

Utlåtande 2017:59 RI+V (Dnr 129-1092/2016)

Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad

Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad

Förslag från miljö- och hälsoskyddsnämnden

Ersätter regler avseende special- och utryckningsfordon, dnr 314-1064/2008 och riktlinjer för bilförmån inom ramen för chefssatsningar, dnr 209-11/2007

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad enligt bilaga 1 till utlåtandet antas.
2. Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad enligt bilaga 2 till utlåtandet antas.
3. Tidigare beslutade regler avseende special- och utryckningsfordon (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 anta och ge alla bolagsstyrelser inom koncernen i uppdrag att anta fordonsstrategin och riktlinjen enligt bilagorna 1 och 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 tillämpa övergångsförfarandet och ge alla bolagsstyrelser inom koncernen i uppdrag att tillämpa övergångsförfarandet enligt utlåtandet.

Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Katarina Luhr
anför följande.

Ärendet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har på uppdrag av kommunfullmäktige utarbetat ett förslag till strategi och riktlinjer för hanteringen av fordon i kommunkoncernen Stockholms stad. Stockholm har långtgående miljömål där Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2040, luftkvaliteten ska förbättras och trafiken ska minska. Strategin ska vara ett stöd i detta arbete. Syftet med fordonsstrategin är att skapa tydligare styrning och överblick över hur stadens fordon används och bättre kunna följa upp fordonsrelaterade kostnader. Den föreslagna fordonstrategin anger riktningen för Stockholms stads fordonsanskaffning och fordonsinnehav med mål att optimera hanteringen, minska riskerna och erhålla en bättre överblick över kostnaderna.

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, den beredningen finns redovisad i bilaga 3 till utlåtandet. Utifrån remissinstansernas synpunkter och fördjupade analyser föreslog stadsledningskontoret ett antal revideringar i strategin. Revideringarna var av sådan karaktär att berörda nämnder gavs tillfälle att yttra sig.

Utifrån remissinstansernas synpunkter efter den andra remissomgången gjordes ytterligare revideringar i strategin och riktlinjerna vilket är den version som nu läggs fram för beslut. Stadsledningskontorets revideringar i strategin är rödmarkerade och riktlinjerna är blåmarkerade och de revideringar som skett efter andra remissomgången i riktlinjerna är rödmarkerade. Bilagorna finns att

läsa i färg på stadens webbplats för sammanträdeshandlingar, Insyn, www.insyn.stockholm.se.

Beredning

Ärendet har i andra remissomgången remitterats till arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, äldre- och socialnämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd samt Stockholms Stadshus AB.

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med kontorsyttranden.

Exploateringsnämnden har avstått från att svara.

Arbetsmarknadsnämnden har inga synpunkter på de revideringar som har gjorts utan ställer sig bakom förslaget.

Fastighetsnämnden menar att finansiell leasing ger ett visst merarbete hos varje förvaltning eller bolag.

Idrottsnämnden anser att den föreslagna strategin och riktlinjerna för hantering av fordon är genomarbetade och innehåller flera viktiga och positiva förslag och åtgärder. Nämnden stödjer förslaget att anskaffa fordon genom leasing med option. Men detta och den föreslagna förkortningen av leasingperioden till 3 år kommer att öka belastningen på idrottsnämndens driftbudget, medan belastningen minskar på investeringsbudgeten.

Kulturnämnden ställer sig positiv till stadsledningskontorets förslag till strategi och riktlinjer.

Kyrkogårdsnämnden uppfattar att strategin och riktlinjerna i huvudsak har reviderats kring val av finansieringsformer, tydligare koppling till stadens miljöprogram 2016-2019 och strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 samt färre detaljerade krav på fordonens utrustning. Dessutom kan ekonomiska förutsättningar i högre grad vägas in för nämnder och bolag vid anskaffning av fordon. De revideringar som gjorts föranleder inte att förvaltningen i sak ändrar sitt tidigare remissvar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att förslaget till förändringar är bra och föreslår endast mindre justeringar.

Servicenämnden stödjer förslaget till strategi för hantering av fordon för kommunkoncernen. Nämnden anser att det är positivt att staden närmare har utrett frågan om finansieringsformer för stadens anskaffning av fordon.

