



**Kristianstads kommun**  
Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige  
Samtliga nämnder och bolag

### Granskning av kommunens fordonsnyttjande

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Kristianstads kommun har PwC genomfört en granskning av kommunens fordonsnyttjande. Granskningens syfte har varit: *att ge kommunens revisorer ett underlag för sin bedömning om kommunen fordon nyttjas på ett ändamålsenligt sätt.*

Vår samlade bedömning är att kommunens fordon enbart delvis nyttjas på ett ändamålsenligt sätt då enbart två kontrollmål bedöms som uppfyllda, tre som delvis uppfyllda och två ej uppfyllda. Utifrån granskningens resultat rekommenderar vi att:

- Målet om att kommunen ska vara fossilbränslefri bör prioriteras av samtliga nämnder och noggranna överväganden bör alltid göras innan avsteg från detta görs vid anskaffning av fordon.
- Vi efterlyser också en analys av om målsättningen gällande resorna nås med avseende på att alla resor som omfattas av riktlinjerna ska vidare vara *trafiksäkra, miljöanpassade och kostnadseffektiva.*
- Utifrån spännvidden i tillämpningen gällande vad som styr om en bil ska leasas eller köpas föreslår vi att denna fråga ses över inom ramen för kommunledningskontorets initierade översyn av fordonshanteringen.
- Kommunstyrelsen behöver ha en koncernsamordnande roll när det gäller den interna kontrollen som ska ske gällande fordonshanteringen. Särskilda rutiner för att stärka den interna kontrollen avseende fordonshandling behöver utformas av nämnderna gällande t ex körjournaler, nyttjandegrad, drivmedelskostnader.

Vi bedömer vidare att *omställningen* för att nå uppställda mål för att den egna verksamheten ska bli fossilbränslefri till 2020 inte sker på ett tillfredsställande sätt. I syfte att säkerställa omställningsarbetet bör en *handlingsplan* upprättas. Framförda iakttagelser och rekommendationer i denna granskning bör också beaktas i pågående översyn av fordonshanteringen.

Granskningsrapporten överlämnas till kommunstyrelsen och samtliga nämnder och bolagsstyrelser för beaktande samt till kommunfullmäktige för kännedom. Svar över vidtagna åtgärder önskas av kommunstyrelsen senast den 31 december 2017.

För revisorerna i Kristianstads kommun

Göran Sevebrant  
Ordförande

Göran Wagermark  
Vice ordförande

# *Granskning av kommunens fordonsnyttjande*

Kristianstads kommun

*Lena Salomon  
Certifierad kommunal  
revisor*

*Emma Ekstén  
Revisionskonsult*

*Juni/2017*

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>3</b>
1.1. Bakgrund .....	3
1.2. Syfte och Revisionsfråga-or .....	3
1.3. Revisionskriterier .....	3
1.4. Kontrollmål .....	3
1.5. Avgränsning.....	4
1.6. Metod.....	4
<b>2. Iakttagelser och bedömningar</b> .....	<b>5</b>
2.1. Hur är verksamheten organiserad och ansvaret fördelat för kommunens fordon?5	
2.1.1. Iakttagelser .....	5
2.1.2. Bedömning.....	8
2.2. Finns aktuella förteckningar över kommunens fordon .....	9
2.2.1. Iakttagelser .....	9
2.2.2. Bedömning.....	11
2.3. Finns riktlinjer och rutinbeskrivningar för användning av kommunens fordon? .11	
2.3.1. Iakttagelser .....	11
2.3.2. Bedömning.....	14
2.4. Görs kalkyler och andra överväganden om bilar ska köpas eller leasas? .....	15
2.4.1. Iakttagelser .....	15
2.4.2. Bedömning.....	16
2.5. Finns policy för kommunens upphandling av av leasingbilar/egna bilar vad avser säkerhet, utrustning, miljö? .....	16
2.5.1. Iakttagelser .....	16
2.5.2. Bedömning.....	17
2.6. Hur sker upphandling av leasingfordon, köp och annat som avser bilen eller reparationer? Vilka rutiner finns för utbyte av leasingbilar?.....	18
2.6.1. Iakttagelser .....	18
2.6.2. Bedömning.....	18
2.7. Vilken intern kontroll finns för verksamheten, ex. körjournaler, nyttjandegrad, drivmedelskostnader etc? .....	19
2.7.1. Iakttagelser .....	19
2.7.2. Bedömning.....	19
<b>3. Bedömningar</b> .....	<b>21</b>
3.1. Bedömningar mot kontrollmål.....	21
3.2. Revisionell bedömning .....	23

## Sammanfattning

Världens ledare har förbundit sig till 17 globala mål för att lösa klimatkrisen i världen. Genom att ställa upp ett antal globala mål för bl a hållbar utveckling och sedan bryta ned dessa till åtagande på olika nivåer, däribland kommunal nivå, ökar möjligheten för världens länder att uppnå dessa. Fr om 1 januari 2017 finns även lagkrav på att upprätta hållbarhetsrapporter för kommunala bolag med över 250 anställda och 350 mnkr i omsättning.

Ur ett ekonomiskt perspektiv är det viktigt att kommunens fordon är anpassade utifrån de behov som finns. För att möjliggöra detta är det viktigt att det finns ett system och regler för att bevaka vilka fordon som finns inom kommunen samt hur dessa nyttjas. Ur ett förtroendeperspektiv är det också viktigt att kommunens bilar används på ett korrekt sätt.

Kristianstad kommun har idag en decentraliserad hantering av fordonsansvaret till nämnderna men i den utredning som pågår angående en sammanhållen serviceorganisation finns fråga om hur fordonen ska hanteras med på agendan. Utifrån genomförd risk- och väsentlighetsanalys har revisorerna valt att granska kommunens rutiner för fordonshantering.

Efter genomförd revision och genomgång av samtliga kontrollmål gör vi den samlade bedömningen att kommunen fordon enbart i viss utsträckning nyttjas på ett ändamålsenligt sätt. Bedömningen baserar vi på att två kontrollmål bedöms som uppfyllda, tre som delvis uppfyllda och två ej uppfyllda. Framförda iakttagelser och rekommendationer i denna granskning bör beaktas i pågående översyn av fordonshanteringen.

