



Hantering av kommunens fordon

Motala kommun

December 2022

Innehåll

Innehåll	1
Sammanfattning	2
1. Inledning	4
2. Granskningsresultat	6

Sammanfattning

Deloitte AB har av de förtroendevalda revisorerna i Motala kommun fått uppdraget att genomföra en granskning avseende hantering av leasingbilar i Motala kommun.

Revisionsfråga

Är Motala kommuns hantering av leasingbilar ändamålsenlig och utformad med en tillräcklig intern kontroll?

Svar på revisionsfråga

Vår sammanfattande bedömning är att Motala kommuns hantering av leasingbilar till viss del är ändamålsenlig och utformad med en tillräcklig intern kontroll.

Iakttagelser/kommentarer

Motala kommun har sammanlagt 253 fordon år 2022 varav 170 personbilar och 83 lätta lastbilar. Medelålder på leasade bilarna är 5 år och äldsta fordonet är 11 år. Drygt 75% är leasingbilar och resten egenägda bilar. Drygt 58% av leasingbilarna är gasdrivna och drygt 25% drivs på fossila drivmedel. Drygt 73% av bilarna leasas av socialförvaltningen och drygt 15% av tekniska serviceförvaltningen, dvs. dessa två förvaltningar leasar nästan 9/10 av kommunens bilar.

De totala bilkostnaderna har ökat från 13,3 mnkr till 15,1 mnkr mellan 2019 och 2021. Den totala bilkostnaderna 2022 förväntas vara lägre 2022 än 2021 trots att kommunen leasat fler bilar under 2022 och att drivmedelskostnader ökat kraftigt. Tänkbar förklaring är att reavinsten från försäljningen av bilar inkluderas från 2022 i den totala leasingkostnaden (Under 2022 har kommunen sålt 67 bilar, total reavinst ca 3,5 mnkr)

Drivmedelskostnaderna har legat mellan 2,4-2,6 mnkr per år under perioden 2017-2020, för därefter öka relativt mycket under 2022 (ökade kostnader för diesel/HVO100). Totala kostnader för gas har legat runt 0,75 mnkr per år under perioden 2019 – 2022. Att kostnad för gas inte ökat beror enligt uppgifter på att Motala köper gas för ett förmånligt pris.

Den genomsnittliga kostnaden per mil för dieselbilar ligger på 40 kr/mil inkl. reavinst resp. 49 kr/mil exkl. reavinst och för gasbilar 49 kr/mil inkl. reavinst resp. 58 kr/mil exkl. reavinst (Baserat på urval av 24 bilar).

Genomsnittlig nyttjandegrad uppgår till 72% (30% - 130 %), drygt 50% har nyttjandegrad under 70% och 18% under 50% (Baserat på urval av 27 bilar).

Enligt reglementet ansvarar TSN för kommunens samlade fordonspark (ansvaret för specialfordon åvilar i stället respektive förvaltning) och för verkställighet av kommunens fordonsstrategi. I praktiken har TSN inte full kontroll över egenägda bilar.

Enligt reglementet beslutas leasingavtal avseende finansiell leasing av kommunstyrelsen. Enligt TNSs delegationsordningen är det dock verksamhetschef för drift och anläggning och fordonsamordnare som har delegation att ingå leasingavtal samt avyttra inlösta bilar.

Kommunens policy för resor, transporter och fordon gäller framför allt resande och transporter och inte fordon. I policyn beskrivs olika krav som ställs på kommunens bilar, dock saknas tydliga riktlinjer avseende inköps- bytesstrategi, användning samt uppföljning och kontroll av användning och nyttjandegraden.

Avsaknad av ett tydligt och ändamålsenligt styrdokument på kommunnivå innebär att kommunens fordon styrs och hanteras i stor utsträckning av tjänstemannanivån. Av den anledningen uppfattar TSN att de bland annat inte alltid har mandat att hindra en chef (förvaltning) från att göra avsteg från kraven.

Befintlig dokumentation är inte helt synkroniserade med varandra och det förekommer olika uppgifter och krav, till exempel gällande säkerhetskrav och krav på alkohol. Dessutom har vissa dokument några år på nacken.

Hantering av kommunens fordon | Sammanfattning

I reglementet tydliggörs det att TSN har ansvaret för service. Mer än så förtydligas inte vad som gäller service av kommunens fordon. Enligt uppgifter utför TSN service och reparation på samtliga kommunens bilar (detta sker på beställning av nämnder som nyttjar bilarna). Det är nämnderna som använder bilarna som står för kostnad för service och reparation.

Både service och reparationer utförs av Motala kommun i kommunens egen verkstad. Det är dock oklart huruvida kommunens egen verkstad uppfyller fullt ut de kraven som fordonleverantör/tillverkare respektive försäkringsbolagen ställer för att garantierna och skadeersättningar ska gälla. Det är oklart huruvida nuvarande lösningen, det mest fördelaktiga ur en ekonomisk synpunkt.

I dagsläget auktioneras/säljs bilarna av TSN via fordonmäklare. Detta är något som tjänstemän har beslutat om (informellt). Det finns dock inte någon särskild (skriven/antagen) riktlinje/rutin som reglerar hur bilarna ska avyttras/säljas.

Det sker ingen regelbunden och systematisk uppföljning och rapportering av fordonshantering till ansvarig nämnd. Nämnderna har inte med fordonshantering som en del i sina internkontrollplaner.

Uppföljningen av nyttjandegraden av kommunens bilar förefaller vara otillfredsställande.

Verksamheten som är i behov av en bil utför behovsanalys och fattar beslut om en ny bil ska köpas/hyras. TSN ansvar för inköp och beställning av bilar. Det upprättas LCC-kalkyler vid inköp av samtliga fordon. Kalkylen omfattar dock inte kostnader för service, underhåll, reparation och förbrukningsmaterial.

Rekommendationer

Tekniska Servicenämnden (i rollen som ansvarig för kommunens samlade fordonsflotta) rekommenderas att:

- I samråd med kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige fastställa en kommunövergripande policy som särskilt reglerar anskaffning, användning och avveckling av bilar i Motala kommun (därefter säkerställa att övriga riktlinjer, anvisningar och rutiner är aktuella och överensstämmer/ligger i linje med fastställd policy).
- undersöka möjligheten att ha totalansvar även för egenägda bilar.

- komplettera LCC kalkyler med kostnader för service, underhåll och reparation.
- upprätta och redovisa efterkalkyl för samtliga bilar som avyttras.
- säkerställa att kommunens egen verkstad uppfyller fullt ut de kraven som fordonleverantör/tillverkare respektive försäkringsbolagen ställer för att garantierna och skadeersättningar ska gälla.
- utreda om nuvarande lösningen, att kommunen servar och reparerar leasingbilar i egen verkstad är det med fördelaktiga alternativ för Motala kommun ur ekonomisk synpunkt samt om det kan finnas några andra risker med nuvarande lösningen.

Kommunstyrelse och nämnder (i rollen som beställare/användare av kommunens bilar) rekommenderas att:

- stärka den interna kontrollen avseende bilhanteringen, bland annat säkerställa att det sker systematisk och dokumenterad uppföljning och kontroll avseende användning och nyttjande av kommunens bilar.
- följa upp och redovisa kostnader per bil och per mil.

Motala, 2023-01-19

DELOITTE AB

Revsul Dedic
Projektledare

Sebastian Behrenz
Projektdeltagare

1. Inledning

Bakgrund

Motala har i likhet med många andra kommuner ett flertal tjänstebilar. En felaktig hantering av kommunens bilar riskerar att medföra höga och onödiga kostnader för kommunen. Det kan även leda till minskat förtroende från allmänheten. Utifrån ett ekonomiskt, miljömässigt och verksamhetsmässigt perspektiv är det även av stor vikt att kommunens bilpark är anpassad utifrån de olika behov som finns.

Kommunstyrelsen och nämnderna i en kommun ska enligt kommunlagen tillse att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten i övrigt bedrivs på ett tillfredsställande sätt. Detta gäller även hantering av kommunens bilar. För att möjliggöra detta är det viktigt att det finns system och regler för att bevaka vilka bilar som finns inom kommunen samt hur dessa nyttjas. Det är även av vikt att kommunens bilar används på ett korrekt sätt.

De förtroendevalda revisorerna i Motala kommun har med hänsyn till ovanstående bedömt det angeläget att genomföra en granskning av kommunens hantering av leasingbilar.

