast förekomma i undantagsfall. Detta skulle kunna innebära ökade kostnader för förvaltningen genom att de modersmåls lärare som tjänstgör vid flera skolor och använder egen bil i tjänsten får längre restid. Utbildningsförvaltningen förutsätter att självskjutningen av elever med beviljad skolskjuts kan fortsätta.

Riktlinjerna för bilförmån är även de tydliga. Det är i normalfallet endast förvaltningschefer och bolagsdirektörer som beviljas bilförmån av stadsdirektören eller VD för Stockholms stadshus AB.

Sammantaget ställer sig utbildningsförvaltningen positiv till förslaget till strategi och riktlinjer.

Förvaltningen föreslår att utbildningsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen som svar på remissen samt att beslutet justeras omedelbart.

Äldrenämnden

Äldrenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämna det till kommunstyrelsen som sitt svar på remissen av ”Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad”.

Äldreförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 25 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Äldreförvaltningen ser positivt på förslaget. Äldreförvaltningen är i sammanhanget en liten aktör med endast sju fordon, varav ett är eldrivet. Det är dock viktigt att stadens samtliga verksamheter som har fordon känner till och följer de avtal och riktlinjer som finns kring fordonshantering och miljö och i dagsläget är processen kring nyanskaffning av fordon något komplex.

Strategin med tillhörande riktlinjer ger en tydligare roll- och ansvarsfördelning samt ett ökat stöd till förvaltningarnas och bolagens fordonsansvariga. Förslaget med en årlig förnyad konkurrensutsättning på fordon med ger troligtvis effekter i form av lägre kostnader och förbättrade villkor. Det är också positivt att det vid nybeställning av fordon sker en avstämning av offerten mot fleet-management funktionen. Något som bör minska risken för felaktigheter i hanteringen vid nyanskaffning av fordon. Tanken med en upphandlad extern aktör som sköter delar av administrationen och uppföljningen av fordonen leder sannolikt till en avlastning för nämnder och bolag.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016

att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har totalt 28 bilar i sin fordonsflotta som till största delen används inom äldreomsorgen. Förvaltningen stödjer förslagets målsättning om att staden ska ha en gemensam strategi för hantering av fordon i syfte att optimera hanteringen och minska kostnaderna.

I bilaga 2 anges i riktlinjerna att nämnderna ska ha en fordonsansvarig vilket förvaltningen inte har något att erinra mot. Fleet-managementfunktionen bör dock, enligt förvaltningens uppfattning, ta ett mer samlat ansvar kring hanteringen av tjänstebilarna. Detta är angeläget inte minst med tanke på stadens strävan att uppnå en fossilbränslefri fordonspark vilket kräver en handfast styrning. Vidare bör den fordonsansvarige huvudsakligen endast ha samordningsansvar medan det praktiska ansvaret som t.ex. att rapportera skador, säkerställa att förarna har körkort m.m. bör åligga respektive chef inom verksamheterna.

Enligt strategin ska bilpoolstjänsten på sikt utökas med cyklar, elcyklar m.m. Bra vore dock om en cykelpool kunde tillkomma omgående för att söka minska på onödiga bilresor.

Fordon som drivs med miljövänligare energislag ska köras på dessa drivmedel till minst 85 % vilket inte alltid uppnås varför staden bör överväga att genomföra ytterligare utbildnings- och informationsinsatser. Förvaltningen ser gärna även att en förenklad folder tas fram med praktiska riktlinjer för fordonsinnehavarna gällande införskaffande av nya fordon, utrustning, drift, administration och avslut.

Förutom att göra det enklare att köpa och ladda elbilar bör staden överväga att införa tvingande direktiv och i de fall som verksamheterna drabbas av ökade utgifter så bör dessa komma att kompenseras fullt ut.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 att återropa förvaltningens tjänsteutlåtande som yttrande till kommunstyrelsen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Hanteringen av fordon är på de flesta nämnder en mycket liten del av verksamheten. En ökad standardisering av denna hantering är viktig för att på ett tydligare sätt beskriva vad staden förväntar sig av sina fordon. Tydligheten i detta innebär betydande förenklingar för den fordonsansvarige på respektive förvaltning.