### ***Kontrollmål 1 – Hur är verksamheten organiserad och ansvaret fördelat för kommunens fordon?***

Ej uppfyllt

### ***Kontrollmål 2 – Finns aktuella förteckningar över kommunens fordon?***

Delvis uppfyllt

### ***Kontrollmål 3 – Finns riktlinjer och rutinbeskrivningar för användning av kommunens fordon?***

Delvis uppfyllt

### ***Kontrollmål 4 – Görs kalkyler eller andra överväganden om bilar ska köpas eller leasas?***

Delvis uppfyllt

### ***Kontrollmål 5 – Finns policy för kommunens upphandling av leasingbilar/egna bilar vad avser säkerhet, utrustning, miljö?***

Uppfyllt

### ***Kontrollmål 6 – Hur sker upphandling av leasingfordon? Vilka rutiner finns för utbyte av leasingbilar?***

Uppfyllt

### ***Kontrollmål 7 – Vilken intern kontroll finns för verksamheten, ex körjournaler, nyttjandegrad, drivmedelskostnader etc?***

Ej uppfyllt

# 1. *Inledning*

## 1.1. *Bakgrund*

Världens ledare har förbundit sig till 17 globala mål för att lösa klimatkrisen i världen. Genom att ställa upp ett antal globala mål för bl a hållbar utveckling och sedan bryta ned dessa till åtagande på olika nivåer, däribland kommunal nivå, ökar möjligheten för världens länder att uppnå dessa. Fr om 1 januari 2017 finns även lagkrav på att upprätta hållbarhetsrapporter för kommunala bolag med över 250 anställda och 350 mnkr i omsättning.

Nämnderna ska enligt kommunallagen tillse att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten i övrig bedrivs på ett tillfredsställande sätt. Ur ett ekonomiskt perspektiv är det viktigt att kommunens fordon är anpassade utifrån de behov som finns. För att möjliggöra detta är det viktigt att det finns ett system och regler för att bevaka vilka fordon som finns inom kommunen samt hur dessa nyttjas. Ur ett förtroendeperspektiv är det också viktigt att kommunens bilar används på ett korrekt sätt.

Det finns rättsfall från Skatteverket som visar att den anställde kan beskattas utifrån dennes rätt att nyttja ett fordon. För detta krävs att Skatteverket kunnat visa att det funnits s.k dispositionsrätt.

Kristianstad kommun har idag en decentraliserad hantering av fordonsansvaret till nämnderna men i den utredning som pågår angående en sammanhållen serviceorganisation finns fråga om hur fordonen ska hanteras med på agendan. Utifrån genomförd risk- och väsentlighetsanalys har revisorerna valt att granska kommunens rutiner för fordonshantering.

## 1.2. *Syfte och Revisionsfrågor*

Syftet med granskningen är att ge kommunens revisorer ett underlag för sin bedömning om kommunen fordon nyttjas på ett ändamålsenligt sätt.

## 1.3. *Revisionskriterier*

- Upprättad fordonspolicy, riktlinjer för leasing, resepolicy m m
- Lag om kommunal redovisning (KRL)
- Intern kontroll

## 1.4. *Kontrollmål*

- Hur är verksamheten organiserad och ansvaret fördelat för kommunens fordon?
- Finns aktuella förteckningar över kommunens fordon?

- Finns riktlinjer och rutinbeskrivningar för användning av kommunens fordon?
- Görs kalkyler och andra överväganden om bilar ska köpas eller leasas?
- Finns policy för kommunens upphandling av leasingbilar/egna bilar vad avser säkerhet, utrustning, miljö?
- Hur sker upphandling av leasingfordon, köp och annat som avser bilen eller reparationer? Vilka rutiner finns för utbyte av leasingbilar?
- Vilken intern kontroll finns för verksamheten, ex körjournaler, nyttjandegrad, drivmedelskostnader etc?

### **1.5. Avgränsning**

Avgränsning och inriktning sker efter en bedömning av väsentlighet och risk och stickprov på gällande hantering görs för de nämnder som idag har fordonshantering, samt för det kommunala bolaget C4 Energi

### **1.6. Metod**

Enligt projektplan stickprovsvis kontroll och dokumentgranskning, Vi har även intervjuat följande personer:

- Lennart Erfors, klimatstrateg på avdelningen för tillväxt och hållbar utveckling, kommunledningskontoret
- Martin Gomér, upphandlingsansvarig, kommunledningskontoret
- Hans Thorsson, utredare av den nya serviceorganisationen samt ekonomichef på barn- och utbildningsförvaltningen
- Christina Bengtsson, fordonsansvarig på barn-och utbildningsförvaltningen, tillika ansvarig för kommunens kommungemensamma bilpool
- Niels-Erik Heilert, ej formellt utsedd fordonsansvarig på omsorgsförvaltningens ekonomienhet
- Emma Krüger, ekonomichef på arbete- och välfärdsförvaltningen
- Per Berlin, fordonsansvarig C4 Energi, AO Värme

Samtliga av de som varit intervjuade har fått möjlighet att sakgranska rapporten.

## **2. Iakttagelser och bedömningar**

### **2.1. Hur är verksamheten organiserad och ansvaret fördelat för kommunens fordon?**

#### **2.1.1. Iakttagelser**

Kommunfullmäktige antog 2011-09-13 i klimatstrategin målet att kommunens egen verksamhet ska vara fossilbränslefri år 2020. Kommunstyrelsen fattade 2015-09-30 §191 beslut om riktlinjer för fordon och bränslen som sedan reviderades 2016-11-23 § 263. I beslutet anges att riktlinjerna gäller för Kristianstads kommuns verksamhet i egen regi. Bolagen inom kommunkoncernen bör anta riktlinjer med motsvarande innehåll. Riktlinjerna syftar bland annat till att bidra till att nå målet om fossilbränslefrihet.

I dagsläget finns det ingen centraliserad fordonshantering i Kristianstads kommun utan denna hantering sker ute på förvaltningarna, där det på samtliga förvaltningar ska finnas en fordonsansvarig utsedd. De fordonsansvariga sammankallas av klimatstrategen i kommunen och ska årligen inkomma med omställningsplaner för fordonsparken i syfte att kunna överblicka hur det ser ut i kommunen mot att bli fossilbränslefritt år 2020. I kommunens förfrågningsunderlag för inköp av fordon finns det i vissa klasser fossilfria bilar, men trots målet om en fossilbränslefri fordonspark till år 2020 finns det fortfarande fossilt bränsle i vissa av klasserna i förfrågningsunderlaget.

På barn- och utbildningsförvaltningen finns en samordnad funktion som har en övergripande roll avseende fordonsbehovet inom förvaltningen. På just denna förvaltning består fordonen till största del av bussar som sköter skolskjutsen. Varje buss passerar minst två skolor varje dag och det är alltid samma chaufför som kör samma slinga. Därutöver är varje administrativ chef på respektive skolområde ansvarig för de fordon som finns inom deras område. Det framkommer vidare under intervju att inget fordon inom förvaltningen får lov att köpas utan ekonomichefens godkännande, vilket enligt intervju sker ändå. Det framgår under intervju att de olika skolområdena har köpt fordon utan ekonomichefens godkännande.

