

STOCKHOLMS STAD
UTBILDNINGSNÄMNDEN

Till berörd remissinstans

2016 -11- 24
Dnr: 1.6.1-6617/2016**Angående remissen om Strategi och riktlinjer
för hantering av fordon för kommunkoncernen
Stockholms stad**

Detta gäller remissvar på "Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad"

Dnr: 129-1092/2016

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

Remisstiden sträcker sig till den 10 februari 2017, vilket vi ber er respektera. Om det av några skäl inte är möjligt för er att inkomma med svar inom utsatt tid måste en kontakt tas med den för ärendet ansvariga personen på roteln.

Ansvarig handläggare/borgarrådssekreterare på Finansroteln är Karin Kolk, tfn 08-508 29 231.

Remissvar skickas till:

- Finansroteln digitalt i Word-format. Ange KS:s diarienummer som namn på ärenderubrik. Ex: KS 314-331-2004
- KF/KS kansli i **pappersform**.

Bilagga **inte** remissunderlaget. Det finns redan diariefört i kommunstyrelsens diarium.

Häfta **inte** ihop handlingarna.



Adresserna är följande:

Rotelns e-post: Funktion SLK RI-remissvar eller
 RI-remissvar.SLK@stockholm.se

KF/KS kansli, Stadshuset, 105 35 STOCKHOLM

Med vänliga hälsningar

Finansroteln



Remitteringsmapp

Ärende: Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad

För yttrande senast: 10 februari 2017

Stadsdelsnämnderna Facknämnderna

Skarpnäck
Spånga-Tensta
Södermalm

Arbetsmarknadsnämnden
Exploateringsnämnden
Fastighetsnämnden
Idrottsnämnden
Kulturnämnden
Kyrkogårdsnämnden
Miljö- och
hälsoskyddsnämnden
Socialnämnden
Servicenämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Trafiknämnden
Utbildningsnämnden
Äldrenämnden

Övriga

Stadshus AB

Handläggare
Henrik Svenonius
Telefon: 08-508 29 000**Till**
kommunstyrelsen

Svar på remiss om strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad

Förslag från miljö- och hälsoskyddsnämnden

Stadsledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad enligt bilaga 1 till tjänsteutlåtandet antas.
2. Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad enligt bilaga 2 till tjänsteutlåtandet antas.
3. Tidigare beslutade regler avseende special- och uttryckningsfordon (dnr 314-1064/2008) upphör att gälla.
4. Tidigare beslutade riktlinjer för bilförmån inom ramen för chefssatsningar (dnr 209-11/2007) ska upphöra. Samtliga enskilda avtal om förmånsbil sägs upp till närmast kommande leasingavtalsperiods slut i enlighet med vad som framgår av ärendet. Riktlinjerna och anvisningar upphör när samtliga avtal löpt ut.
5. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att vid behov besluta om revideringar av i punkt 2 angivna riktlinje i enlighet med vad som anges i utlåtandet.
6. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge alla bolagsstyrelser inom koncernen i uppdrag att anta riktlinjen enligt bilaga 2 till utlåtandet och av kommunstyrelsen beslutade revideringar av riktlinjer.
7. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska ta fram och vid behov revidera anvisningar till den i punkt 2 angivna riktlinjen.

8. Övergångsförfarande enligt utlåtandet godkänns.
9. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge alla bolagsstyrelser inom koncernen i uppdrag att tillämpa övergångsförfarandet enligt utlåtandet.

Ingela Lindh
Stadsdirektör

Staffan Moberg
Ekonomidirektör

Sammanfattning

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.

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 och att det helhetsgrepp inom fordonsområdet som strategin innebär ligger väl i linje med de initiativ inom inköpsområdet 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.

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 *finansiell 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 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 chefsattsningar (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).

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade den 2 november 2015 (dnr 129-1408/2015) att ge miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB utarbeta ett förslag till en långsiktig strategi för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har utarbetat ett förslag som har remitterats av kommunstyrelsen till samtliga nämnder och bolagsstyrelser.

Ärendet

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 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.

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, förslår stadsledningskontoret att denna beslutspunkt utgår.

Stadsledningskontoret ser dock positivt på initiativet att inbjuda till gemensam upphandling för att bidra till att nämnders och bolagsstyrelsernas 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 hälsoskyddsnämnden 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 fördelaktig 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 kommunkoncernen 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 bilförmån 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 leaseperioden är högst tre år och vissa andra villkor är uppfyllda kan finansiella leasingavtal redovisas 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 operationella 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 fordonsstrategin 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 *Miljöprogram 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 Stockholm 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 förnybara 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 kostnadssammanställning 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.

Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad

stockholm.se

Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad
~~Maj~~ 2016

Dnr: ~~Dnr~~ 2015-17308129-1092/2016

~~Utgivningsdatum:~~ [Fyll i här]

Utgivare: Miljöförvaltningen i Stockholm Kommunfullmäktige

Kontaktperson: ~~Johan Seuffert~~

Inledning

Stockholms stad har under närmare två decennier verkat för en utveckling mot en högre andel miljöbilar samt miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm. Staden har långtgående miljö- och klimatmål där Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2040, luftkvaliteten ska förbättras och trafiken ska minska.

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

Kommunfullmäktige beslutade 4 april 2016 om *Miljöprogram för Stockholms stad 2016-2019* (dnr 303-1200/2014).

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

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

Ett klimatsmart Stockholm:

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

Ett ekonomiskt hållbart Stockholm:

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

Ett demokratiskt hållbart Stockholm:

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

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

Utifrån denna strategi finns följande ~~riktlinjer~~riktlinje:

Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.

~~1. Riktlinjer för bilförmån inom kommunkoncernen.~~

Förändringar av denna strategi beslutas av kommunfullmäktige vid behov.

Mål med strategin

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

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

~~Ekonomiskt~~Klimatsmart och ekologiskt~~ekonomiskt~~ hållbart

Valet av fordon samt finansieringsalternativ ska ~~väljasske~~ utifrån det alternativ som ~~är mest ekonomiskt~~leder fram till att målen om ett klimatsmart och ekologiskt hållbart Stockholm nås. Stadens ~~mål för andel~~verksamheter ska för att bidra till att de långsiktiga målsättningarna om ett fossilbränslefritt Stockholm och miljöprogrammets delmål 2.5 "Fossil energi i transportsektorn ska minska", välja miljöbilar och elbilar ska uppnås, säkerhetskrav mm ska uppfyllas samtidigt vid nyanskaffning. Där så är möjligt ska fordon som den ekonomiskt bästa finansieringsmodellen skatankas med förnybara drivmedel väljas.

Kostnaderna för vagnparken ska hållas så låg som möjligt och den ekonomiskt mest fördelaktiga finansieringsmodellen ska väljas.

samtidigt som fordonsflottan ska ligga i framkant när det gäller miljö, klimat och trafiksäkerhet.

Strategiska val

Leasing Finansiell leasing med option

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

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

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

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

Den lösning som ska användas, för införskaffandet och finansiering av fordon med en totalvikt under 3,5 ton inom Stockholms stad, är finansiell leasing i kombination med en option på ett garanterat restvärde från fordonsförsäljaren som även garanteras av leasegivaren om fordonsförsäljaren inte kan fullfölja sina åtaganden. Fördelen med finansiell leasing gentemot köp måste dock prövas årligen. När momseffekten är mindre än skillnaden i räntekostnad mellan köp och leasing ska Stockholms stad gå över till köp.

Fordonsleverantören garanterar alltså restvärdet i form av en option för Stockholms stad. Restvärdet ska uppgå till ett så stort belopp att finansieringsformen inte automatiskt klassas som finansiell leasing. Optionen innebär att Stockholms stad har rätten att välja om staden önskar utnyttja fordonsförsäljarens garanterade restvärde eller inte. Fordonsförsäljaren har dock alltid skyldighet att lösa in fordonet till det garanterade restvärdet om staden så önskar. Optionen kombineras med en garanti från leasegivaren att om fordonsförsäljaren av någon anledning, som till exempel konkurs,

~~inte kan uppfylla sina åtaganden, så går leasegivaren in och uppfyller optionsvillkoren.~~ Själva finansieringen av fordonet sker i denna variant via finansiell leasing och då med möjlighet till halvt momsavdrag. ~~I och med att leasegivaren garanterar restvärdet om fordonsleverantören inte kan uppfylla garantin faller den yttersta risken på leasegivaren och därmed kan finansieringsformen klassificeras som operationell leasing. Då förutsätts även att förbehållen~~ Förbehållen avseende det garanterade restvärdet ~~är ska vara~~ klart definierade ~~och inte innebär att risken överförs på leasetagaren. Staden minskar den risk, som alltid följer med finansiell leasing genom ett garanterat restvärde från fordonsförsäljaren.~~

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

Generellt gäller att fordon ska leasas endast när momseffekten ger en ekonomisk fördel gentemot köp. När rätt till momsavlyft inte föreligger, till exempel för vissa av stadens bolag, ska fordon köpas.