Syfte och avgränsning

Syftet med denna granskning är att bedöma ifall Motala kommuns hantering av leasingbilar är ändamålsenlig samt utförs med en tillräcklig intern kontroll. Granskningen är avgränsad till den nämnd som har ansvar för leasingbilar. Värt att notera är att granskningen i vissa avseenden prövar kommunens hantering av samtliga personbilar. Granskningen avser år 2022.

Revisionsfråga

Är Motala kommuns hantering av leasingbilar ändamålsenlig och utformad med en tillräcklig intern kontroll?

Underliggande frågeställningar

- Finns det ändamålsenliga riktlinjer för upphandling, inköp och hantering (administrativ) av leasingbilar?
- Är organisation och ansvarsfördelning för upphandling, inköp och hantering (administrativ) av leasingbilar tydlig och dokumenterad?
- Finns det aktuella förteckningar över kommunens leasingbilar? Hur många bilar finns i dagsläget och hur är dessa fördelade mellan olika förvaltningar?
- Finns det riktlinjer för användning av leasingbilar? Är det tydligt vilka som får använda leasingbilar och när?
- Finns det riktlinjer och rutiner för: service, reparationer samt tvättning och städning av leasingbilar? Är dessa dokumenterade och tydliga?
- Följs kostnadsutveckling för kommunens bilar upp? Hur ser utvecklingen ut under de senaste 5 åren (totalt, leasingavgift, drivmedel, service/underhåll)? Följs och utvärderas nyttjandegrad av leasingbilar?
- Finns en skriftlig dokumentation av klassificering och redovisning av leasingavtalen? Hur är fördelningen mellan operationell och finansiell leasing?

Metod och granskningsinriktning

Granskningen har genomförts genom *dokumentstudier*, *statiska analyser* samt genom intervjuer med följande befattningshavare:

- Förvaltningschef, tekniska servicenämnden.
- Enhetschef, tekniska servicenämnden.
- Biträdande socialdirektör.

Granskningen har delats in i följande sju faser:

- Planering av intervjuer.
- Insamling av fakta/underlag genom intervjuer och dokumentgranskning.
- Genomgång, sammanställning och analys av insamlat material.
- Framtagning av viktiga iakttagelser och rekommendationer samt svar på revisionsfråga.
- Rapportskrivning inkl. sakavstämning.
- Presentation av granskning till revisorer.
- Godkänd rapport skickas till berörda nämnder & revisorer.

Revisionskriterier

I denna granskning utgörs revisionskriterierna i huvudsak av:

Kommunallagen

Enligt 6 kap 1 § ska styrelsen leda och samordna förvaltningen av kommunens eller regionens angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnders och eventuella gemensamma nämnders verksamhet.

Enligt 6 kap. 6 § kommunallagen ansvarar nämnderna för att var och en inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Likaså skall nämnderna se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett övrigt tillfredställande sätt.

Interna regelverk och policys

De interna styrdokument som utgör revisionskriterierna (mer om dessa senare i rapporten);

- Reglemente för nämnden i Motala kommun.
- Reglemente för intern kontroll.
- Policy för resor, transporter och fordon
- Upphandlingspolicy
- Finanspolicy.

Kvalitetssäkring

Kvalitetssäkring har skett genom Deloitte:s interna kvalitetssäkringssystem. Rapporten har även kvalitetssäkrats av de intervjuade personerna.

2. Granskningsresultat

Utifrån genomförda intervjuer och granskat material har en övergripande beskrivning av Motala kommuns hantering av leasingbilar gjorts nedan. De iakttagelser som framkommit till följd av intervjuer och dokumentstudier redogörs under den rubrik som ansetts mest lämplig.

2.1 Reglering och styrning av kommunens bilar

2.1.1 Styr- och stöddokument

Reglemente för tekniska servicenämnden

Enligt reglemente (2020-04-20) § B 5.2 ansvarar tekniska servicenämnden för kommunens samlade fordonspark (ansvaret för specialfordon åvilar i stället respektive förvaltning) och verkställighet av kommunens fordonsstrategi. Nämnden har dessutom ansvar för service av bilar på uppdrag från beställande nämnd. Leasingavtal avseende finansiell leasing beslutas dock av kommunstyrelsen.

I övriga nämnden reglemente anges inget om nämndens ansvar för bilar och fordon.

Policy för resor, transporter och fordon (kf 2019-12-09)

Polycyn vars syfte är att främja ett trafiksäkert, resurseffektivt och miljömedvetet resande, gäller för samtliga resor som sker inom tjänsten samt för fordon som ägs, leasas eller hyrs av Motala kommun. I polycyn förtydligas bland annat olika krav som gäller för samtliga fordon som ska köpas in.

Transporterna i Motala kommun ska vara fossilfria senast 2030. Fordon som är anpassade för flera drivmedel ska tankas och köras på det fossilfria alternativet.

Vid behovsanalysen ska val av drivmedel göras där hänsyn tas till körmönster, fordonets placering och tillgång till drivmedel.

En undersökning och riskbedömning av arbetsförhållandena ska göras i samverkan med arbetstagarna för att utifrån arbetsmiljöhänseende avgöra vilken typ av fordon som är lämpliga i verksamheten.

Registrerade personbilar ska uppfylla säkerhetskraven med fem stjärnor enligt EURO NCAP samt vara försedda med positioneringsteknik (GPS).

Enhetscheferna ansvarar för att göra polycyn med tillhörande riktlinjer känd och förankrad i egna verksamheter på ett sådant sätt att dessa efterlevs. Polycyn ska vid behov brytas ner till rutiner för den egna förvaltningen eller enheten.

Upphandlingspolicy

Av kommunens upphandlingspolicy (som gäller även för Boxholms, Mjölby, Vadstena, Ydre och Ödeshögs kommun) framgår bland annat kommun ska genom sin upphandling uppnå en lämplig balans mellan de tre dimensionerna för hållbar utveckling; *ekonomisk, miljömässig* och *social hållbarhet*.

Enligt upphandlingspolycyn definieras upphandling som köp, leasing, hyra eller hyrköp av varor, tjänster och entreprenader.

Finanspolicy

Enligt kommunens finanspolicy klassificeras ett leasingavtal som finansiell leasing om de ekonomiska risker och fördelar som är förknippade med ägandet av leasingobjektet i huvudsak finns hos leasetagaren.

Det uppges också att restriktivitet ska gälla för tecknande av leasingavtal. Finansiell leasing bör endast användas om totalkostnaden understiger kostnaden för lånefinansiering.

Beslut om operationell leasing fattas av förvaltningschefen och omfattas inte av denna policy.

Reglemente för intern kontroll (kf 2016-12-12)

Av reglemente framgår att varje nämnd och styrelsen i Motala kommun har en skyldighet att styra och löpande följa upp att den interna kontrollen i verksamheten är tillräcklig. Som grund för sin styrning ska en riskanalys genomföras. I riskanalysen identifieras de risker som finns i verksamheten och dessa värderas utifrån sannolikhet och konsekvens. Identifierade risker ska hanteras på relevant sätt. Nämnd/styrelsen ska årligen anta en särskild internkontrollplan för kommande års uppföljning av den interna kontrollen. Utfallet av genomförda kontroller i enlighet med internkontrollplanen ska rapporteras till nämnd/styrelsen två gånger per år.

Gemensamma anvisningar för användande av positioneringsteknik i fordon

Dessa anvisningar har beslutats av kommunchefens ledningsgrupp, 2021-12-09 Dokumentansvarig är enhetschefen på intern service, tekniska serviceförvaltningen.

I anvisningen tydliggörs nyttjande av positioneringsteknik i fordon. Digitala körjournaler registrerar utförda resor för rapport till Skatteverket enligt rättslig förpliktelse.

Genom Geofence-funktionen är det möjligt att upptäcka ifall kommunens fordon nyttjas privat. Detta genom att ett larm kan utlösas om kommunens fordon rör sig utanför geografiska eller tidsatta ramar. Funktionen ger möjlighet att följa upp att kommunens fordon inte används utanför arbetstid. Detta eliminerar behovet av att föra körjournal manuellt, vilket minskat administration hos både förare och andra i kommunen.

Data som samlas in genom Geofence-funktionen kan sparas för att bland annat kunna uppfylla kraven att rapportera till Skatteverket. Detaljerade uppgifter avseende fordonsposition sparas i tre månader som bevis att kommunens fordon inte används privat. För statistikändamål kan data tas ut ur systemet men så fort det lämnar systemet ska detta avkodas så att fordon inte är identifierbara. Ingen koppling till registreringsnummer kommer kvarstå och GPS-data kommer inte sparas. Det här möjliggör dock uttag av till exempel miljörapporter och analyser av körmönster.