Den som är fordonsansvarig på barn- och utbildningsförvaltningen är tillika också ansvarig för kommunens gemensamma bilpool. I denna bilpool kan kommunanställda låna en bil för tjänsteärenden. Bilpoolen är främst till för de anställda i de stora kommunhusen, alltså Rådhus Skåne och Östra kommunhuset.

På omsorgsförvaltningen har inte någon fordonsansvarig utsetts formellt. Däremot finns det en person som utan ett formellt ansvar, fungerar som en rådgivande part till verksamheterna, i dessa typer av frågor. Denne hanterar uppdrag som rör bland annat byte av bil och gör beställningar på verksamheternas uppdrag. Det finns ingen formell beskrivning eller rutin för att beställningarna ska gå genom denna person, men av genomförd intervju framgår att det är en övervägande del av beställningarna som gör det.

På C4 Energi, AO Värme finns det en fordonsansvarig som är ansvarig för inköp av bilar till deras verksamhet efter chefens specifikation. Önskemålen om vilken bil som ska in-

handlas kommer från chefen. Därutöver sker också inköp av specialfordon utifrån verksamhetens behov. Bilarna som köps in är främst begagnade.

En liknande bilpool finns även på arbete- och välfärdsförvaltningen. På Östra kommunhuset finns ett antal bilar som alla inom förvaltningen kan boka och som hanteras av två vaktmästare inom förvaltningens interna servicefunktion. Den som vill låna en bil bokar denna i Outlook och intern service hanterar nycklarna. Inom arbete- och välfärdsförvaltningen finns även ett antal bilar ute i olika delar av förvaltningen som verksamheterna själva ansvarar för. Dessa bilar används till att bland annat besöka brukare.

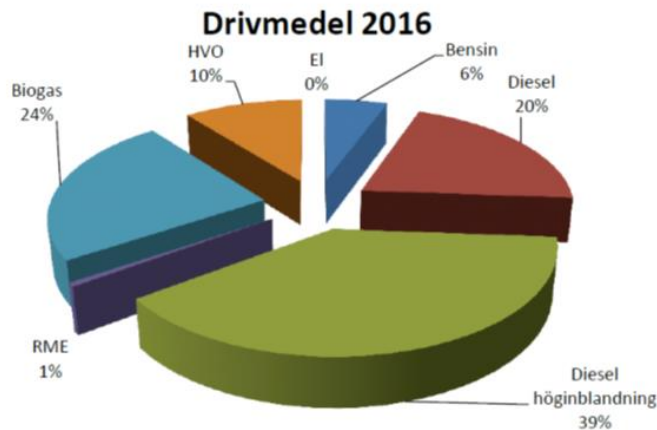
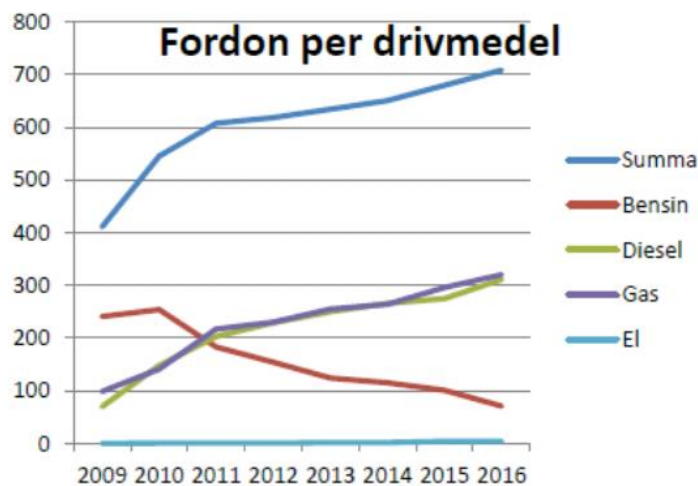
Kommunfullmäktige beslutade 2017-03-14 § 54 att kommunen ska arbeta gemensamt med något kallat "Klimatväxling". Idéen om klimatväxling grundar sig i att kommunen ligger väl till i arbetet med att bli fossilbränslefri inom såväl elanvändning som uppvärmning, men ligger sämre till när det gäller transporter.

Av intervju med klimatstrategen framgår vidare att kommunstyrelsen redan år 1999 fattade sitt första beslut om att kommunen ska arbeta mot att bli fossilbränslefria. Det första tidsatta målet kom år 2011.

Vidare framgår av intervju med klimatstrategen att Kristianstads kommun är med i en samverkan kallat Klimatsamverkan Skåne. Länsstyrelsen Skåne driver på och samordnar klimat- och energistrategiarbetet, klimatanpassningsarbetet och miljömålsarbetet i länet på uppdrag av regeringen. Målet med klimatsamverkan är att minska människans påverkan på klimatet och att minska klimatets påverkan på människa och miljö. Inom ramen för samverkan finns ett uppdrag kallat 100 % fossilbränslefritt Skåne 2020. 100 % fossilbränslefritt Skåne 2020 är ett uppdrag som Klimatsamverkan Skåne driver för att få kommuner, organisationer, företag och privatpersoner i Skåne att minska sin påverkan på klimatet. Att ansluta sig till 100% fossilbränslefritt är enligt Klimatsamverkan Skånes hemsida ett tydligt ställningstagande för framtiden. Av hemsidan framgår vidare att det som en gång började som en politisk vision idag är något som flera organisationer, företag och privatpersoner ser som en självklarhet. Uppdraget innebär att de som ansluter sig aktivt ska eftersträva att det inte ska finnas någon fossil energianvändning i byggnader, inget fossilt bränsle i transporter och ingen användning av fossil el. Kristianstad kommun är inom ramen för samverkan med i ett projekt kallat fossilbränslefria kommuner.

Av diagrammen och tabellerna på nästkommande sida framgår hur Kristianstad kommun ligger till i form av drivmedel för år 2016.



**Figur 1: Drivmedel 2016 Kristianstad kommun fördelat på olika drivmedel****Figur 2: Fordon per drivmedel år 2009-2016**

*Källa: Miljöfordon Syds miljöfordonsdiagnos*

För kommunkoncernens egna transporter uppgår andelen fossilfritt till cirka 47 %. Förslaget till klimatväxling syftar till att snabba på utvecklingen mot en fossilbränslefri kommun. Förslaget innebär att en klimatavgift införs på resor och transporter. På kort sikt kan det innebära en kostnadsökning för kommunens förvaltningar. Avgiften återförs dock efter avrop till de förvaltningar där den uppstått och avsätts för att användas till klimatåtgärder i verksamheterna. Detta är en av de åtgärder som kan bidra till att förbättra kommunens möjligheter att kommunen kan bli fossilbränslefri till 2020. Ärendet har initierats av klimatberedningen och godkänts på beredningens sammanträde 2016-11-16 efter att förvaltningarnas synpunkter inhämtats. Beslut fattades av kommunfullmäktige 2017-03-14 § 54. Av intervju framgår att detta initiativ skapar incitament för såväl chefer/ledare och medarbetare för ansträngning mot att bli mer miljövänliga inom fordonshanteringen på förvaltningarna.