Socialnämnden tillstyrker det reviderade förslaget till strategi och riktlinjer för hantering av fordon inom Stockholms stad.

Stadsbyggnadskontoret ser fortfarande positivt på en koncerngemensam fordonsstrategi som ska verka för ett klimatsmart och ekonomiskt hållbart Stockholm. Kontoret ser en utmaning med att enbart ha finansiell leasing som finansieringsform då detta innebär att kostnaderna ska belasta nämndens driftbudget och skulle gärna se ett förtydligande hur detta kommer påverka respektive nämnd ekonomiskt jämfört med dagens administration.

Trafikkontoret ser positivt på förslagen.

Utbildningsnämnden ser positivt på att strategin och riktlinjerna innebär att det kommer att finnas ett större centralt stöd vid anskaffning och innehav av fordon och ställer sig positiv till förslaget.

Äldrenämnden är positiv till de föreslagna förändringarna i strategi och riktlinjer.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd delar miljöförvaltningens mening att staden bör ha en gemensam strategi för hantering av fordon och har inget att erinra mot förslaget, inte heller mot de förändringar som föreslås av stadsledningskontoret.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd har ingen erinran mot förslaget.

Södermalms stadsdelsnämnd har inget att erinra mot den nya versionen av förslaget.

Stockholms Stadshus AB har inget att erinra mot föreslagna tillägg.

Våra synpunkter

Trafiken, framför allt vägtrafiken, är en av stadens största utmaningar utifrån såväl ett klimat- och hälsoperspektiv som för framkomligheten och trivseln i staden. Stockholms stad har under närmare två decennier aktivt verkat för en utveckling mot en högre andel miljöbilar samt miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm. Vi har långtgående miljömål för minskad klimatpåverkan, renare luft och minskad miljöpåverkan från vägtrafiken. Stockholms stad vann i april 2016 för tredje året i rad pris för bästa miljöanpassning av de egna fordonen i en jämförelse av kommunernas och landstingens fordonsflottor. Stockholms stad har en av landets största miljöbilsflottor, över 800 bilar som används i vitt skilda verksamheter som hemtjänst, fastighetsförvaltning och socialtjänst.

Förslag till fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad och riktlinjerna för hantering av fordon för Stockholms stad är ytterligare steg i denna riktning. Syftet med införandet av fordonsstrategin är att skapa tydligare styrning och överblick över hur stadens fordon används och bättre kunna följa upp fordonsrelaterade kostnader. Vi vill här poängtera att riktlinjerna, i

enlighet med stadsledningskontorets förslag till justeringar, hålls på en övergripande nivå och inte specificerar samtliga av de krav som vi stödjer och som fortsatt kommer att ställas från stadens sida på dess fordon.

Vi vill betona vikten av en fortsatt hög ambitionsnivå avseende andelen miljöbränslen i stadens fordon. Det har därför tydliggjorts i riktlinjerna att fordon som kan tanka ett förnybart drivmedel ska göra detta till minst 85 procent i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag.

Produktionen av biogas har utvecklats positivt med en allt större andel biogas i fordonsgasen sedan miljö- och hälsoskyddsnämnden tog fram förslag till riktlinjer. Därför har riktlinjerna ändrats till att miljöfordon ska införskaffas i följande rangordning; 1. Elfordon, 2. Biogas, etanol och laddhybrider och 3. Bensin och diesel.

Behovet av detaljerade anvisningar till hur nämnder och bolagsstyrelser ska hantera fordonsflottan kvarstår dock, varför miljö- och hälsoskyddsnämnden ska ta fram och vid behov revidera anvisningar till Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad samt ansvara för uppföljning av de krav som staden ställer.