Gemensamma anvisningar för fordon och säkerhet

Dessa anvisningar har beslutats av kommunchefens ledningsgrupp, 2012-01-12.

I anvisningarna tydliggörs att valet av fordon har en stor betydelse för kommunens samlade klimatpåverkan. Trafiksäkerheten på fordon och framförandet i trafiken ska hålla en hög nivå i Motala kommun.

Bland annat ställs följande krav på kommunala fordon som används i tjänst:

- personbil ska uppfylla säkerhetskraven för lägst 4 stjärnor vid provning enligt Euro NCAP.
- personbil och lätt lastbil ska drivas av biogas. Är detta inte möjligt ska bilen i andra hand drivas av alternativa förnyelsebara bränslen.
- genomgå service och underhåll enligt fordonsleverantörens instruktioner.
- ha däck som inte är mer än 5 år gamla.

Till varje fordon ska det finnas ett kontokort för betalning och kontroll av bränslemängd. Före tankning av fordon i bilpoolen måste man vid tankautomaten först trycka in aktuell kilometerställning. Om det inte är möjligt noteras datum, kilometerställning och tankad volym vilket sedan meddelas bilpoolen.

Delegationsordning inom Tekniska servicenämnden (TSN), (21/TSN 0030)

Av delegationsordning framgår att förvaltningschefen inom TSN har rätt att teckna leasingavtal inom ramen för uppdraget att tillhandhålla leasingfordon till Motala kommuns verksamheter. Förvaltningschefen har även delegation att sälja inlösta leasingfordon. Av förvaltningschefens vidaredelegation framgår att verksamhetschef, drift och anläggning samt samordnare fordonsleasing har rätt till inköpsbeslut och rätten att teckna leasingavtal upp till 3 år samt att sälja inlösta leasingbilar.

Tekniska servicenämndens egna riktlinjer

Tekniska serviceförvaltningen (TSF) har tagit fram riktlinjer avseende byte av fordon, vad ett fordon ska ha för utrustning, hur fordon ska upphandlas, vad som kostar, osv. Dessa riktlinjer är dock inte nedtecknade i något kommunövergripande styrdokument.

De intervjuade inom TSF menar att det vore bra om riktlinjer funnits med i kommunens policy. Som det är idag är det inte alltid lätt att övertyga chefer att följa nämndens riktlinjer. Detta gäller framför allt chefer som har få fordon i verksamheten och därmed en förhållandevis liten bilkostnad i förhållande till den totala verksamhetskostnaden.

Exempelvis, av miljöskäl föredrar TSF inköp av bilar med elektrisk värmare i stället för bränslevärmare. Trots miljövinsten föredrar vissa chefer att ha bilar med bränslevärmare. Då bränslevärmare har försvunnit på flertalet bilmodellen av miljöskäl är det idag dyrare att köpa en bil med bränslevärmare.

Det finns även chefer som inte vill ha gasbilar utan diesel oavsett kostnad. Får att få igenom sin vilja krävställes bilen på ett sådant sätt att det inte går att köpa en gasbil trots att det blir billigare. De intervjuade menar att ansvariga på TSF hade haft större möjlighet att få igenom riktlinjer om dessa hade funnits med i en policy.

2.1.2 Hanteringsrutiner

Upphandling/inköp och beställning

Enligt reglementet ansvarar kommunstyrelsen för tecknande av ramavtal kopplat till leasingbilar. Tekniska servicenämnden (TSN) sköter däremot själva hanteringen av upphandlingen, bland annat kravställande.

Verksamheterna ansvar för att utreda behovet av ny bil. När detta är klart och verksamheten beslutat att anskaffa en ny bil vänder de sig till TSN för vidare hantering.

När verksamheten bedömt att de har ett behov, säger TSN inte nej till detta. Nämnden kan dock ha invändningar om något önskemål från anses vara ett problem ur praktisk och teknisk synpunkt. Efter "beställning" från verksamheterna säkerställer TSN att beställning och inköp genomförs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt samt att processen följer de interna riktlinjerna.

Enligt uppgifter sker det regelbundna dialoger mellan TSN och verksamheterna, detta för att säkerställa en mer ändamålsenlig hantering av inköp.

Vid alla inköp av fordon upprättas LCC-kalkyler (LCC= livscykelkostnad). Vid avrop/inköp av nya bilar skickas en ifylld avropsmall till samtliga leverantörer som kommunen har avtal med. I avropsmallen, se figur 1, uppges bland annat; körsträcka per mil och år, drivmedel, kalkylränta, dieselpri, beräknat restvärde, antal fordon, etcetera.

Figur 1:

3 - Förutsättningar för LCC-kalkyl (angivna värden återfinns i LCC-kalkylen)				
Körsträcka per mil per år	Kalkylränta	Antal användningsår	Beräknat restvärde i %	Service skall ingå
2000	1,0%	3	50%	Nej
Drivmedel	Drivmedelpris (kr/liter)	Fordonsgrupp	Antal Fordon	
Bensin	15,04	B	20	

Utöver ovanstående innehåller avropsmallen även samtliga SKA-krav. Det finns möjlighet att ange även bör-krav men detta används inte i dagsläget.

Figur 2

Ska-krav - Beskrivning	Typ av krav	Kriterie kategori
Fordonet ska ha 5 stjärnor enligt Euro NCAP	Ska	Säkerhet
Fordonsfärg skall vara vit.	Ska	Funktion

Leverantörer som är intresserade återkommer med ifylld svarsmall, där de bland annat anger förslag på fordon som de bedömer uppfyller de ställda kraven och specifikationer. Även nettopris för föreslagen bil, fordonskatt samt bränsleförbrukning uppges.

Figur 3

2 - Offererat fordon				
Fordonsmodell	Seat Arona TGI	Drivmedel:	Bensin	
Nettopris	Rabatt grundbil	Rabatt fabriksmonterad utr.		
164 000	17,0%	10,0%	152 800	
Återköpspris	Utsläpp CO2 (g) (högsta värdet enligt bilregistret)	Servicekostnad per år	Bränsleförbrukning (liter/100 km)	Fordonskatt (år 4 och framåt)
	103		4,8	360

Baserat på förutsättningar för LCC kalkyl samt uppgifter från leverantör beräknas total LCC för den erbjudna bilen under hela avtalsperioden, se exempel i figur 4.

Figur 4

LCC Beräkning	
TOTAL LCC per styck	128 342 kr
TOTAL LCC per styck inc Prisavdrag	128 342 kr

Kostnader som ingår i LCC är leasingkostnader samt uppskattad drivmedelskostnad. Kostnad kopplade till för service, underhåll, reparationer och förbrukningsmaterial ingår inte i LCC kalkyl.

Hantering av kommunens fordon | Granskningsresultat

Representanter från TSN uppger i intervjuer att nämnden ofta köper in ett större antal bilar på en gång. Vidare försöker nämnden i så stor utsträckning som möjligt köpa in samma typer av bilar, detta för att enskilda bilar inte ska favoriseras och för att det är oftast billigare.

I den gemensamma anvisningen för fordon och säkerhet uppges att alkoholås är inget krav i kommunens fordon. Det är upp till varje förvaltnings/enhetschef att ta beslut om detta till sina respektive fordon. Av policy för resor, transporter och fordon framgår att samtliga fordon ska vara försedda med alkoholås med undantag för tjänsteuppdrag som kan medföra risk för hotfulla situationer.

Enligt uppgifter håller kommunen på att avskaffa alkoholåsen i fordonen. I stället ska "alkolåsskåp" användas. Personen som ska använda bilen gör ett alkotest innan hen får tillgång till bilnyckeln.

Service, reparationer samt tvättning och städning

Verksamheterna som leasar bilen ansvarar själva för att bilen vårdas, tvättas/städas och underhålls löpande. Enligt rutiner ska bilföraren innan avfärd utföra en invändig och utvändig kontroll. Skulle bilen vara smutsig inuti eller har någon synlig skada ska detta meddelas till fordonsansvarig eller närmaste chef.

Enligt riktlinjer står verksamheten för kostnader som uppstår i samband med skador på bilen. Enligt reglementet ansvarar dock TSN för service, på uppdrag av beställande nämnd. TSN har även ansvaret för att bilar blir besiktade samt för påfyllning av AD-Blue och spolävska, däckbyte, byta lampor och vindrutetorkarblad och reparationer mm.