För närvarande pågår en utredning om en ny serviceorganisation i kommunen. I denna utredning undersöks också hur fordonshanteringen skulle kunna ske centralt. Utifrån redan befintligt material har en nulägesbeskrivning genomförts som vi tagit del av i samband med vår granskning. Nulägesbeskrivningen ska mynna ut i ett förslag till beslut om en central fordonshantering skulle kunna vara en del av en ny serviceorganisation eller inte.

Hittills har utredarna kommit fram till att om en ny organisation för fordonshantering bör skapas så ska denna enbart inkludera personbilar och inte specialfordon. Av intervju framgår att det finns svårigheter att definiera vad ett specialfordon är, men som exempel nämns att det är fordon som brandbilar och skolbussar. Av genomförda intervjuer framgår vidare att det är viktigt att ordentligt analysera om fordonshanteringen ska ske centralt eller ej. Inför ett sådant ställningstagande är det enligt ansvarig för delprojekt transport viktigt att beakta att förvaltningarna idag sköter sina egna bilar med tvätt, service och liknande. Nuvarande hantering kostar enligt ansvarig för delprojekt transport visserligen arbetstid, men detta ska vägas mot i förlängningen mer effektivt än att central samordna sådant.

### *2.1.2. Bedömning*

Utifrån genomförd granskning bedömer vi att organisationen och ansvarsfördelningen för fordonshanteringen inom Kristianstads kommun inte sker på ett tillfredsställande sätt. Vi grundar vår bedömning på följande iakttagelser.

- Det saknas en tydlig organisation för att kommunen ska nå uppställda mål för att den egna verksamheten ska bli fossilbränslefri till 2020
- Det saknas även tillräckliga krav i förfrågningsunderlaget för att få en fossilbränslefri fordonspark i kommunen till år 2020.
- Samtliga nämnder har inte utsett fordonsansvariga
- Flera nämnder har utsett fordonsansvariga men hanteringen av fordon sker ännu längre ut i de olika verksamheten inom respektive förvaltning vilket gör att den fordonsansvariga inte har den helhetsbild som krävs
- Frågan om organisering av kommunens fordonshantering bör ses i ett kommun-koncernperspektiv
- Ansvarsfördelningen gällande de kommunala bilpoolerna är inte tillräckligt tydligt

Vi bedömer sammantaget att nuvarande hantering medför en risk att inte uppställda målsättningar till 2020 nås då det idag inte finns en tillräckligt samlad bild över kommunens fordon och hur dessa hanteras i nuvarande organisation. Vi bedömer samtidigt att det är positivt att kommunstyrelsen redan tagit initiativ till en översyn av fordonshanteringen inom ramen för den nya serviceorganisationen.

## 2.2. Finns aktuella förteckningar över kommunens fordon

### 2.2.1. Iakttagelser

Varje år ska samtliga förvaltningar lämna in så kallade omställningsplaner till klimatstrategen i kommunen för skapa att en central bild över hur det går med omställningen till fossilbränslefrött 2020. I dessa omställningsplaner listas förvaltningarnas samtliga fordon innehållandes information om vilken typ av fordon, registreringsnummer, vilket bränsle samt hur planerna ser ut för att byta ut fordonen de närmsta åren i det fall det inte uppfyller uppställda krav kring fossilbränslefrihet. De omställningsplaner som ska lämnas in omfattar såväl nämnderna som de kommunala bolagen.

Förutom omställningsplanerna gör klimatstrategen även en sammanställning över om och hur förvaltningarna och bolagen följer de riktlinjer som finns avseende fordonshanteringen.

Nedan visas hur många fordon (personbilar och specialfordon) som fanns i respektive förvaltning och bolag för år 2016 samt vilket drivmedel de gick på.

**Tabell 1: Fordon per förvaltning 2016 Kristianstad kommun**

Drivmedel	Kommunledningskontoret	Kultur och fritid	Arbete och välfärd	Barn och ungdom	Miljö och samhällsbyggnad	Omsorgsförvaltningen	Räddningstjänsten	C4 teknik, gata VA	Summa
Diesel	1	3	59	16	6	26	5	33	149
Bensin	3		14			7	3		27
Gas (alla sorter)	15	1	10			101	4	24	155
Hybrid (alla sorter)			4						0
HVO				5					5
Ei							1		1
Miljöklassad diesel			1			88			88
RME/Diesel				1					1
Ej angivet									0
<b>Totalt antal fordon</b>	<b>19</b>	<b>4</b>	<b>88</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>222</b>	<b>13</b>	<b>57</b>	<b>431</b>

*Källa: Respektive förvaltnings omställningsplaner från år 2016*

**Tabell 2: Fordon per bolag 2016 Kristianstad kommun**

Drivmedel	AB Kristianstad byggen	Åhus hamn	C4 Elnät	C4 energi	C4 teknik fastigheter	Kristianstad renhållning	Summa
Diesel	26	2	11	3	7		49
Bensin	1	1	3				5
Gas (alla sorter)	10	4	9	19	42	21	105
Hybrid (alla sorter)	7					2	2
HVO						8	8
Ei			2	2			4
Miljöklassad diesel							0
RME/Diesel							0
Ej angivet							0
<b>Totalt antal fordon</b>	<b>44</b>	<b>7</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>49</b>	<b>31</b>	<b>173</b>

*Källa: Respektive bolags omställningsplaner från år 2016*

Förutom de bilar som används av respektive förvaltning och bolag finns som tidigare nämnts även en bilpool inom vilken det finns 28 bilar, som inte ingår i tabellerna ovan, varav samtliga drivs med biogas. Även dessa bilar finns det förteckning över. Dessa bilar är leasade och säljs sedan till förvaltningarna när leasingperioden går ut, vilket gör att mängden gasfordon ökar i kommunen.

Av intervjuerna framgår att förvaltningarna arbetar olika med sin omställning till fossilbränslefritt. Grunden vid inköp av samtliga fordon i kommunen är att dessa ska vara fossilbränslefria till år 2020.