Den leasingform som ska användas klassas som finansiell leasing. I och med att leasingperioden avseende stadens förvaltningar ska uppgå till 36 månader med möjlighet till förlängning kan redovisningen enligt gällande bestämmelser genomföras som för operationell leasing. Balansräkningen kommer alltså inte beröras. För stadens bolag gäller avseende den juridiska personen att finansiell leasing får redovisas som operationell oavsett längden på leasingperioden.

Fordon

Agera som en kund på fordonsmarknaden

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

Organiserad avyttring av fordon

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

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

Försäkring genom S:t Erik Försäkring AB

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

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

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

Bilpoolstjänst för Stockholms stad och dess invånare

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

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

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

Styrning via Fleet-Management funktion

För att uppnå en optimal styrning av stadens fordonshantering ska miljöförvaltningen tillhandahålla en fleet-management funktion. Fleet-management funktionen har ett övergripande ansvar för

fordonsområdet inom Stockholms stad. Det innebär att fleet-management funktionen ska ansvara för att ta fram kommunkoncernens långsiktiga strategi avseende fordon och riktlinjer kopplade till denna strategi. Riktlinjerna omfattar bla. riskhantering, kostnader och handhavande av Stockholms stads fordon. Fleet-management-funktionen ska ta fram förslag på revideringar av strategi och riktlinjer. Funktionen har vidare ett samlat ansvar för avtalsvård och uppföljning av samtliga avtal inom fordonsområdet. Fleet-management-funktionen har ansvar för att en årlig prövning görs av att finansiell leasing är ekonomiskt fördelaktigare än köp för Stockholms stad beroende på momseffekten.

Administrativ uppföljning genom hanteringsbolag

~~Fordonsadministration är tidskrävande och ställer höga krav på kännedom om fordon och alla avtal staden har inom fordonsområdet. Det gäller både hantering av externa fakturor och administration och den interna uppföljningen av drivmedel. Trots detta är det ändå svårt~~För att i dagsläget följa upp uppnå en effektiv fordonsadministration och underlätta uppföljning av fordonskostnader per bil.~~Därför ska Stockholms stad låta en extern aktör hjälpa till med~~upphandla tjänsten. Den externa aktören ska hantera viss administration och uppföljning av fordonen. ~~Detta kommer~~Syftet är att underlätta styrning och uppföljning på ett övergripande plan~~övergripande plan~~ för fleet-management-funktionen. ~~Dessutom kommer det, samt att underlätta för alla nämnder och bolag i deras lokala uppföljnings arbete~~bolagsstyrelser i uppföljningsarbete gällande fordon och dess kostnader.

Bilaga 2

Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.

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

Riktlinjerna omfattar:

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

Grundläggande principer

Utgångspunkt i dessa riktlinjer är behovet av resa i tjänsten. Hur anställda i kommunkoncernen Stockholms stad (Stockholms stad) planerar och utför sina resor i tjänsten påverkar miljön och människors hälsa i staden. Bilpoolsfordon ska vara första valet när en bil behöver användas. Dessa är ekonomiskt mer fördelaktiga vid sällanresor och ger möjlighet för fler stockholmare att få tillgång till bilpoolsbilar.

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

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

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

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

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

Ändring av riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad

Kommunfullmäktige fattar beslut om dessa riktlinjer för fordonshantering.

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

Roller och ansvarsfördelning

Nämndernas och bolagensstyrelsers ansvar

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

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

Den fordonsansvarige har ansvar ~~för~~ att:

- säkerställa årligen att förare inom den egna organisationen har giltiga körkort
- rapportera fordonsskador till fleet-management funktionen för att Stockholms stad på sikt skall kunna arbeta med förebyggande åtgärder
- vara uppdaterad om vilka avtal och riktlinjer som gäller för Stockholms stads fordon
- svara för den lokala avtalsuppföljningen