Debitering och hantering av fakturor

Det är TSN som tar emot fakturor och sköter debitering och hantering av fakturor. Varje verksamhet har dock ett eget kostnadsansvar och debiteras varje månad. Månadsavgifter består dels av fasta och rörliga kostnader kopplade till själva bilen, dels av en administrativ avgift för TSN tjänster.

För att hålla koll på all information, använder TSN ett IT-system (KOMMA). Alla kostnader koppade till kommunens bilar kommer till TSN (bränslefakturor, reparationer, försäkring, skatt mm).

Inkommande fakturor registreras i KOMMA och därefter internfaktureras till berörd kund/verksamhet.

Försäljning/avyttring av bilar

TSN ansvar för avyttring av leasingbilar. Sedan år 2021 säljs kommunens bilar på auktion genom KVD. Restvärdet löses ut i samband med försäljningen och eventuella överskott går till kommunkassan.

Avyttringsprocessen börjar med att verksamheten som haft bilen lämnar över den till TSN (verkstad) efter att leasingperioden har gått ut. Verkstaden iordningställer fordonen (tar ut GPS och alkoholås, lägger i vinter/sommar däck, reparerar vid behov mm) och därefter hämtas och undersöks bilen av KVD.

Efter undersökningen får TSN ett prisförslag som de kan acceptera eller förkasta. Uppnår auktionen acceptpris säljs bilen, om så inte är fallet kan TSN välja att gå ut med ny auktion alternativt godkänna ett bud under acceptpris. Efter försäljningen löser KVD bilen som sedan krediterar vinst/förlust mot kommunen. KVD står för eventuella klagomål/garantiärenden som kund kan ha.

Som tidigare beskrivits ansvarar TSN enligt reglementet för kommunens samlade fordonspark (ej specialfordon) och verkställighet av kommunens fordonsstrategi. Enligt de intervjuade ansvarar TSN idag för registerhållning, försäkring, tankkort, fakturahantering rapportering mm på egenägda bilar likväl som leasingbilar. Däremot kan TSN inte besluta om att avyttra en egenägd, bara ge råd.

Enligt uppgifter är flera av de egenägda bilarna i dåligt skick, de följer inte kommunens riktlinjer och kostar mycket i reparationer och drivmedel. De intervjuade hävdar att de egenägda släpper ut lika mycket som samtliga leasade fordon.

Trots att verkstaden avråder från det, förekommer att verksamheten utför reparationer på en egenägd bil för 40 tkr, vars marknadsvärde ligger på 50 tkr. Detta görs bara för att bilen ska klara nästkommande besiktning. De intervjuade menar det skulle vara dyrt om egenägda bilar behöver bytas ut. Men tanke på ovanstående uppger representanter från TSN att det vore fördelaktigt om TSN får helhetsansvar även för egenägda bilar.

Enligt interna uppgifter har 67 bilar avyttrats under 2022, sju är på auktion just nu eller undersöks och två bilar ska till KVD men kommer inte avyttras förrän efter nyåret.

Iakttagelser och kommentarer

Finns det ändamålsenliga riktlinjer för upphandling, inköp och hantering (administrativ) av leasingbilar?

Vår sammanfattade bedömning är att det till viss del finns ändamålsenliga riktlinjer för upphandling, inköp och hantering (administrativ) av leasingbilar.

Vår bedömning baseras på nedanstående iakttagelser och slutsatser:

Det finns fyra politiskt beslutade styrdokument som har bäring på kommunens hantering av fordon; upphandlingspolicyn, finanspolicyn, reglementet för Motala kommuns nämnder samt policyn för resor, transporter och fordon. Utöver dessa finns ytterligare ett flertal andra dokument som har bäring på kommunens hantering av fordon. Dessa är dock inte politiskt antagna. Vi noterar även att vissa av anvisningarna endast är ett utkast och inte beslutat dokument.

Enligt uppgifter kommer policyn för resor, transporter och fordon att revideras. Syftet med revideringen är att skapa ett övergripande styrdokument som enbart avser kommunens fordon. Vi ser positivt på detta och vi uppmanar tekniska servicenämnden att i samråd med kommunstyrelsen förslå kommunfullmäktige att besluta om och anta en kommunövergripande policy för kommunens fordon/bilar.

Vi noterar att tekniska serviceförvaltningen tagit fram egna interna riktlinjer avseende byte av fordon, utrustning, upphandling, etcetera. Då dessa riktlinjer är interna och inte en del av kommunövergripande policy uppger de ansvariga på TSF att de ibland har svårt att få beställande verksamheter (ansvariga chefer) att beställa bilar som ligger i linje med dessa riktlinjer. Detta kan innebära bilen blir både dyrare och sämre ur miljöaspekt. Tekniska serviceförvaltningens önskemål är att riktlinjerna lyfts upp i policyn för kommunens fordon/bilar. Vi ser positivt på detta och uppmanar tekniska servicenämnden föreslå kommunstyrelse att uppdatera och förtydliga policyn för kommunens fordon.

Enligt interna riktlinjer ansvarar verksamhetscheferna för uppföljningen och efterlevnad av kommunens riktlinjer och rutiner, inkl. riktlinjer som avser bilarna.

Vi anser att befintliga riktlinjer och rutiner är tydliga när det gäller säkerhetskrav, biltillbehör och profilering av kommunens bilar som ska köpas in. I föreliggande granskning har vi inte haft möjlighet att undersöka efterlevnaden av kommunens övergripande styrdokument.

Enligt uppgifter är det verksamheten som är i behov av en bil som utför behovsanalys och fattar beslut om en ny bil ska köpas/hyras. I samband med behovsanalysen ska även en undersökning och riskbedömning av arbetsförhållandena göras i samverkan med arbetstagarna för att utifrån arbetsmiljöhänseende avgöra vilken typ av fordon som är lämpliga i verksamheten.

VI notera att Motala kommun sedan flera år upprättar LCC-kalkyler (LCC = Life cycle cost) vid inköp av fordon. Genom LCC kalkylen beräknas/uppskattas den totala kostnaden för bilen för hela avtalsperioden. LCC kalkylen omfattar dock inte kostnader för service, underhåll, reparation och förbrukningsmaterial. Då kostnader för service, underhåll och reparation kan vara stora och variera mellan olika bilmodeller anser vi att LCC-kalkylen bör även omfatta dessa kostnader. Vi föreslår även att kostnad per bil kompletteras med kostnad per mil.

Vi noterar att LCC kalkylen används främst för att utvärdera erbjudande från olika leverantörer. Kalkylen innehåller inte något alternativförslag (nuvarande lösning). Enligt de intervjuade diskuteras beslutet om ny bil ska köpas eller inte i tidigare skedde, LCC kalkylen upprättas när beslut att köpa en ny bil är fattat.

Enligt uppgifter ansvarar TSN för avyttring/försäljning av kommunens bilar och sedan år 2021 säljs kommunens bilar på auktion via KVD. Vi har inte tagit del av någon särskild (skriven/antagen) riktlinje som reglerar hur bilarna ska avyttras/säljas. Det förefaller som beslut att bilarna auktioneras/säljas via fordonmäklare är fattat av tjänstemän i tekniska servicenämnden. Enligt uppgifter har TSN lyckats sälja flertalet bilar med reavinst. Varken verksamheten som använt bilen eller TSN tar del av ev. överskott.

Vi noterar att i policy för resor, transport och fordon anges att registrerade fordon ska vara försedda med alkoholås med undantag för tjänsteuppdrag som kan medföra risk för hotfulla situationer. Av gemensamma anvisningar för fordon och säkerhet framgår dock att alkoholås inte är kravet i kommunens fordon. Vi anser det därför som oklart om kommunens bilar ska vara försedda med alkoholås eller inte. Vidare, ska enligt gemensamma anvisningar för fordon och säkerhet kommunens personbilar uppfylla säkerhetskraven för lägst 4 stjärnor vid provning enligt Euro NCAP. I anbudsunderlaget i samband med

köp av 20 bilar år 2018 uppges under ska-krav att fordonet har 5 stjärnor enligt Euro NCAP. Vi anser det oklart om säkerhetskraven är fyra eller fem stjärnor. Riktlinjer avseende alkolås och säkerhetskrav bör förtydligas och riktlinjer uppdateras.