Av omställningsplanerna går framgår att alla förvaltningar inte kommer nå dit riktlinjerna visar till år 2020. Det finns enligt uppgift från intervju ett formulär som måste fyllas i av förvaltningarna när de gör avsteg från den riktlinje som finns i förhållande till miljökraven. Blanketten togs fram i samband med att riktlinjerna skärptes 2016-11-23. Denna blankett ska skrivas under av chef och lämnas till klimatstrategen. I blanketten ska fält fyllas i där det framgår vilket fordon som ska införskaffas samt en förklaring till varför ett fossilfritt alternativ inte är möjligt. Hittills har klimatstrategen endast fått in en sådan blankett, beroende på att rutinen började gälla först under år 2017.

Ifall en bil ska införskaffas som inte är fossilfri, sker samråd mellan upphandlare på kommunledningskontoret och den som ska införskaffa fordonet. Om berörd förvaltning vill införskaffa ett fordon som inte är fossilfritt sker även samråd med klimatstrategen. Samråden dokumenteras skriftligt och i vår granskning har vi fått ta del av ett sådant samråd. Samrådet visar att en förvaltning har skickat ett mail till klimatstrategen där det framgår att förvaltningen planerar att byta ut fyra bilar, varav två fortsättningsvis kommer köras på diesel och två kommer köras på gas. Dessa bilar planeras beställas dagen efter mailet skickats. I samrådet framgår även kommunledningskontorets kommentar. I detta fall anser kommunledningskontoret att samrådet inte har skett med tillräckligt lång framförhållning, då kravet på samråd inte uppfylls inom så kort tid. Vidare framgår att kommunledningskontoret inte anser att inriktningen för de två dieseldrivna fordon som förvaltningen vill införskaffa uppfyller kravet på fossilbränslefrihet. Därför föreslås att förvaltningen ska överväga bilar med eldrift då tankmöjligheter för gas är begränsad i de områden där bilarna ska framföras. Kommunledningskontoret motiverar detta med att beskriva den planerade laddinfrastruktur som är under utredning för att underlätta laddning av elbilar. Efter samråd valde den berörda förvaltningen att köpa en dieselbil istället för två. Genom att omfördela bilarna kunde förvaltningen köpa tre gasbilar och en dieselbil.

Vi konstaterar från vår stickprovsvisa granskning t ex att arbete- och välfärdsnämnden så sent som under 2016 gjort inköp av bl a 16 fordon som drivs med diesel, trots kommunstyrelsens målsättning. Som kommentar till detta nämner förvaltningen att dessa bilar köptes för de boendena som byggdes upp för ensamkommande. Under denna period var det så stor efterfrågan på bilar att leverantören hade svårt att leverera. Förvaltningen nämner att de nu håller på att avyttra dessa bilar och att de som ska behållas kommer att bytas ut efterhand enligt policyn mot gas eller el. Det ska även nämnas att utifrån en stickprovsvis kontroll har inköpta fordon inhandlats enligt kommunens ramavtal för fordon.

Omsorgsnämnden har under 2016 gjort inköp med ett 80-tal bilar. Dessa går idag på CNG, miljödiesel eller är oklassificerade (bensin och vanlig diesel) I omsorgsförvaltningens omställningsplan anges att dessa fordon ska bytas 2019 eller 2020 och då till antingen fordonsgas eller miljödiesel, där miljödiesel inte räknas som fossilbränslefritt. Av den stickprovsvisa kontrollen framgår att de inköpta fordonen följer det ramavtal som finns i kommunen.

### 2.2.2. *Bedömning*

Vi bedömer att det finns aktuella förteckningar över kommunkoncernens fordon genom de upprättade omställningsplanerna.

Vi bedömer vidare att det är positivt att det på kommunledningskontoret under kommunstyrelsens ansvar finns en person som årligen begär in dessa planer. På så vis skapas en bild över det totala antalet fordon inom kommunens verksamheter samt underlaget ger kommunstyrelsen en möjlighet till överblick av hur arbetet med omställningen fortskrider på koncernnivå.

Vi konstaterar dock från vår granskning att inte alla nämnder har angivit för respektive fordon när omställning till fossilbränslefria drivmedel ska ske. Med nuvarande omställningstakt på förvaltningarna gör vi således bedömningen att det blir svårt att uppnå uppställd målsättning om fossilbränslefritt till 2020. Vi konstaterar dessutom att flera förvaltningar nyligen har anskaffat fordon under 2016 som inte klarar uppställda riktlinjer för fossilbränslefritt. Vi delar däremot förvaltningarnas uppfattning om att marknaden delvis har svårt att tillgodose de behov som förvaltningarna har, samt att det i alla avseenden inte är praktiskt för förvaltningarna att tanka med gas på grund av de begränsade tankmöjligheterna. Vi anser dock att noggranna överväganden bör göras innan avsteg från riktlinjen sker och att målet om att kommunen ska vara fossilbränslefri bör prioriteras av samtliga förvaltningar.

Sammanfattningsvis efterfrågar vi också kommunstyrelsens analys och beslut om åtgärder med anledning av inlämnade sammanställningar för omställningar

## 2.3. *Finns riktlinjer och rutinbeskrivningar för användning av kommunens fordon?*

### 2.3.1. *Iakttagelser*

Det finns en central riktlinje kallad "Resor och möten beslutade riktlinjer", beslutad av kommunstyrelsen 2016-10-26 § 238. Denna riktlinje är baserad på den tidigare nämnda övergripande riktlinjen om att kommunen ska vara fossilbränslefri år 2020. Riktlinjerna stipulerar olika delar som det är viktigt att tänka på när kommunens bilar används. Bland annat nämns att den som använder kommunens fordon måste visa hänsyn till sina medtrafikanter. Alla resor som omfattas av riktlinjerna ska vidare vara *trafiksäkra, miljöanpassade och kostnadseffektiva*. Det sker genom att samtliga medarbetare:

- tillser att tjänsteresor är genomförd enligt fastställda rutiner,
- planerar tjänsteresor så att de sker så miljöanpassat, kostnadseffektivt och trafiksäkert som möjligt med hänsyn till verksamhetens krav och den resandes individuella förutsättningar och behov

- samt genom att Kristianstads kommun som arbetsgivare aktivt arbetar för att öka trafiksäkerheten samt förebygger och minskar resors miljöbelastning, verkar för att alla förstår vikten av ett trafiksäkert och miljöanpassat resande och hur var och en genom sitt eget handlande kan bidra till en lägre miljöpåverkan.

Vidare framhåller riktlinjerna även vilket ansvar som åligger medarbetare, chef, förtroendevald samt ordförande.