Strategin och riktlinjerna ger förutsättningar för stadens nämnder och bolagsstyrelser att hantera fordonsflottan på ett professionellt sätt. Det ger också Stockholms stad möjlighet att driva på utvecklingen och att fortsatt vara förebild när det gäller hållbara transporter och hållbart resande. Fordonstrategin anger riktningen för Stockholms stads fordonsanskaffning och fordonsinnehav med mål att optimera hanteringen, minska riskerna och erhålla en bättre överblick över kostnaderna. Vår förväntan är att införandet av strategin och riktlinjerna kan bidra till en årlig besparingspotential om 6-7 mnkr genom en samlad hantering av fordonsflottan samtidigt som vi arbetar med att styra mot ett klimatsmart och fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Bilagor

1. Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad.
2. Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.
3. Remissammanställning utifrån miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till riktlinjer och strategi

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad enligt bilaga 1 till utlåtandet antas.
2. Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad enligt bilaga 2 till utlåtandet antas.
3. Tidigare beslutade regler avseende special- och utryckningsfordon (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 anta och ge alla bolagsstyrelser inom koncernen i uppdrag att anta fordonsstrategin och riktlinjen enligt bilagorna 1 och 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 tillämpa övergångsförfarandet och ge alla bolagsstyrelser inom koncernen i uppdrag att tillämpa övergångsförfarandet enligt utlåtandet.

Stockholm den 8 mars 2017

På kommunstyrelsens vägnar:
KARIN WANNGÅRD

Katarina Luhr

Ulrika Gunnarsson

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.

Stadsledningskontoret

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

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 bolagsstyrelserns 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 verksamheters 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.

Beredning

Ärendet har i andra remissomgången remitterats till arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd samt Stockholms Stadshus AB.

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat kontorsyttranden.

Exploateringsnämnden har avstått att svara.

Innehållsförteckning	Sid
Arbetsmarknadsnämnden	6
Fastighetsnämnden	7
Idrottsnämnden	8
Kulturnämnden	9
Kyrkogårdsnämnden	9
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	10
Servicenämnden	12
Socialnämnden	13
Stadsbyggnadskontoret	13
Trafikkontoret	14
Utbildningsnämnden	15
Äldrenämnden	16
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	16
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	17
Södermalms stadsdelsnämnd	17
Stockholms Stadshus AB	18

Arbetsmarknadsnämnden

Arbetsmarknadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2017 följande.

Arbetsmarknadsnämnden beslutade att hänvisa till förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen.

Arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Arbetsmarknadsnämnden beslutade i september 2016 om svar på remiss angående ”Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad”. I yttrandet framförde arbetsmarknadsförvaltningen att de föreslagna åtgärderna i strategin och riktlinjerna är bra och kan bidra till hållbara transporter och hållbart resande. Arbetsmarknadsförvaltningen har en begränsad användning av fordon inom verksamheterna men ställer sig positivt till att hanteringen av stadens fordon samordnas och styrs centralt. På detta sätt kan totalkostnaderna för fordon hållas nere samtidigt som utnyttjandegraden ökar. Förvaltningen anser att upphandling av t.ex. bilpoolstjänster, som är tänkta att bli tillgängliga även för personalen, har en positiv påverkan på miljön och ökar stadens attraktionskraft som arbetsgivare. Förvaltningen anser också att ökad etablering av bilpooler, även i områden där dessa saknas idag kan skapa en mera demokratiskt hållbar stad.

Arbetsmarknadsförvaltningen har inga synpunkter på de revideringar som har gjorts i det nu remitterade ärendet utan ställer sig bakom kommunstyrelsens förslag. Justering till nu gällande miljöprogram och mål samt förtydliganden kring ekonomiska överväganden är relevant. Arbetsmarknadsförvaltningen instämmer i att det finns behov av detaljerade anvisningar till hur nämnder och bolag ska hantera fordonsflottan.

Som svar på remissen om Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholm stad (Dnr 129-1092/2016) hänvisas till arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2017 följande.

1. Fastighetsnämnden beslutar att godkänna och överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat 20 december 2016 har i huvudsak följande lydelse.