Enligt gemensamma anvisningar för användande av positioneringsteknik i fordon ska uppföljning av efterlevnad av gemensamma anvisningar ske årligen genom en intern kontroll. Vi har tagit del av tekniska servicenämndens internkontrollplan 2021 och 2022 och kan inte se att nämndens internkontrollplan innehåller något kontrollmoment som berör efterlevnad av riktlinjer, anvisningar som berör kommunens fordon. De intervjuade inom TSN betonar dock att det är verksamhetscheferna som har det yttersta ansvaret för uppföljning och kontroll av hur bilarna inom deras ansvarsområden används och nyttjas.

Finns det riktlinjer och rutiner för: service, reparationer samt tvättning och städning av leasingbilar? Är dessa dokumenterade och tydliga?

Vår sammanfattade bedömning är att det till viss del finns tydliga och dokumenterade riktlinjer och rutiner för service, reparationer samt tvättning och städning av leasingbilar.

Vår bedömning baseras på nedanstående iakttagelser och slutsatser:

I reglementet för Motala kommuns nämnder uppges att TSN har ansvaret för service av bilar. Detta på uppdrag av beställande nämnd. Mer än så förtydligas inte servicehanteringen i övergripande styrdokument som finns tillgängliga för kommunen. De befintliga styrdokumenterna som finns tillgängliga på en övergripande nivå berör inte tydligt reparationer samt tvättning och städning av leasingbilar. Enligt uppgifter utför TSN reparationer och verksamheterna har ansvaret för tvättning och städning av bilarna.

Är organisation och ansvarsfördelning för upphandling, inköp och hantering (administrativ) av leasingbilar tydlig och dokumenterad?

Vår sammanfattade bedömning är att organisation och ansvarsfördelning för upphandling, inköp och hantering (administrativ) av leasingbilar är till stor del tydlig och dokumenterad.

Vår bedömning baseras på nedanstående iakttagelser och slutsatser:

Enligt reglementet ansvarar TSN för kommunens samlade fordonspark (ej specialfordon) och verkställighet av kommunens fordonsstrategi. Enligt uppgifter har dock TSN inte full kontroll över

egenägda bilar. De ansvarar för registerhållning, försäkring, tankkort, fakturahantering rapportering mm på egenägda bilar men kan inte besluta att avyttra en egenägd (bara ge råd). Ansvaret för avyttring av egenägda bilar ligger på respektive verksamhet. Vi delar TSNs bedömning att nämnden även bör ha helhetsansvar för egenägda bilar.

Enligt reglementet ska leasingavtal avseende finansiell leasing beslutas av kommunstyrelsen. Vi noterar dock av delegationsordningen att verksamhetschef för drift och anläggning och samordnare fordonsleasing har rätt till inköpsbeslut och rätten att teckna leasingavtal upp till 3 år samt besluta om försäljning av lösta bilar.

TSN kan besluta om att byta ut ett leasat fordon som exempelvis är i sådant skick att det är fördelaktigt att göra så av olika skäl, exempelvis ekonomiska eller driftsäkerhet. Nämnden har även möjlighet att vid behov placera leasingbilar inom och mellan verksamheterna. Detta anses extra viktigt när det är så långa väntetider på fordon.

Finns det riktlinjer för användning av leasingbilar? Är det tydligt vilka som får använda leasingbilar och när?

Vår sammanfattade bedömning är att till viss del finns riktlinjer för användning av leasingbilar.

Vår bedömning baseras på nedanstående iakttagelser och slutsatser:

Av dokumentet "gemensamma anvisningar för användande av positioneringsteknik i fordon" framgår att fordonen är tillgängliga för kommunens anställda i tjänsten. Vidare anges att tjänstebil är avsedd att enbart användas i tjänsten och detta ska säkerställas genom körjournaler. Digitala körjournaler registrerar utförda resor, för rapport till Skatteverket enligt rättslig förpliktelse. Genom Geofence-funktionen är det möjligt upptäcka om fordonen nyttjas privat. Enligt uppgifter har varje fordon ett unikt drivmedelskort och tankningen får inte göras på ett annat fordons tankkort. Utifrån vår undersökning av riktlinjer och rutiner kan det inte noteras att det finns någon maxgräns vid tankning.

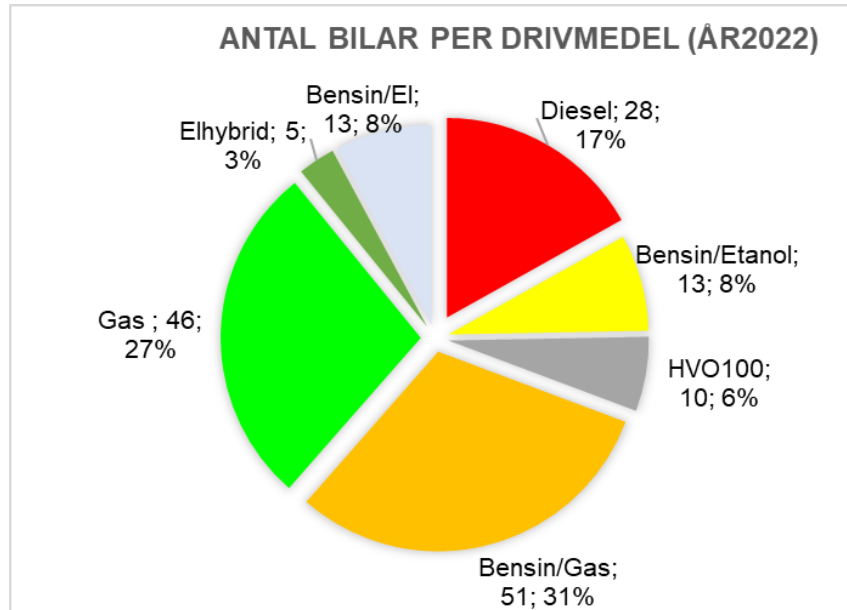
2.2 Volym och kostnader

2.2.1 Fordonsflottan

Enligt interna uppgifter har Motala kommun sammanlagt 253 fordon år 2022 varav 170 personbilar och 83 lätta lastbilar. Medelålder på leasade bilarna är 5 år och äldsta fordonet är 11 år.

Det totala antal leasingbilar uppgår till 166 och antal egenägda till 20. I figur 6 nedan visas total antal leasingbilar per typ av drivmedel år 2022.

Figur 6:



Antal leasingbilar per förvaltning och typ av drivmedel år 2022 redovisas i figur 7.

Socialförvaltningen har 122 leasingbilar, varav drygt 60% är gasbilar eller gas/bensinbilar och drygt 28% drivs med fossila drivmedel. Utöver de 122 leasingbilarna har socialförvaltningen även 2 egenägda gasbilar.

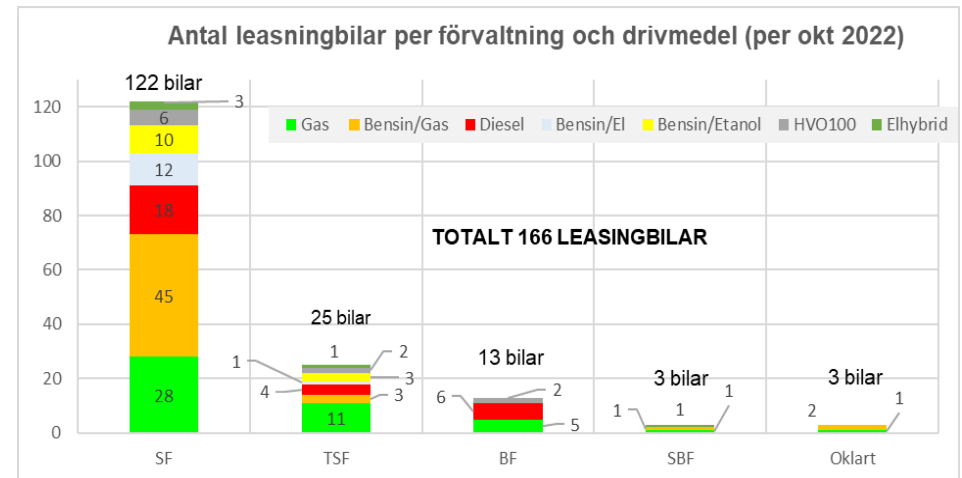
Tekniska serviceförvaltningen har 25 leasingbilar. Majoriteten av leasingbilarna (56%) är rena gasbilar eller gas/bensinbilar. Drygt 36% av bilarna drivs med fossila drivmedel.

Bildningsförvaltningen har 13 leasingbilar varav 62% är fossildrivna och 38% gasbilar.

Samhällbyggnadsförvaltning har 3 leasingbilar. Samtliga är fossilmfria bilar. Utöver de 3 leasingbilarna har Samhällbyggnadsförvaltningen även 3 dieselbilar.