En årlig uppföljning av riktlinjerna ska göras förvaltningsvis i samband med uppföljning av Klimatstrategins handlingsplan. Följande poster ska följas upp:

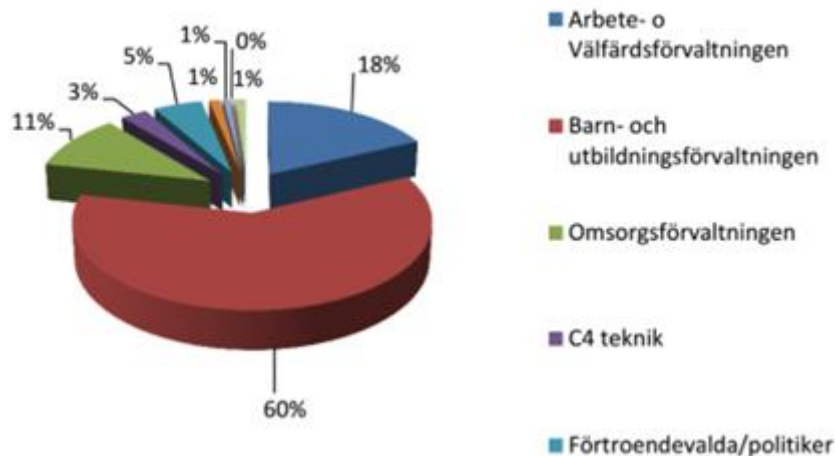
- Antal flygresor, inkl flygsträckor
- Antal tågresor utanför Skåne, inkl ressträckor
- Antal hyrbilstillfällen inkl körsträckor
- Kilometerersättning till privat bil, antal km
- Åtgärder som gjorts för att underlätta för personal att cykla eller åka kollektivt i tjänsten

Förutom de kommunövergripande riktlinjerna för användning av kommunens fordon beslutar respektive förvaltning om hur deras specifika fordon ska användas i verksamheten.

Det nämns under intervjuerna att den förvaltning som främst använder privata bilar i tjänsten är barn- och utbildningsförvaltningen. Det finns i flera fall tjänstebilar att använda, men då möten sker på olika skolor, i många fall i samband med möten i slutet eller början på dagen, väljer personalen enligt uppgift att ta sina egna bilar för att smidigare kunna ta sig till och från hemmet.

### **Figur 3: Användning av privatbil inom respektive förvaltning år 2016**

## Privatbil per förvaltning 2016



Källa: Kristianstads kommuns klimatredovisning år 2016

För den kommungemensamma bilpoolen finns det riktlinjer för i vilka sammanhang denna bilpool får användas. Bilpoolen är främst tänkt att denna ska användas av de som arbetar i de Östra kommunhuset och i Rådhuset. Det är ca 500 användare om året på 28 personbilar i bilpoolen och i snitt har varje bil en körsträcka på ca 700-800 mil per år. Vid behov kan den ansvariga för bilpoolen flytta runt bilarna i kommunen för att få en jämnare fördelning över bilarna och användningen av dem. Det finns i övrigt en anställd som är ansvarig för de praktiska detaljerna kring bilpoolsbilarna som ser till att de är tankade, besiktigade, tvättade och så vidare.

Även omsorgsförvaltningen har formulerat gällande riktlinjer för fordonshantering. Dessa dokument är tillgängliga för personalen via kommunens intranät, där all information finns om biltyperna och användning av dem. I ett av avsnitten på intranätet finns en formulering som lyder enligt följande *“Kristianstads kommun har som grundläggande miljöprincip politiskt tagit ställning till att kommunens verksamheter skall utföra olika transporter på ett så miljövänligt sätt som möjligt. Detta innebär bl.a. att det i Kristianstad och Åhus skall användas biogas som drivmedel i de bilar som utgår därifrån, då det går att tanka biogas där.”*

I omsorgsförvaltningens riktlinjer framkommer att den som framför fordon i tjänsten:

- ska alltid köra på ett trafiksäkert och lagligt sätt
- ska köra på ett trafiksäkert och lagligt sätt som innebär bl a att bilbälte ska användas och gällande hastighetsbegränsningar ska följas.
- ska leva upp till kommunens policy för missbruksproblem, dvs att alltid vara alkohol-och drogfri i tjänsten.

Avstånd ska hållas till framförvarande bil, sikten ska vara fri åt alla håll innan bilen används, reglage för sätet, backspeglar, nackstöd och ratt ska vara inställda efter föraren.

- bör inte prata i mobiltelefon under körning. Att prata i mobiltelefon vid bilkörning påverkar uppmärksamheten och bör undvikas. Förare som pratar i mobiltelefon

har längre reaktionstid och sämre kontroll på trafiken. Använd mobilsvaret eller be en medpassagerare ringa eller ta emot samtalet. Vid missat larmsamtal, stanna på ett säkert ställe och ta kontakt med larmcentralen. Förare som under bilfärd måste använda mobiltelefon ska ha utrustning som möjliggör fria händer.

- ska vid behov delta i trafiksäkerhetsutbildningar som genomförs av arbetsgivaren
- ska innan bilen tas i bruk försäkra sig om att bilen är i ett trafiksäkert skick
- är skyldig att vid brister på fordonet anmäla eller åtgärda dessa

I vår granskning har det även framkommit att övriga förvaltningar inte har några egna utformade riktlinjer/rutiner för användning av fordon, men att de övergripande riktlinjerna är de som används.

ABK har sin egen rutinbeskrivning för fordonshantering som dels beskriver rutiner för inköp av fordon. I detta dokument finns även en trafiksäkerhetspolicy som lyfter fram vad ABKs ansvar är i förhållande till fordonssäkerhet samt vilket ansvar den som använder fordonet har. Bland annat ska den som kör fordonet ha rätt behörighet för att göra det, vara nykter, använda bälte och hålla hastigheten.

Åhus hamn har två personbilar som körs inom hamnområdet som används av underhållsarbetare och teamledare i produktionen. I bolagets utlåningspolicy beskrivs att dessa två bilar inte får lov att lånas för privat bruk. Bilarna används endast av de som är tillåtna att göra så och körs enbart inom hamnens område.

C4 Energikoncernen har även de egna riktlinjer för användning av de fordon som finns inom verksamheten och innehåller riktlinjer för ansvar, effektivt resande, trafiksäkerhet, lokala resor, längre resor. Bland annat lyfter riktlinjerna fram att till tjänsteresor ska bilarna som tillhör energikoncernen användas. Privata bilar får användas, men det ska då föreligga särskilda skäl, såsom att resan planeras till och från bostaden. Energikoncernen har även en fordonspolicy som specificerar att fordonen som grundregel enbart får användas i tjänst.

Kristianstads renhållning AB använder den kommunövergripande fordonspolicyn för sina fordon. Därutöver finns det bara ett tjänstefordon i bolaget som tillhör Vd:n. Till denna bil finns ett eget avtal som specificerar bland annat Vd:ns förmån och ersättning när bilen används i tjänst.