Strategin och riktlinjerna fördelar på ett tydligt sätt ansvaret för hanteringen av fordon mellan miljö- och hälsoskyddsnämnden och övriga nämnder. Riktlinjerna beskriver hur respektive nämnd ska gå till väga för att uppnå de målsättningar som strategin syftar till. Denna tydlighet är viktig, bland annat för att skapa en förståelse för vilka resurser som kommer att krävas av respektive nämnd.

Stadsdelsförvaltningen har idag ingen medarbetare som enbart arbetar med fordonshantering. Den här typen av riktlinjer är då ett bra verktyg för att upprätthålla kompetensen inom detta område.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 att

överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Det är bra med en gemensam strategi och gemensamma riktlinjer för fordonshanteringen i staden. Förvaltningen har dock några funderingar och synpunkter på hur ansvaret fördelas. Jämfört med nuläget ökar stadsdelsnämndens ansvar och uppgifter.

Idag har de verksamheter inom förvaltningen som har en bil en person som är fordonsansvarig. Detta fungerar inte alltid optimalt. Inom förvaltningens centrala administration finns en samordnare. En fordonsansvarig enligt det remitterade förslaget, med mer samlad kunskap inom fordonsområdet, kommer att kunna utföra arbetsuppgifterna på ett bättre sätt än vad som görs i nuläget.

Fordonsansvarig föreslås ta över ansvar från verksamheterna och får därmed fler arbetsuppgifter än vad bilsamordnaren har idag. Många av uppgifterna är tidsödande, som exempelvis att årligen kontrollera förarens körkort. För förvaltningen kan detta innebära kontroll av 50–60 personer eller mer. Fordonsskador är tyvärr inte ovanliga och de kräver en hel del administration vilket fordonsansvarig ska ansvara för. Andra uppgifter som att beställa fordon, följa upp lokala avtal och registrera fordon hos Transportstyrelsen kräver kunskap och tid.

Förvaltningen har idag 17 bilar, 16 personbilar och en lätt lastbil. Andra förvaltningar har färre fordon än så. För att få en effektiv hantering av fordon kan det vara en idé att flera nämnder har en gemensam fordonsansvarig.

Flera av förvaltningens bilar kör relativt korta sträckor per år och skulle teoretiskt kunna ersättas av fordon från en bilpool. Svårigheten med en bilpool är att fordon som används i exempelvis hemtjänsten är utspridda på olika stadsdelar varför bilpool inte är ett alternativ. Däremot skulle det kunna fungera om de tre kommunala förvaltningar som finns i samma hus i Farsta centrum hade en gemensam bilpool.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämna det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens ställer sig positiv till förslaget från Miljö- och hälsoskyddsnämnden. Förslaget innebär att staden får en gemensam fordonsstrategi och riktlinjer för hantering av fordon samt gemensamma riktlinjer för bilförmån inom kommunkoncernen Stockholm stad.

Målet med Fordonsstrategin är att den strävar mot tre av grundpelarna i Vision 2040:

- Ett klimatsmart Stockholm
- Ett ekonomiskt hållbart Stockholm
- Ett demokratiskt hållbart Stockholm