I den nya remissomgången är den stora förändringen vilken typ av leasingavtal som är lämpligast för staden att ingå ur ekonomiska och redovisningsmässiga aspekter. Från att i första remissomgången föreslå så kallad operativ leasing med femåriga avtal föreslås nu i stället finansiell leasing med treåriga avtal med möjlighet till förlängning. Med finansiell leasing åligger det förvaltningen att förutom kostnader för leasingavtal som belastar resultaträkning även redovisa fordonen värde i balansräkningen, vilket blir ett merarbete. För kontorets fordonsansvarige tillkommer uppgifter för att se till att bilen får service, däckbyte och reglera eventuella försäkringsskador. Hanteringen av fordon vid avslutad leasingtid kan också bli mer tidskrävande. Om det garanterade återköpspriset hos leasingbolaget anses vara lågt måste kanske fordonsansvarige behöva agera för att hitta köpare i staden eller eventuellt sälja bilen via fordonsauktioner. Leasingtiden föreslås bli 3 år med möjlighet till 1 års förlängning. I den nya remissomgången klargörs att lastbilar och lättare lastbilar är förmånligare för stadskoncernen att köpa än att leasa. Här handlar det om att momsavdrag kan användas fullt ut vid köp av dessa tyngre fordon (över 3,5 ton vikt). Staden föreslår även att möjlighet till förmånsbil till utvalda chefer i staden avskaffas och fasas ut. Det anser kontoret snarare är en personalförmånsfråga än en strategifråga för fordonshantering.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2017 följande. Som svar på remissen hänvisar idrottsnämnden till förvaltningens tjänsteutlåtande.

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 16 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Som idrottsnämnden svarade i det tidigare remissvaret så kommer förvaltningen i hög grad att omfattas av den nya strategin och riktlinjerna. 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 flera av dessa åtgärder, bland annat i en tidigare genomförd översyn.

Förvaltningen stödjer förslaget att anskaffa fordon genom leasing med option. Detta kommer dock att öka belastningen på idrottsförvaltningens driftbudget medan belastningen minskar på investeringsbudgeten. Den nu föreslagna förkortningen av leasingperioden till 3 år, med möjlighet till förlängning, belastar än mer driftbudgeten. Förvaltningen har under lång tid haft en längre ekonomisk och teknisk livslängd på sina fordon.

Förslaget om att möjligheten att erhålla förmånsbil ska upphöra berör inte direkt idrottsförvaltningen, då förvaltningen idag inte har någon förmånsbil och inte haft

planer på att införa sådan.

Idrottsförvaltningen stöder som tidigare förslaget att införa 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.

Kulturnämnden

Kulturnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 januari 2017 följande.

1. Att kulturnämnden godkänner kulturförvaltningens och Stadsarkivets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Att kulturnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Kulturförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturförvaltningen och Stadsarkivet instämmer i stadsledningskontorets förslag samt välkomnar strategi och riktlinjer i syfte att underlätta och optimera hanteringen av stadens fordon samt att nå stadens långsiktiga miljömål.

Kulturförvaltningens fordonsflotta består av fem fordon varav en elbil. Stadsarkivet äger eller leasar inga fordon.

Kyrkogårdsnämnden

Kyrkogårdsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 1 februari 2017 följande.

Att överlämna detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Kyrkogårdsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 16 januari 2017 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 vision 2040 ”Ett klimatsmart Stockholm, ett ekonomiskt hållbart Stockholm och ett demokratiskt Stockholm för alla”.

Förvaltningen ställer sig positiv till även det reviderade 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 tolkar den reviderade strategin att vid val av fordon ska en avvägning ske där hänsyn i högre grad tas till de ekonomiska förutsättningarna för anskaffningen.

Förvaltningen uppfattar att strategin och riktlinjerna även har reviderats kring val av finansieringsformer, tydligare koppling till stadens miljöprogram 2016-2019 och strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 samt färre detaljerade krav på fordonens utrustning.

De revideringar som gjorts föranleder inte att förvaltningen i sak ändrar sitt tidigare remissvar. Förvaltningen har i övrigt inga synpunkter på det reviderade förslaget till ny ”Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen, Stockholms stad”. Förvaltningen föreslår därför kyrkogårdsnämnden att ställa sig bakom förslaget.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2017 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 17 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen anser att kommunstyrelsens förslag till förändringar är bra.

Förvaltningen föreslår mindre justeringar gällande bilaga 1, Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms Stad och bilaga 2, Riktlinjer för hantering av fordon för Stockholms Stad.