### **2.3.2. Bedömning**

Vi bedömer att det finns centrala riktlinjer utformade som ska gälla för alla förvaltningar och att den utgår från kommunens övergripande mål om att kommunen ska vara fossilbränslefri år 2020. Vi bedömer också att de kommunala bolagen har utformat egna direktiv och rutinbeskrivningar för hantering av fordon enligt framtagna bestämmelser.

Vi bedömer vidare att bilpoolen inom barn- och utbildningsförvaltningen och omsorgsförvaltningen har egna riktlinjer som ytterligare förtydligar de centrala riktlinjer som finns utifrån verksamhetens behov. Däremot anser vi inte att omsorgsförvaltningen i till-



räckligt hög utsträckning väljer att fokusera på målet om fossilbränslefri år 2020 och att de utarbetade riktlinjerna därmed innebär inte stödjer det kommunövergripande målet.

Vi efterlyser också en analys av om målsättningen gällande resorna nås med avseende på att alla resor som omfattas av riktlinjerna ska vidare vara *trafiksäkra, miljöanpassade* och *kostnadseffektiva*. Respektive nämnd är enligt vår bedömning ansvarig för detta och kommunstyrelsen bör begära in ett underlag för att kunna göra en samlad bedömning för kommunen som helhet.

Iakttagelser gällande användningen av bilarna i bilpoolen samt användning av privatbil i tjänsten ger också underlag för att en analys avseende ändamålsenligheten för antalet bilar kontra redovisad körsträcka.

Sammanfattningsvis finns enligt vår bedömning ett behov av att stämma av utfärdade riktlinjer och den faktiska efterlevnaden av denna gällande fordonshantering.

## **2.4. Görs kalkyler och andra överväganden om bilar ska köpas eller leasas?**

### **2.4.1. Iakttagelser**

Enligt upphandlingsavdelningen görs inga specifika kalkyler när en bil ska köpas, men det nämns också att kalkyler mot budget genomförs. Inte heller innan beslut om leasing genomförs kalkyler. Däremot används vid upphandling av fordon den standardkalkyl som SKL har tagit fram. Vid avrop från ramavtal görs en LCC-kalkyl (livscykelkostnader) som en del av utvärderingen för att utse kontraktstilldelningen. Av intervju framgår att avsikten är att leasa fordon när moms vid direktköp inte är avdragsgill medan halva momsen är avdragsgill vid leasing. Det framgår vidare att det ska mycket till för att ränteskillnaden i leasingavtalet ska uppväga den fördel som avdrag för halv moms vid leasing innebär.

Av intervju med barn- och utbildningsförvaltning framgår att upphandling inte görs på de bussar som köps in för skolskjutsverksamheten då de köper dessa begagnat. Att köpa en ny buss hade varit alltför kostsamt. För personbilarna i övrigt sker leasing eller så köps bilarna av förvaltningen när tiden för leasingen löper ut i bilpoolen. Bilarna upphandlas enligt kommunens ramavtal vilket även stickprovsvis kontroll visar.

För omsorgsförvaltningen är avtalsformen att fordon som regel ska leasas, då det blir för ansträngande för budgeten att köpa en bil då momsen inte kan dras av. Det finns sedan tidigare några bilar som köpts ut från leasingen, men detta ska mötas med att bilen säljs inom samma år innan bokslut och kalkyler har gjorts där kostnaden för bilen varken går positivt eller negativt. Bilarna införskaffas enligt kommunens ramavtal och enligt stickprovskontroll är omsorgsförvaltningens fordon tillämpliga inom ramavtalet.

Vidare nämner omsorgsförvaltningen att de gjorde en egen upphandling år 2010 då de inte hade haft gällande centrala avtal för bilinköp under några år då de var för dyra för förvaltningen. De gjorde då en ny upphandling baserad på de behov som fanns i förvaltningen. I denna upphandling inriktade sig förvaltningen på att hitta bilar med så nära miljöanpassning som möjligt, men däremot angavs inte i kravspecifikationen för upphandlingen att det skulle vara gasbilar.

Våren år 2011 gjordes ett omtag på kommunens upphandlingsavdelning där miljöfokuset blev tydligare, där flera förvaltningar, däribland omsorgsförvaltningen, användes som referenspunkter.

För C4 Energi, AO Värme ligger all fordonsanskaffning i budgeten, personbilar såväl som specialfordon i form av lastmaskiner. Alla fordon köps in, inga leasas. Inga kalkyler görs för att jämföra ifall det skulle kunna vara mer fördelaktigt med att leasa. De bilar som köps in är i möjligaste mån begagnade och drivs alltid med gas. Vissa krav ställs från chefs sida i förhållande till utseende, drivmedel och pris sedan anskaffas bilen av den fordonsansvarige genom att bilarna letas upp på blocket och liknande sidor på internet. Vid inköp av de begagnade bilarna sker heller inga kontakter med upphandlingsenheten.

#### **2.4.2. Bedömning**

Vi konstaterar att det inte görs några kalkyler för att bedöma om en bil ska leasas eller köpas. Däremot anser vi att det görs andra övervägande för om leasing eller köp ska ske. Utifrån spännvidden i tillämpningen gällande vad som styr om en bil ska leasas eller köpas föreslår vi att även denna fråga ses över inom ramen för kommunledningskontorets initierade översyn av fordonshanteringen.

Vi har i granskningen försökt ta reda på vad som gäller för kommunen avseende inköp av begagnade fordon då det ur ett konkurrensperspektiv kan strida mot LOU 6 kap § 14 att inte upphandla begagnade fordon utan köpa dem direkt av en handlare, även om summan understiger tröskelvärdet för direktupphandling. Vi har inte i ramavtalet kunnat se särskilda bestämmelser för inköp av begagnade fordon och bedömer därmed att inköp av begagnade fordon saknar stöd i gällande ramavtal och föreskrifter för inköp av fordon.

### **2.5. Finns policy för kommunens upphandling av leasingbilar/egna bilar vad avser säkerhet, utrustning, miljö?**

#### **2.5.1. Iakttagelser**

Som tidigare nämnts finns det en kommunövergripande riktlinje för fordon och bränsle som antogs 2016-11-23 § 263. I denna specificeras främst krav på miljö. Vid avsteg från riktlinjen ska berörd förvaltningschef lämna in en blankett på vilken denne får beskriva anledningen till avsteget från riktlinjen. Blanketten ska sedan godkännas av förvaltningschef innan inköp av fordonet sker och denna ska skickas in till klimatstrategen.