För tre av bilarna saknas uppgifter om vilken som är leasande förvaltning.

Figur 7

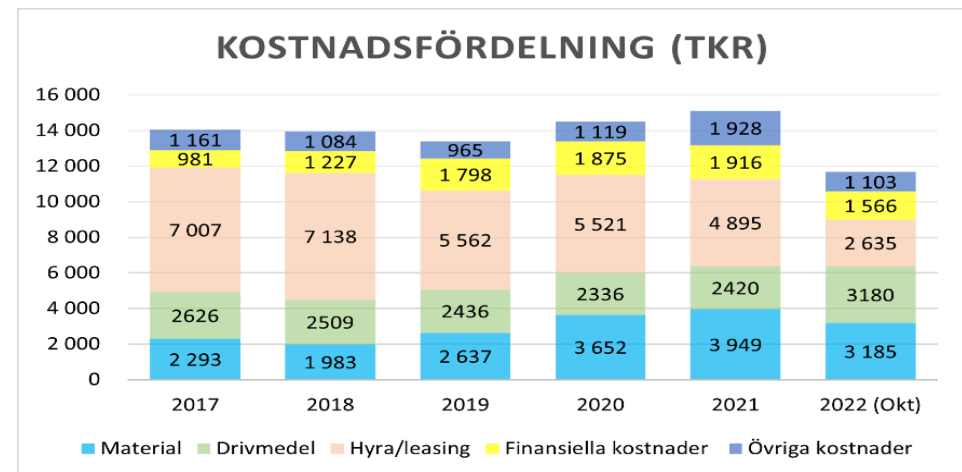


2.2.2 Kostnadsutveckling

Kostnad per kostnadslag

Kostnadsutvecklingen mellan åren 2017 och 2022 (Okt) per kostnadslag redovisas i figur 8 nedan.

Figur 8



Med materialkostnad avses direkta och indirekta kostnader för service, reparation och skötsel av bilar, bland annat ingår kostnader för reservdelar och arbete. Finansiell kostnad avser avskrivning för egenägda bilar. Materialkostnaderna har ökat och hyr/leasingkostnaderna har minskat stadigt under de senaste åren.

En förklaring till denna utveckling kan vara att verksamheterna har valt att ha egenägda bilar i stället för att leasa. Detta i sin tur kan ha lett till att underhålls- och reparationskostnader samt avskrivningar ökat samtidigt som leasingavgifter har minskat.

Med hyra/leasing avses årliga utbetalningar för leasingavgifter till leasinggivare. Från och med 2022 inkluderas ev. reavinst/realförslut från avyttring av bilar i kostnadsslag "hyra/leasing". Posten den totala årliga hyr/leasingkostnader justeras med ev. överskott/underskott under året. Enligt uppgiften har kommunen sålt 67 bilar under 2022. Det sammanlagda reavinst under 2022 uppgår till 2,7 mnkr. Detta förklarar lägre totala hyr/leasingkostnader för 2022.

Övriga kostnader avser övriga "finansiella" kostnader, så som skatt, försäkring, broavgifter, parkering etcetera.

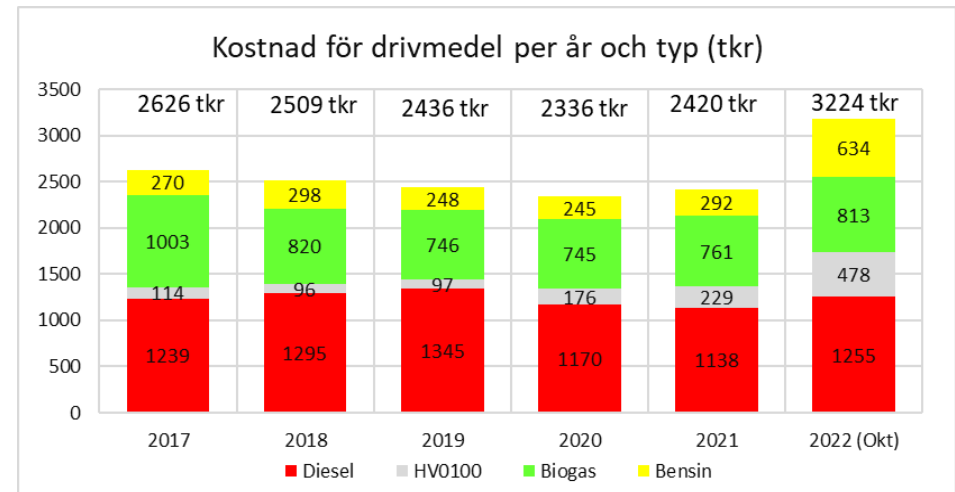
Kostnad för drivmedel

I figur 9 redovisas utvecklingen av drivmedelskostnader. Som graferna visar att drivmedelskostnader har legat på samma nivå under 2017-2021, för att därefter öka under 2022. Kostnaderna för el-bilarna finns inte med i sammanställningen.

Kostnad för biogas har legat på samma nivå under de senaste 5 åren. Däremot har kostnad för diesel (inkl. HVO100) och bensin ökat under 2022. Enligt de intervjuade beror detta prisutvecklingen på diesel, HVO100 och bensin.

Enligt uppgifter köper Motala kommun gas från Tekniska verket i Linköping med förmånligare priser jämfört med pris på marknaden. Detta har gjort att drivmedelskostnad för gas har minskat trots att antal gasbilar har ökat.

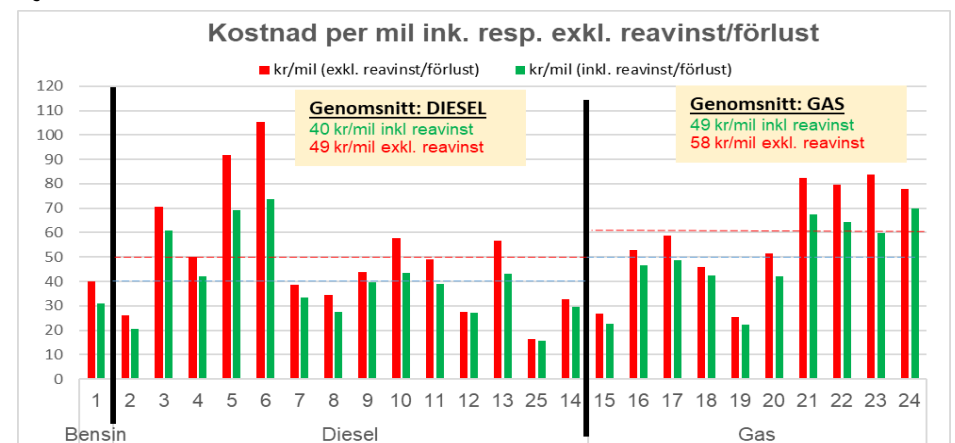
Figur 9



Kostnad per mil

I figur 10 redovisas kostnad per bil och mil, inklusive resp. exklusive reavinst. Då samtliga som vi tagit del av 25 bilar har sålts med reavinst är kostnad per mil inkl. reavinst lägre (gröna staplar) än kostnad per mil exkl. reavinst lägre (röda staplar).

Figur 10



Kostnad per mil varierar kraftigt mellan de sålda bilarna, från drygt 15 kr/mil till 105 kr/mil. Gasbilarna har överlag högre milkostnad jämfört med dieslbilar. Genomsnittlig kostnad per mil för dieslbilarna ligger på 40 kr/mil inkl. reavinst och 49 kr/mil exkl. reavinst. Genomsnittlig kostnad per mil för gasbilarna ligger på 49 kr/mil inkl. reavinst och 58 kr/mil exkl. reavinst.