Nedan redovisas förslag till justeringar med motiv och förklaringar, med referens till bifogande handlingar; tjänsteutlåtande – bilaga 0, bilaga 1 och bilaga 2.

Avvägning mellan val av miljöfordon och ekonomiska förutsättningar

Kommunstyrelsen förslår en avvägning mellan val av typ av miljöfordon och verksamhetens ekonomiska förutsättningar måste göras, enligt tjänsteutlåtande (sidan 4, stycke 4 och sidan 10, stycke 8).

Miljöförvaltningen kan efter förnyad konkurrensutsättning, konstatera att marknaden för miljöfordon mognat och det erbjuds miljöfordon med olika drivlinor avsedda för förnyelsebara bränslen till rimliga villkor. Miljöförvaltningen har inför anbudsutvärderingen ändrat fokus från inköpspris till total ägandekostnad under innehavstiden av fordonet, där kostnader för kapital, värdeminskning, bränsle, service etc. ingår. Anskaffning av miljöfordon erbjuds verksamheten med liten ekonomisk merkostnad och med ett urval av miljöfordon anpassat till verksamhetens olika krav.

Föreslagen avvägning mellan val av typ av miljöfordon och verksamhetens ekonomiska förutsättningar, bör således utgå.

Hemställen om uppdrag för genomförande av gemensam upphandling

Kommunstyrelsen förslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden kan ta initiativ och bjuda in övriga nämnder och bolagsstyrelser till en gemensam upphandling enligt tjänsteutlåtande (sidan 7, stycke 4).

Kommunfullmäktiges beslut den 15 december 2014 punkt 15, anger att kommunstyrelsen ska genomföra central upphandling avseende anskaffning, hantering, underhåll och avyttring av fordon.

Miljöförvaltningen noterar att kommunstyrelsen nu går ifrån kommunfullmäktiges tidigare beslut om obligatorisk anslutning vid upphandling. Miljöförvaltningen anser att det kan gå bra att nämnder och bolagsstyrelser bjuds in till gemensamma upphandlingar istället för att detta är obligatoriskt.

Finansiering och leasing

Kommunstyrelsen föreslår att finansieringen av fordonen ska begränsas till de fordon där momsavlyft kan göras enligt tjänsteutlåtande (sidan 7 - 10).

Miljöförvaltningen anser att föreslagna förändringar och detaljeringsgrad är bra, men bör kompletteras med riktlinjer för eftermonterad utrustning. Eftermonterad utrustning medger fullt momsavdrag vid separatfakturerings, vilket bör beaktas vid leasing.

Val av fordon och bränsle - rangordning

Kommunstyrelsen föreslår att verksamhetens val av fordon ska utgöras av miljöbilar och att de där så är möjligt ska tankas med förnybart bränsle enligt tjänsteutlåtande

(Sidan 10, stycke 4 - 6).

Produktionen av biogas har utvecklats positivt med en allt större andel biogas i fordonsgasen, varför rangordningen bör justeras.

Miljöförvaltningens förslag är att miljöfordon ska införskaffas i följande rangordning:

1. elfordon
2. biogas, etanol och laddhybrider
3. bensin och diesel

Mål för tankningsgrad av förnybara bränslen behöver därtill vara tydligt och mätbart. Hittillsvarande mål om 85 % har visat sig fungera bra och uppmuntrar verksamheterna att verkligen tanka förnybart, så långt det är möjligt.

Detaljeringsgrad - Upphandlingsformer

Kommunstyrelsen föreslår samordnade upphandlingar i syfte att tillvarata kommunkoncernens fördelar i form av storlek och anger vidare upphandlingsform och frekvens i tjänsteutlåtande (sidan 11, stycke 3).