Förslaget kommer att underlätta för förvaltningen att följa upp fordonskostnader och se hur fordonen används samt ge en helhetssyn från att beställa en miljöbil fram till att ordna en eventuell laddstation. Förslaget öppnar också upp för nya avtal som kommer senare som när det gäller avyttring av fordon samt däck och däckförvaring.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen från kommunstyrelsen.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 23 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till remissförslaget som är en analytisk genomgång av nuläget med åtgärdsförslag i syfte att nå stadens, och i förlängningen, de nationella miljömålen. Förvaltningen anser att ett avgörande led i genomförandet av detta omställningsarbete är att skapa en effektiv, återkommande uppföljning riktad till nyckelaktörer. Uppföljningen av strategins genomförande kommer att bli viktig i syfte att sprida goda idéer, bidra till samarbeten samt identifiera behov av ytterligare insatser.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar att ny strategi och nya riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad tas fram. Förvaltningen anser att strategin och riktlinjerna förtydligar ansvarsfrågan mellan fleet-management funktionen på miljöförvaltningen, serviceförvaltningen och respektive nämnd och bolag. Förslaget innebär även att det blir lättare att följa upp kostnader och att hanteringen av fordon blir mer effektiv vilket leder till minskade kostnader för staden.

Förvaltningen ser också positivt på införandet av användning av bilpooler som föreslås i strategin. Större användning av bilpooler för stadens verksamheter skulle bidra till att uppnå stadens miljömål om minskad bilanvändning, lägre utsläpp och minskat parkeringsbehov samt minskade kostnader för staden.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 att remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att strategin och riktlinjerna förtydligar ansvarsfrågan mellan fleet-management funktionen på miljöförvaltningen, serviceförvaltningen och respektive nämnd och bolag. Förslaget innebär även det blir lättare att följa upp kostnader och att hanteringen av fordon blir mer effektiv vilket leder till minskade kostnader för staden.

Förvaltningen ser också positivt på införandet av användning av bilpooler som föreslås i strategin. Större användning av bilpooler för stadens verksamheter skulle bidra till att uppnå

stadens miljömål om minskad bilanvändning, lägre utsläpp och minskat parkeringsbehov samt minskade kostnader för staden.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 att tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 8 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen bedömer att den föreslagna strategin tillsammans med riktlinjerna kan bidra till stadens inriktningsmål om ett klimatsmart, ekonomiskt hållbart och demokratiskt hållbart Stockholm. Vidare välkomnar förvaltningen de enhetliga regler för hur fordon ska anskaffas och avyttras m.m. som presenteras. Ur bl.a. trafiksäkerhetssynpunkt är det positivt att alla fordon ska vara likartat utrustade med t.ex. alkolås som ökar trafiksäkerheten och elektronisk körjournal som underlättar uppföljningen. Av samma skäl anser förvaltningen vidare att det är bra att egen bil i tjänsten bara ska användas i undantagsfall. Med en fleet-managementfunktion kan förvaltningens hantering av fordon underlättas. Strategin och riktlinjerna för hantering av fordon kan bidra till att antalet bilar inom kommunkoncernen minskar vilket är både ekonomiskt och klimatsmart.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2016 att förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning delar miljöförvaltningens mening att staden bör ha en gemensam strategi för hantering av fordon och har inget att erinra mot förslaget.

Förvaltningen har nio stycken bilar som till största delen används inom socialtjänsten för tjänsteresor samt resor med klienter. Förvaltningens fordonshantering ligger redan idag i huvudsak i linje med den föreslagna strategin och riktlinjerna.

Förvaltningen föreslås att nämnden beslutar att överlämna detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

Skärholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens remissvar.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Det är positivt att staden tar fram en fordonsstrategi för att underlätta införskaffandet av miljöbilar och hålla ned kostnaderna. Det är positivt att det kommer göras en central upp-

handling av fordon.

Stadsdelsförvaltningen har en fordonsflotta bestående av flertalet miljöbilar och målet är att tanka förnybara drivmedel till minst 85 procent. Det innebär dock en del svårigheter på grund av problemet med att få tag på biogas i stadsdelsnämndsområdet. Om upphandlingen av laddinfrastruktur dröjer behöver stadsdelsförvaltningen eventuellt själva upphandla detta.

Stadsdelsförvaltningen för idag körjournal och ser positivt på den elektroniska körjournalen.