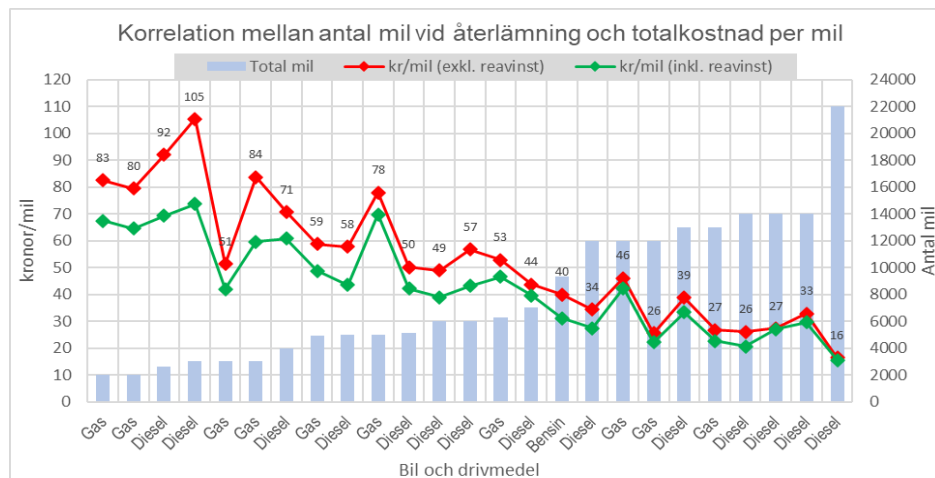
Tekniska servicesämnden menar att det inte går att jämföra kostnad mellan gas och diesel då det är helt olika typer av fordon. De sålda gasbilarna är i sämst skick, de fräschaste gasbilarna har behållits. Vidare uppges att gasbilarna endast är stadsfordon medan dieslarna till stor del går på landet.

Jämförelse mellan kostnad per mil och antal mil vid återlämning presenteras i figur 11.

Som det framgår av graferna finns det en tydlig korrelation mellan antal körda mil och kostnad per mil. Noterbart är att kostnad per mil för bilarna som gått mindre än 6000 mil är betydligt högre än bilarna som gått över 10000 mil.

Det noteras också att desto högre körsträcka är desto mindre är skillnad mellan kostnad per mil inkl. reavinst och kostnad per mil exkl. reavinst. Detta beror troligtvis på att reavinsten är högre för bilar som gått mindre än de som gått mer.

Figur 11



Enligt tekniska servicenämndens egen grovanalys är genomsnittlig kostnad per bil (för de 25 sålda bilar) drygt 300 kr per dag, vilket är enligt nämnden tydligt att kommunen betalar rätt mycket för att ha fordon tillgängliga.

Iakttagelser och kommentarer

Finns aktuella förteckningar över kommunens leasingbilar?

Vår sammanfattade bedömning är att det finns aktuella förteckningar över kommunens leasingbilar.

Vår sammanfattade bedömning baseras på nedanstående iakttagelser och slutsatser:

I kommunens IT-system (KOMMA) finns förteckningar över kommunens samtliga fordon. Förteckningen innehåller de uppgifter som behövs för en effektiv hantering av kommunens bilar. Då vi inte gjort någon inventering av kommunens fordon kan vi endast bedöma fordonsförteckningens utformande och inte om korrekt antal fordon är inkluderade i förteckningen.

Enligt fordonsförteckningen består kommunens fordonsflotta år 2022 av 253 varav 170 personbilar och 83 lätta lastbilar. Drygt 75% är leasingbilar och resten av egenägda bilar. Drygt 58% av leasingbilar är gasdrivna och drygt 25% drivs på fossila drivmedel. Av de 20 egenägda drivs av 30% på diesel, 30% på gas, 25 % på bensin, 10% på gas/bensin och 5% på HVO100 (diesel).

Drygt 73% av bilar leasas av socialförvaltningen och drygt 15% av tekniska serviceförvaltningen, dessa två förvaltningar leasar nästan 9/10 av kommunens bilar.

Följs kostnadsutveckling för kommunens bilar upp? Hur ser utvecklingen ut under de senaste 5 åren (totalt, leasingavgift, drivmedel, service/underhåll)?

Vår sammanfattade bedömning är att kostnadsutvecklingen till viss del följs upp.

Vår bedömning baseras på nedanstående iakttagelser och slutsatser:

Av det underlag vi tagit del av noteras att kostnad kopplade till kommunens bilar följs framför allt på aggregerad nivå (kommunnivå) och per kostnadsslag. Enligt uppgifter följs inte kostnad per förvaltning, verksamhet, enhet, bil eller per mil varken av tekniska serviceförvaltningen eller nämnden/förvaltningen som nyttjar bilarna. Det finns möjlighet att göra detta, även om krävs en del handpåläggning då uppgifter finns i olika system.

Genomgång av erhållna uppgifter visar att de totala bilkostnaderna ökat från 13,3 mnkr till 15,1 mnkr mellan 2019 och 2021. Av underlaget framgår att per okt 2022 uppgår kostnaderna till 11,7 mnkr. Om de utvecklas i samma takt resten av året kommer totala kostnader att landa på drygt 14 mnkr. Detta innebär att de totala bilkostnaderna för år 2022 blir lägre än 2021. Detta trots att kommunen leasat fler bilar under 2022 och att drivmedelskostnader ökat kraftigt under 2022. Den troliga förklaringen till lägre kostnad 2022 är att reavinsten från försäljningen av bilar inkluderas i totala leasingkostnader (från och med 2022). Enligt uppgifter har kommunen sålt 67 bilar under 2022, samtliga med reavinst. Ett annan trolig förklaring kan vara att effekter av ökat antal leasingbilar under 2022 har inte gett full effekt på totala leasingkostnader än.

Drivmedelskostnaderna har legat mellan 2,4-2,6 mnkr per år under perioden 2017-2020, för därefter öka relativt mycket under 2022. Kostnadsökningen hänförs framför allt till ökade kostnader för diesel/HVO100 och till viss del även för bensin. Totala kostnad er för gas har legat runt 0,75 mnkr per år under perioden 2019 – 2021. Under 2022 ökade kostnad för gas, men inte i samma utsträckning som ökning av antal leasingbilar som drivs på gas. Att total kostnad för gas är låg beror enligt uppgifter på att Motala kommun köper gas för ett förmånligt pris.

Inom ramen för denna granskning har vi efterfrågat total kostnad per bil, reavinst samt antal körda mil för bilar de som har avyttrats under 2022. Vi har tagit del av uppgifter för 24 bilar av de 67 bilar som avyttras under 2022. Pga. byte av affärssystem gick det inte att komma åt uppgifter på samtliga 67 bilar.

Vår genomgång visar att gasbilarna överlag har högre milkostnad jämfört med dieselbilar och bensinbilar. Den genomsnittliga kostnaden per mil för dieselbilar ligger på 40 kr/mil inkl. reavinst resp. 49 kr/mil exkl. reavinst och för gasbilar 49 kr/mil inkl. reavinst resp. 58 kr/mil exkl. reavinst. De intervjuade inom TSN menar att det inte går att jämföra kostnad mellan gas och diesel då det är helt olika typer av fordon. De sålda gasbilarna är de mest slitna, de fräschaste gasbilarna har behållits. Vidare uppges att gasbilarna är endast stadsfordon medan dieslarna till stor del går på landet. Vi delar de intervjuades uppfattning men anser ändå att det bör vara intressant att följa upp och utvärdera kostnad per mil för olika bilar. Underlaget kan t ex användas som kompletterande underlag vid beslut om köp av en ny bil och/eller beslut om antal köpta mil.

2.3 Nyttjandegraden

Uppföljning och utvärdering

Enligt uppgifter är det enhetscheferna ansvarar för uppföljningen av nyttjandegraden (belägningsgraden) för kommunens bilar.

Enligt uppgifter följs och utvärderas inte nyttjandegraden för kommunens bilar på ett kontinuerligt och systematiskt sätt, varken av TSN eller de nämnder som använder bilar. Enligt de intervjuade har TSN följ upp och analyserat nyttjandegraden tidigare.

Representanter från TSN upplever att verksamheterna inte prioriterar nyttjandegraden, de prioriterar oftare tillgängligheten då det ofta är så att alla fordon behövs vissa tider.

Det uppges att en tanke med införandet av positioneringsteknik är att mer effektivt kunna mäta användande av bilar. Tekniken är dock nyinstallerad men tanken är att den ska användas till rapporter till alla brukare i framtiden. De elektroniska körjournalerna som installerats i samtliga bilar loggar hur mycket bilarna har rullat och var de har varit. Verksamhetscheferna på respektive enhet kan använda de elektroniska körjournalerna för att stämma av om det är bilar som rullar ovanligt mycket eller lite för att på så sätt kunna avgöra om det exempelvis är aktuellt med en intern omflyttning.