- samråda med fleet-management funktionen gällande avrop/beställning, administration, drivmedel, service och avyttring av fordon med undantag av förmånsbilar
- meddela fleet-management funktionen om kommande behov av leasingfordon inför den årliga förnyade konkurrensutsättningen fordon med en totalvikt på högst 3,5 ton och behovet av bilpoolsfordon inför de årliga samordnade avropen
- avropa/beställa fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton utifrån den förnyade konkurrensutsättningen enligt de samordnade avropen, undantaget förmånsbilar
- ~~ta hjälp av serviceförvaltningen vid genomföra~~ upphandlingar av fordon med en totalvikt över 3,5 ton
- ~~hos Transportstyrelsen registrera fordon tillhörande ett bolag på bolagets organisationsnummer och registrera fordon tillhörande en nämnd på det filialnummer tillhörande den egna nämndens. Organisationsnummer och filialnummer finns på stadens intranät.~~
- nämndens/bolagets fordon är registrerade hos Transportstyrelsen på ett korrekt sätt.

Servicekommitténs ansvar

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

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

Servicekommittén ska dessutom:

- vara behjälpliga vid upphandlingar av fordon med en totalvikt över 3,5 ton genom separat uppdrag från bolag/bolagsstyrelser eller nämnder
- på uppdrag från fleet-management funktionen genomföra fordonrelaterade upphandlingar

- ansvara för att alla avtal kopplade till dessa riktlinjer läggs upp i avtalsdatabasen
- ansvara för att upphandlingar görs ~~av dessa avtal~~ med god framförhållning så att staden inte står avtalslös när avtal löper ut

Fleet-Management funktionens ansvar

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

- ta fram förslag på revideringar av riktlinjer avseende hur fordon ska införskaffas, utrustas, skötas, finansieras, administreras och avyttras inom Stockholms stad.
- Årligen pröva om använd finansieringsform ska ändras.
- ta fram förslag på anvisningar till riktlinjerna och att tillse att anvisningarna uppdateras vid behov.
- förvalta avtal kopplade till dessa riktlinjer.
- vara huvudkontakt mot leasingbolag, extern aktör för administration, service- och reparationsbolag, samt bilhandlare/importörer/generalagenter.
- stödja och höja kompetensen hos fordonsansvariga på nämnder och ~~bolag~~bolagsstyrelser i fordonsrelaterade frågor.
- bevaka så att riktlinjerna strävar till att nå de övergripande målen i enlighet med styrdokumentet:
 - FärdplanStrategi för fossilbränslefritt Stockholm 20502040
 - Miljöprogram för Stockholms stad 2016-2019
 - Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030
- ha god marknadsöversikt dvs. att göra kalkyler för och ekonomisk utvärdering av kommande fordonsmodeller som följer Stockholms stads fordonskrav.
- föra dialog med servicenämnden om tidplan avseende upphandlingar och förändringar av riktlinjer, samt tillhandahålla erforderlig statistik.

- kartlägga fordonsbehov och årligen genomföra **förnyad konkurrensutsättningsamordnade avrop** utifrån Stockholms stads krav på fordon och behov av fordon för kommande år med en totalvikt om högst 3,5 ton samt tydligt kommunicera resultatet till **de** fordonsansvariga.
- stödja nämnder och **bolagbolagsstyrelser** med kravställningen inför upphandlingar av fordon med en totalvikt över 3,5 ton
- att hålla förteckning över organisationsnummer och filialnummer på intranätet uppdaterad

Anskaffande av fordon

Förnyad konkurrensutsättning Samordnade avrop av fordon

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

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

~~För fordon~~ Fordon med en tjänstevikt över 3,5 ton ~~görs ingen förnyad konkurrensutsättning, dessa fordon~~ kräver separat upphandling. Ansvar för dessa upphandlingar ligger på respektive nämnd/bolagsstyrelse.

Offerter och beställningar av fordon

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

För specialfordon gäller särskilda regler:

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

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

Arbetssituationsskäl

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

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

Finansiering

Fordon som Stockholms stad nyanskaffar med en totalvikt under 3,5 ton med undantag -för lätta lastbilar med separat flak (där det finns en luftspalt mellan hytt och flak), ska finansieras via leasing i kombination med en option enligt avtal som finns i avtalsdatabasen enligt närmare riktlinjer i "Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad". finansiell leasing i kombination med en option på ett garanterat restvärde från fordonsförsäljaren. Saknas rätt till momsavlyft används köp. Leasingperioden för bilar leasade av stadens förvaltningar ska vara 36 månader med möjlighet till förlängning och leasingperioden för stadens bolag ska vara minst 48 månader. Leasingtiden ska minst vara 48 månader. Se avtal i avtalsdatabasen.