Det underlättar för stadsdelsförvaltningen att Stockholms stad låter en extern aktör ta över administrationen av fordon.

Stadsdelsförvaltningen har frågor gällande strategin och miljöbilar. Stadsdelsförvaltningen önskar få tydligare information om möjligheten att leasa miljöbilar och när det kan bli möjligt.

Stadsdelsförvaltningen önskar även få mer information om vilka fordon som berörs av kriterierna för avyttring.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 augusti 2016 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Ett genomarbetat förslag där de viktigaste aspekterna inom området fordon är tydliggjorda och utredda på ett nöjaktigt sätt.

Den nya strategin och de nya riktlinjerna är efterlängtade och förvaltningens synpunkt är att denna kommer att vara till både hjälp och nytta.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Södermalms stadsdelsförvaltning delar miljöförvaltningens mening att staden bör ha en gemensam strategi för hantering av fordon och har inget att erinra mot förslaget.

Förvaltningen har idag tolv bilar som till största delen används inom socialtjänsten samt förvaltningens servicegrupp. Förvaltningens fordonshantering ligger redan idag i huvudsak i linje med den föreslagna strategin och riktlinjerna.

Förvaltningen föreslår att nämnden beslutar att överlämna detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 att överlämna detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till denna strategi då den pekar ut riktningen för Stockholms stads fordonsanskaffning och fordonsinnehav med målet att optimera hanteringen, minska riskerna och få en bättre överblick över kostnaderna. Detta ska också göras med hänsyn till miljö- och klimatpåverkan. Strategin är en viktig del i arbetet för ett ekonomiskt hållbart och klimatsmart Stockholm, samt ger förutsättningar för en god arbetsmiljö och trafiksäkerhet för medarbetare och chefer som använder fordon i sin tjänsteutövning.

Förvaltningen menar också att det för en mindre förvaltning är en stor fördel med samordning och stöd i dessa frågor då fordon inte är stadsdelsförvaltningens primära uppdrag eller kompetens.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar att ny strategi och nya riktlinjer för hantering av fordon för koncernen Stockholms stad tas fram. Förvaltningen anser att strategin och riktlinjerna förtydligar ansvarsfrågan mellan fleet-management funktionen på miljöförvaltningen, serviceförvaltningen och respektive nämnd och bolag. Förslaget innebär även det blir lättare att följa upp kostnader och att hanteringen av fordon blir mer effektiv vilket leder till minskade kostnader för staden.

Förvaltningen ser också positivt på införandet av användning av bilpooler som föreslås i strategin. Större användning av bilpooler för stadens verksamheter skulle bidra till att uppnå stadens miljömål om minskad bilanvändning, lägre utsläpp och minskat parkeringsbehov samt minskade kostnader för staden.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

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

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

Genom att i dessa fall kunna erbjuda förmånsbil kan bolaget erbjuda ett alternativ till

egen bil i tjänsten och därigenom minska miljöpåverkan även från dessa resor. För att utvärdera behov av förmånsbil kan en checklista arbetas fram.

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

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

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

AB Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

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

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

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

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

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

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

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

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

Med verksamhetens behov av 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 fordonsshantering 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 teknikkussar 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 koncentrationskrävande fiberoptiskt arbete ska utföras. Fordonets inredning är därför framtagen för att personalen ska ha en så god arbetsmiljö som är möjligt. Stokabs bilar och teknikkussar ingår i Stokabs beredskapsorganisation och det är därför centralt att dessa finns tillgängliga på Stokab dygnet runt (*bilaga 5*).

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

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

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

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

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

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

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

Koncernledningens synpunkter

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

Riktlinjerna visar hur hanteringen av fordon ska organiseras och skötas inom staden. Riktlinjerna inkluderar även förmånsbilar samt egen bil i tjänsten och bilpoolbilar. 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 fordonshantering.

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 fordonhanteringen 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 hälsoskydds nämnden.