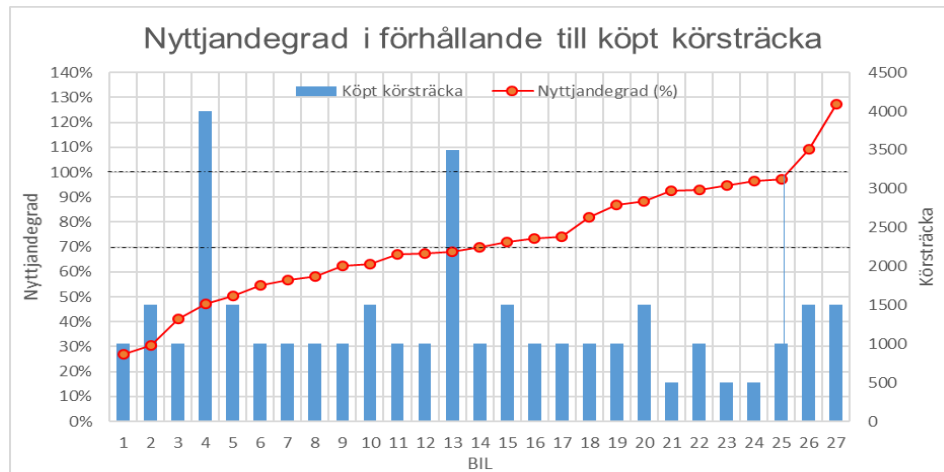
Verksamhetscheferna kan få ut rapporter på körsträckor via körjournalssystemet. För statistikändamål kan data tas ut ur systemet. Så fort uppgifter lämnar systemet ska dessa avkodas så att fordon inte är identifierbara. Ingen koppling till registreringsnummer kommer kvarstå.

Det finns enligt de intervjuade bilar som används lite, men kommunen vinner på att ha tillgång till dessa bilar i längden.

Beräknad nyttjandegrad

Då tekniska servicenämnden (TSN) och nämnden som nyttjar bilar inte systematiskt och kontinuerligt utvärderar, rapporterar och använder nyttjandegraden har vi inom ramen för denna granskning begärt in uppgifter avseende körda mil samt köpt körsträcka för kommunens leasingbilar. Vi fick ta del av uppgifter för totalt 27 bilar, då det inte fanns möjlighet att leverera uppgifter för samtliga leasingbilar. Köpt körsträcka (enligt leasingavtal) samt beräknad nyttjandegraden redovisas i figur 12.

Figur 12



Av grafen (blå-staplar) framgår att köpt körsträcka varierar mellan bilarna. För 14 bilarna uppgår köpt körsträcka till 1000 mil/år, för 6 bilar till 1500 mil/år, för 3 bilar till 500 mil/år, en bil till 3500 mil/år samt en bil 4000 mil/år. Genomsnittlig nyttjandegrad för de 27 bilarna uppgår till 72%, dock varierar den mellan 30% och 130 %. Drygt 50% av bilarna har nyttjandegrad under 70% och 18% under 50%.

Iakttagelser och kommentarer

Följs och utvärderas nyttjandegraden för leasingbilarna?

Vår sammanfattade bedömning är att nyttjandegraden till viss del följs och utvärderas.

Vår sammanfattade bedömning baseras på nedanstående iakttagelser och slutsatser:

Enligt uppgifter är det enhetscheferna som har ansvaret för uppföljningen av nyttjandegraden (beläggningsgraden) för kommunens bilar. Av det underlag vi tagit del av kan vi inte se att någon särskilda krav och rutiner som informerar om samt tydliggör att nyttjandegraden ska mätas, utvärderas och hur detta i så fall ska göras. Det är inte heller klart när, hur och av vem ska nyttjandegraden användas.

Enligt uppgifter följs dock nyttjandegraden upp "ibland", detta sker framför allt när det på något sätt uppmärksammas att en specifik bil används i för liten utsträckning.

Vår uppfattning är dock att uppföljning och utvärdering av bilarnas nyttjandegrad inte sker i tillräcklig utsträckning och framför allt inte på ett kontinuerligt och systematiskt sätt. Då uppgifter kring utnyttjandegraden inte finns kan vi inte uttala oss om bilarna utnyttjas effektivt eller inte.

Eftersom alla leasingbilar är utrustade med elektroniska körjournaler, finns det tekniska möjligheter att följa upp och mäta nyttjandegraden per fordon. Systemadministratör kan leverera data såsom nyttjande av fordon till enhetschefer med ansvar för fordon.

Enligt uppgifter har tekniska servicenämnden möjlighet att (i samråd med berörd verksamhet) flytta om bilar inom och mellan verksamheterna. På detta sätt kan leasingbil utnyttjas på bättre sätt.

Som tidigare beskrivits upprättas en förkalkyl (LCC-kalkyl) för alla bilar innan beslut om köp. Vi kan dock inte se att det görs någon efterkalkyl per bil efter att bilen har avyttrats.

Vår genomgång av nyttjandegraden för 27 bilar visar att genomsnittlig nyttjandegrad är 72%. Då vi inte vet om de bilar beräkningen av nyttjandegraden gjorts på valts slumpmässigt (statistiskt urval) kan vi inte uttala oss om nyttjandegraden är representativ för alla kommunens bilar. De framräknade värdena kan dock ses som indikator för nyttjandegraden för hela bilparken. För att ha större nytta av nyttjandegraden bör man bryta ner den per verksamhet och bil. Detta då syftet med bilarna kan variera mycket mellan olika verksamheter, t ex mellan utryckningsfordon och fordon inom hemtjänsten.

2.4 Operativ eller finansiell leasing

Enligt uppgifter leasas samtliga bilar i Motala kommun som finansiell leasing. Finansiell leasing innebär att leasegivaren leasar ut bilen till leasetagaren under en överenskommen period. I stort sett överförs alla risker och fördelar med ägandet av tillgången till leasetagaren. Verksamheten som leasar har då alla rättigheter och befinner sig i ungefär samma situation som om de köpt tillgången. Detta betyder att leasetagaren betalar för service, reparation, försäkring och andra kostnader som kan förekomma. Efter att hyresperioden löper ut övergår ägandet av tillgången till leasetagaren. Leasingstagare tar risken för både över- och undervärde.

Under avtalad leasingperiod betalar leasetagaren en leasingavgift i form av en månadskostnad till leasinggivare. Månadsavgiften baseras på bilens pris, avtalstid, köpta mil samt restvärde. Skulle bilen

Hantering av kommunens fordon | Granskningsresultat

vara värd mer vid avtalets slut än restvärdet behåller kommunen skillnaden (reavinst vid försäljning) och tvärtom skulle bilen vara värd mindre än restvärdet måste kommunen betala mellanskillnaden.

Vid finansiell leasing regleras inte eventuella över- eller under-mil i förhållande till "köpta" mil vid avtalets slut. Om leasingstagare kört mer än avtalat behöver inte någon mellanskillnad betalas/erhållas till/från leasinggivare. Fler körda mil förväntas minska värdet på bilen vid försäljning och tvärtom. I båda situationerna är det leasingstagaren som påverkas och inte leasinggivaren.

Enligt riktlinjer vi tagit del av bokförs leasingbilar enligt RKR's rekommendation som en tillgång och skuld. Sedan bokförs avskrivning via anläggningsreskontra baserat på respektive avtal med avdrag för restvärde och ej avdragsgill moms. Inkommande fakturor för finansiella leasingbilar har kommunen valt att separera på en egen faktura som avräknar skuldkontot för leasing samt att ränta bokförs vid denna avräkning.

Iakttagelser och kommentarer

Finns en skriftlig dokumentation av klassificering och redovisning av leasingavtalen? Hur är fördelningen mellan operationell och finansiell leasing?

Vår sammanfattade bedömning är att det finns en skriftlig dokumentation av klassificering av leasingavtal.

Samtliga leasingbilar i Motala kommun klassificeras som finansiell leasing. Vi noterar att det finns rutiner hur leasingbilar ska klassificeras och redovisas.



Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee ("DTTL"), its network of member firms, and their related entities. DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL (also referred to as "Deloitte Global") does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about for a more detailed description of DTTL and its member firms.

Deloitte provides audit, consulting, financial advisory, risk management, tax and related services to public and private clients spanning multiple industries. Deloitte serves four out of five Fortune Global 500® companies through a globally connected network of member firms in more than 150 countries bringing world-class capabilities, insights, and high-quality service to address clients' most complex business challenges. To learn more about how Deloitte's approximately 225,000 professionals make an impact that matters, please connect with us on [LinkedIn](#) or [Twitter](#).

This communication contains general information only, and none of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, its member firms, or their related entities (collectively, the "Deloitte network") is, by means of this communication, rendering professional advice or services. Before making any decision or taking any action that may affect your finances or your business, you should consult a qualified professional adviser. No entity in the Deloitte network shall be responsible for any loss whatsoever sustained by any person who relies on this communication.