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

Rangordning och miljökrav vid nybeställning av fordon.

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

Fordon under 3,5 ton som Stockholms stad nyanskaffar genom köp, leasing eller som bilpoolsfordon ska väljas utifrån följande rangordning. ~~Hänsyn ska tas till verksamhetens behov och krav.~~

1. Elbil
2. Laddhybrid
3. Fordonsgas eller etanol/E85
4. Elhybrid, bensin eller diesel

Vid val av fordon enligt ovan ska en avvägning göras med hänsyn taget till verksamhetens behov och ekonomiska förutsättningar.

Trafiksäkerhets- och utrustningskrav på fordon

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

Personbilar

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

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

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

Lastbilar

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

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

Övriga rekommendationer:

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

För fordon över 3.5ton gäller:

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

Fordonsdrift

Service och underhåll för fordon

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

Dekaler/foliering

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

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

Fordonsdrift

Fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton:

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

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

Kriterierna om max 7 års ålder och max 12 000 mils körsträcka gäller framför kriterierna om minst 4 års ålder och minst 6 000 mils körsträcka. Det betyder att om ex ett fordon kört mindre än 6 000 mil men ändå uppnått en ålder av 7 år så ska fordonet avyttras externt. Samma sak gäller om ett fordon kört 12 000 mil men inte uppnått en ålder av 4 år, fordonet ska då avyttras externt.

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

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

Körjournal

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

Det finns idag två sätt att föra körjournal:

1. Manuellt i varje bil
2. Elektroniskt

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

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

Förmånsbilar omfattas inte av kravet på ~~elektronisk körjournal~~ elektronisk körjournal.

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

Beställning av däck till fordon ska göras ~~från leverantören som Stockholms stad har i enlighet med gällande avtal med på området däck och däckhantering i avtalsdatabasen.~~ Vinterdäck ska vara odubbade.

~~Tjänsten kan delas upp i följande områden:~~

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

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

Försäkring

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

Administration

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

Bränsle

Stockholms stad har sedan länge ett mål om att de fordon i miljöprogrammet 2016-2019 fastslagit delmålet "2.5 Fossil energi i transportsektorn ska minska". Fordon som kan tanka ett förnybart drivmedel ska tanka detta, för att bidra till minst 85 procent. Det betyder att samtliga fordon som kan drivas med förnybara drivmedel ska tanka förnybartmåluppfyllelsen av delmålet, utnyttja sin miljöpotential och i så stor utsträckning som det är möjligt, minst till 85 procent baserat på ett halvår (uppföljningar görs varje halvår). Se avtal i avtalsdatabasen tankas med förnybara drivmedel.

Avyttring

Vid avyttring ska i första hand undersökas om någon annan verksamhet inom Stockholms stad är i behov av fordonet i fråga. Detta sker med stöd av fleet-management funktionen som hjälper den fordonsansvarige med att erbjuda fordonet till försäljning internt inom Stockholms stad. Dokumentation inklusive foton på fordonet ska tillhandahållas av den fordonsansvarige på nämnden/~~bolaget~~bolagsstyrelsen.

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

Vid extern avyttring står valet mellan att utnyttja det garanterade restvärdet från fordonsleverantören ~~och i sista hand leasegivaren~~ eller att avyttra fordonen via upphandlat auktionsföretag. ~~Se avtal i avtalsdatabasen.~~ Fordonsansvarig ska göra detta val i dialog med fleet-management funktionen.

~~Vid utnyttjande av det garanterade restvärdet hos fordonsleverantören eller i sista hand leasegivaren ska följande gälla: Kontroll av fordonet ska ske av köparen och säljaren vad gäller återställningskostnad/önormalt slitage. Om parterna inte kommer överens ska opartisk besiktningsman anlitas. Parterna ska då dela på kostnaden för besiktningsmannen. På ett fordon som brukats normalt kan det få förekomma mindre defekter på dörrar, skärmar och stötfångare som t ex mindre dörruppslag, stenskott och repor i lack, utan att detta ska betraktas som önormalt slitage. Förbehållen avseende det garanterade restvärdet ska vara klart definierade (återfinns i avtalsdatabasen) och ska innebära att risken inte överförs på leasetagaren.~~

Bilpool

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

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

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

Ansvar för efterlevnad av **riktlinjerna** riktlinjer för fordon

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

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för att ta fram och underhålla anvisningar till denna riktlinje