Miljöförvaltningen delar kommunstyrelsens uppfattning om att detaljeringsgrad kan reduceras. Detaljeringsgraden bör reduceras ytterligare avseende förslag om i vilken frekvens upphandling bör ske. Miljöförvaltningen anser att strategin inte behöver låsa fast ett årligt tidsintervall utan att det är bättre att ange ett tidsintervall som medger flexibilitet t.ex. 12 – 24 månader. Strategin bör inte fastslå upphandlingsmetod eller hur avropsförfarandet ska utföras. Upphandlingsmetod bör serviceförvaltningen och miljöförvaltningen i samförstånd avgöra med hänsyn till LOU och eventuellt samarbete med andra aktörer såsom SKL Kommentus Inköpscentral AB. LOU förändras och det som bedöms mest affärsmässigt optimalt varierar över tid.

Verksamheterna bör sammanställa sina avsedda avrop årligen enligt förslag medan avrop, leveranser och avyttring bör ske fördelat över tid för en affärsmässig avyttring.

Servicenämnden

Servicenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2017 följande.

1. Servicenämnden återoppar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Servicenämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen stödjer förslaget till strategi för hantering av fordon för

kommunkoncernen. Strategin ger sammantaget bra förutsättningar till att kunna styra koncernens fordonshantering utifrån ett helhetsperspektiv vilket förvaltningen framhöll även förra gången som nämnden yttrade sig om ärendet.

Förvaltningen anser att det är positivt att staden, sedan det första förslaget till strategi förelades, närmare har utrett frågan om finansieringsformer för stadens anskaffning av fordon. Detta både avseende vad som är mest fördelaktigt i nuläget och med tanke på hur staden ska säkerställa rätt finansiella lösningar framöver. Därmed har ärendet nu tillförts ändringar som kan förväntas bidra till en mer ekonomiskt fördelaktig fordonshantering inom staden.

Därutöver konstaterar förvaltningen med tillfredsställelse att det i förslaget har förtydligats att miljö-och hälsoskyddsförvaltningens fleet management funktion har ansvar för att föra dialog med serviceförvaltningen om tidsplan avseende upphandlingar och förändringar av riktlinjer samt för att tillhandahålla statistik.

Socialnämnden

Socialnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2017 följande. Socialnämnden hänvisar till tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 3 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Socialförvaltningen ställer sig positiv till de förändringar och förtydliganden som presenteras i den reviderade version av strategi och riktlinjer för fordonshantering som kommunstyrelsen nu remitterar. Förvaltningen tillstyrker det reviderade förslaget till strategi och riktlinjer för hantering av fordon inom Stockholms stad.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 februari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret ser fortfarande positivt på en koncerngemensam fordonstrategi som ska verka för ett klimatsmart och ekonomiskt hållbart Stockholm.

Stadsbyggnadskontoret vidhåller att 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. En tydligare organisation och styrning kommer underlätta

uppföljning av stadens kostnader och fordonsanvändningen. Detta för att kunna styra mot Stockholm stads Vision 2040.

Jämfört med första remissomgången har staden valt att frånga operationell leasing och enbart ha finansiell leasing med en option på ett garanterat restvärde som finansieringsform. Eget ägande i form av köp får endast ske när rätt till momsavlyft inte föreligger vilket blir aktuellt för vissa av stadens bolag.

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positiv till att leasingperioden för finansiell leasing kommer uppgå till 36 månader med möjlighet till förlängning då en renodlad finansiell leasing ställer högre krav på redovisningen och är mer tidskrävande jämfört med operationell leasing. Kontoret ser dock en utmaning med att enbart ha finansiell leasing som finansieringsform då detta innebär att kostnaderna ska belasta nämndens driftbudget, dvs., investeringsbudgeten kan inte nyttjas för investering av fordon.

I fordonsstrategin framgår det att kostnaderna för vagnparken ska hållas så låga som möjligt och den ekonomiskt mest fördelaktiga finansieringsmodellen ska väljas samtidigt som fordonsflottan ska ligga i framkant när det gäller miljö-, klimat och trafiksäkerhet. För stadsbyggnadskontoret som har en liten fordonsflotta med fordon som kräver en hel del utrustning är troligen eget ägande att föredra då t.ex. kriterierna om användning om max 7 år och max 12 000 mil är mer ekonomiskt fördelaktigt jämfört med 3 år med möjlighet till förlängning. Detta trots att fleet-management-funktionen kommer ha ansvaret för att en årlig provning görs av att finansiell leasing är ekonomiskt fördelaktigare än köp för Stockholms stad beroende på momseffekten.

I tidigare kontorsyttrande ville stadsbyggnadskontoret gärna se mer belyst hur kostnader för gemensam administrationstjänst kommer påverka förvaltningen. I reviderad version av fordonsstrategin framgår det nu att en upphandlad extern aktör kommer sköta viss del av administrationen jämfört med all administration i tidigare version. Kvarstår gör att kostnaden för denna tjänst tas av respektive nämnd. Stadsbyggnadskontoret skulle gärna se ett förtydligande hur detta kommer påverka respektive nämnd ekonomiskt jämfört med dagens administration.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 februari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ser positivt på förslagen i återremissen. Nedan redogörs för ett antal föreslagna förändringar och kontorets syn på dessa.

Trafikkontoret tog i första remissen upp fyra punkter som behövde förtydligas: Bilpool, administration, nämnder och bolagsstyrelsers ansvar, samt dekalering/foliering. Dessa punkter har nu ytterligare förtydligats och kontoret anser att det totalt sett blivit tydligare och bättre, se kommentarer nedan.

Bilpool: Kontorets synpunkt kvarstår sedan tidigare, att det inte framgår tydligt hur en

gemensamt upphandlad bilpool är tänkt att fungera/påverka stadens fordonshantering (bilaga 2 sida 12).

Administration: Stadsledningskontoret har på samma sätt som trafikkontoret beskrev i svaret på första remissen, konstaterat att textbeskrivningen angående vad ett upphandlat administrationsbolag ska hantera behövde korrigeras från att ”sköta all administration av Stockholms stads fordon” till att ”sköta viss administration...” (bilaga 1 sida 8).

Nämnder och bolagsstyrelserns ansvar:

Trafikkontoret välkomnar att stadsledningskontoret nu i sitt förslag beskriver att det finns ett behov av detaljerade anvisningar för hur nämnder och bolagsstyrelser ska hantera fordonsfloTTan och föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska ”ta fram förslag på anvisningar till riktlinjerna och tillse att anvisningarna uppdateras vid behov” samt ”föra dialog med servicenämnden om tidplan avseende upphandlingar och förändringar av riktlinjer, samt tillhandahålla erforderlig statistik” (bilaga 2 sida 4) trafikkontoret anser fortfarande att det behövs en tydlighet i valet av kommunikationskanaler från fleet-management funktionen och utåt till nämnder och bolag. Det är önskvärt att nyheter/uppdateringar inom fordonsstrategin och fordonshantering till exempel har en egen intranätsida med länkar till information, mallar och verktyg.

Dekaler/foliering

Trafikkontoret föreslog i sitt första remissvar att en dekalfirma upphandlas gemensamt för stadens fordon, istället för från leverantören. Detta för att få lägre kostnader, bättre service och underlätta profilsättningen. I nuvarande förslag har meningen om att dekaler/foliering beställs av fordonsansvarig i samband med nybeställning av bil från leverantören strukits. Detta ger visserligen utrymme för en sådan ordning som kontoret förespråkar men det framgår inte av stadsledningskontorets förslag huruvida detta bör ske eller inte (Bilaga 2 sida 9).

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 2 februari 2017 följande.

1. Utbildningsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 10 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

I utbildningsförvaltningen finns det cirka tio motorfordon. Dessa finns vid en handfull enheter. Förvaltningen ser positivt på att strategin och riktlinjerna innebär att det kommer att finnas ett större centralt stöd vid anskaffning och innehav av fordon.

Även om förslaget genomgått stora förändringar sedan första remissomgången innebär förändringarna inte att ställningstagandena i det första remissvaret behöver ändras. Det innebär att förvaltningen ställer sig positiv till förslaget om strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.

Utbildningsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Äldrenämnden

Äldrenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2017 följande.

Äldrenämnden godkänner förvaltningens kontorsutlåtande som svar på remissen om Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms Stad.

Äldreförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Äldreförvaltningen är positiv till de föreslagna förändringarna i strategi och riktlinjer. Strategin med tillhörande riktlinjer ger en tydligare roll- och ansvarsfördelning och hanteringen av fordon i stadens ägo bör förenklas. Införandet av en ny strategi och nya riktlinjer kommer kräva omfattande och regelbundna informationsinsatser vilka i första hand bör riktas till stadens fordonsansvariga. Det är av vikt att de av stadens verksamheter som har fordon känner till och följer de avtal och riktlinjer som finns för fordonshantering och miljö. I nuläget är processen kring nyanskaffning och avyttring av fordon komplex.

Den föreslagna fleet-managementfunktionen som är tänkt att samarbeta med serviceförvaltningen kan innebära ett ökat administrativt stöd och en minskad belastning för stadens fordonsansvariga på förvaltningar och bolag.

En upphandlad bilpool skapar möjligheter till positiva effekter för miljö och ekonomi. Den geografiska spridningen och närheten till verksamheter är dock mycket viktig

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 2 februari 2017 följande.

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas till kommunstyrelsen som

svar på remissen.

2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 december 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, inte heller mot de förändringar som föreslås av stadsledningskontoret.

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

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 2 februari 2017 följande.

Spånga- Tensta stadsdelsnämnd beslutar att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 december 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen har ingen erinran mot förslaget.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 2 februari 2017 följande.

Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Södermalms stadsdelsförvaltning har tagit del av justeringarna i ”Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad” och ”Riktlinjer för hantering av fordon för

kommunkoncernen Stockholms stad” och har inget att erinra mot den nya versionen av 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.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 13 februari 2017 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 Stockholmsshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

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

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

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

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

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

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

Det huvudområde där SVAB har synpunkter är inom strategi för bränsletyp. Att kunna vidhålla strategin om biogas till 100% ger en ekonomiskt effektiv lösning, då SVAB har egen produktion. Med bränsletyp biogas kan SVAB nå de allra flesta fordonstyper som eftersöks, till skillnad från det begränsade utbudet inom elfordon. En stor del av de 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 fordonshantering med Leaseplan. Avtalen löper fram till 2019 och samtliga, under avtalen upphandlade bilar, uppfyllde de krav som staden hade vid tidpunkten för upphandlingen. Stokab välkomnar möjligheten att utvärdera om det är görligt att flytta över dessa avtal till den av staden upphandlade leverantören av leasing eller om det är mer ändamålsenligt att låta dessa avtal fortsätta avtalstiden ut. I avtalen ingår administration för bilarna, vilken Stokab i enlighet med förslaget avser fortsätta avtalstiden ut.

Stokab har fem ombyggda teknikbussar som väger under 3,5 ton som klassificeras som specialfordon och som är specialanpassade för Stokabs verksamhet. Enligt förslaget gäller särskilda regler för specialfordon. Det är väsentligt för Stokabs verksamhet att bolaget även fortsättningsvis har möjlighet att kravställa sådana specialfordon vid upphandling/avrop/beställning. Anledningen till detta är att Stokabs fordon inte bara är ett transportmedel för person och material, utan även ofta är den arbetsplats där ett 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 teknikbussar 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 bilpoolsbilar. Syftet är även att klargöra ansvarsfrågan när det gäller koncernens fordon mellan fleet-management funktionen på miljöförvaltningen, serviceförvaltningen och respektive nämnd och bolag.

De bolag som svarat på remissen är i huvudsak positiva till att stadens fordonshantering samordnas. Både Svenska Bostäder och Stockholmshem ser positivt på en utvecklad samordning av stadens fordonshantering för att säkerställa goda miljöval och en ekonomisk hantering. Bostadsbolagen är även positiva till förslaget om en central fleet-managementfunktion och Stockholmshem anser att denna funktion har potential att underlätta 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 fordonshanteringen utformas på en mer principiell nivå då beslut av dessa fattas av kommunfullmäktige. Kommande upphandlingar och teknikutveckling kan medföra frekventa förändringar i riktlinjerna. Mot denna bakgrund föreslår stadsledningskontoret att riktlinjerna renodlas och att istället miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att komplettera riktlinjerna med tillämpningsanvisningar som vid behov kan revideras.

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

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