Från upphandlingsenhetens sida nämns att alla bilar utom en viss klass ska ha 5 stjärnor i Euro ncap (säkerhetsklassificering) och i de andra klasserna är det fyra stjärnor. Alltså ska samtliga bilar som upphandlas inom kommunen ha en säkerhetsklass om minst fyra stjärnor. Vidare ställer upphandlingsenheten i förfrågningsunderlaget krav på att det finns brandsläckare i alla bilar, att det finns ABS-bromsar, trepunktsbälten samt elektroniskt anti-sladdsystem. När det gäller miljökrav kräver upphandlingsenheten att fordonen ska vara klassade som miljöbilar enligt miljöskattelagen. Som hjälp för förvaltningen att nå dessa krav i sin upphandling finns det i avtalsdatabasen ett antal blanketter som till största del är förifyllda. Vidare nämns det under intervju att kommunen inte kan införskaffa ett enda fordon utanför kraven om målet kring fossilbränslefritt ska nås innan år 2020. Det nämns även under intervju att marknaden inte alltid kan tillgodose de krav som

finns från kommunens sida och då måste anpassning ske till vilka fordon som finns att tillgå.

Upphandlingsenheten följer enligt uppgift upp priset, skallkravsefterlevnaden etc för inköpta fordon. Genom detta säkerställer de att rätt kvalitet och rätt produkt finns på det avtalet som tecknas. Vidare framgår det att det är upp till leverantören att kunna tillgodose kraven ifall en modell utgår.

Utöver de centrala riktlinjer som finns framgår det från barn- och utbildningsförvaltningen att de inte har några specifika nedtecknade egna riktlinjer vad gäller säkerhet, utrustning och miljö. Däremot framgår av intervju att de alltid ställer krav på att det finns bälte i alla skolbussar, att bussarna är utrustade med dubbdäck, att det finns alkoholåsar samt att de genomför bromskontroll på skolbussarna. Stickprovsgranskning visar att säkerhetskraven följs.

Omsorgsförvaltningen nämner under intervju att arbetsmiljön är en viktig fråga när de beställer nya fordon. Det framgår att det måste finnas en plan inmatning bak, att bilarna ska vara höga så det går lätt att komma in och ur dem, även säkerhetsklassificeringen är viktig. Det ska enligt uppgift även finnas brandsläckare, motorvärmare och kupévärmare i samtliga bilar. Vidare framgår att de fordon som nyinförskaffas ska vara miljöklassade. Det framgår av intervjuer att fossilfria fordon inte alltid kan prioriteras då det inte finns tillräckligt många tankstationer för gas eller laddstationer för elbilar, för att det skulle kunna vara möjligt. Stickprovsgranskning visar att säkerhetskraven följs.

Arbete- och välfärdsförvaltningen lyfter fram att de i största mån försöker eftersträva den policy som finns från kommunens sida. Däremot framgår att det finns behov av vissa avsteg från policyn på grund av säkerhet för handläggarna. Exempelvis är flera av förvaltningens bilar inte märkta med kommunens logga och alla bilar har inte alkoholåsar.

C4 Energi har enligt uppgift ingen specifik kravspecifikation på sina bilar, däremot är det viktigt att de är lite större så de är säkrare om en olycka skulle ske. Därtill har C4 Energi krav på att samtliga av de bilar som köps in ska vara fossilbränslefria. Här pågår även ett arbete med att omvandla andra specialfordon till fossilbränslefria.

I ABKs rutinbeskrivning för fordonshantering framgår att de personbilar som finns inom bolaget ska utangeras då de används för lite, resterande del av fordon som finns är transportbilar. Rutinbeskrivningen nämner också kommunens mål om fossilbränslefritt 2020 och att det är viktigt att alla nya införskaffade fordon är fossilbränslefria. Det sker även en bevakning av inköpsavdelningen som ser till att samtliga fordon är fossilbränslefria till år 2020. Vidare ställer också ABK ett antal säkerhetskrav på sina bilar däribland att de ska vara utrustade med bland annat trepunktsbälten, ABS-bromsar, antisladdsystem och backsensor.

### **2.5.2. Bedömning**

Vi bedömer att det finns krav på de bilar som köps in eller leasas av kommunen, främst ur miljö- och säkerhetssynpunkt, därtill har även förvaltningar lagt till ytterligare krav till sina fordon avseende bland annat arbetsmiljö. Vi bedömer också att det hade varit en fördel om de uppställda kraven samordnades i den utsträckning det är möjligt i syfte att ut-

göra ett minimikrav i samband med fordon som använts inom Kristianstad kommunkoncern.

## **2.6. Hur sker upphandling av leasingfordon, köp och annat som avser bilen eller reparationer? Vilka rutiner finns för utbyte av leasingbilar?**

### **2.6.1. Iakttagelser**

Upphandling av leasingfordons reparation och annat ska, enligt upphandlingsavdelningen, gå via avtalsdatabasen och inom ramavtal. Oftast innebär det att om fordonet behöver repareras så ska detta göras hos återförsäljaren till bilen. Det framgår även att bilreparationer inte kommer upp i den summa som ligger inom summan för ramavtalet. Vad gäller service av kommunens fordon finns intervallerna angivna i ramavtalet, enligt en stickprovsgranskning från arbete- och välfärdsnämnden genomförs servicen enligt ramavtalet.

Från barn- och utbildningsförvaltningens sida framgår att skolbussarna repareras av en auktoriserad firma för stora fordon och att de personbilar som finns inom förvaltningen lämnas till märkesverkstad. Även resterande av de som varit intervjuade bekräftade att reparation ska ske hos återförsäljare eller auktoriserad märkesverkstad.

För den kommungemensamma bilpoolen leasas bilarna på ett 36-månaderskontrakt. I de flesta fall köps bilarna av övriga förvaltningar när avtalsperioden löper ut. För att bilarna ska köra så lika sträckor som möjligt under denna 36-månadersperiod har den bilpoolsansvarige rätten att omfördela bilarna i kommunen så att dessa nyttjas mer likvärdigt.

Omsorgsförvaltningen började med att leasa alla sina bilar på en treårsperiod där bilarna skulle köra 6000 mil. Efterhand märkte förvaltningen att bilarna körde olika mycket och att det avtalet inte var lika fördelaktigt för alla fordon inom förvaltningen. När det gällde hemtjänstbilarna på landsbygden stämde avtalet bra, så det ligger fortfarande kvar. Skåpbilarna fick en förlängd period på fem år och 6000 mil, de fyrhjulsdrivna bilarna fick en avtalsperiod på två år och 8000 mil, de centrala bilarna fyra år och 6000 mil. De nya körsträckorna för fordonen kom även att tas in i omsorgsförvaltningens förfrågningsunderlag gällande leasing av bilar.

### **2.6.2. Bedömning**

Vi bedömer att det är rimligt att de olika förvaltningarnas/bolagen fordon repareras på auktoriserad märkesverkstad när så behövs utifrån upphandlat ramavtal. Vi föreslår att en uppföljning görs, inom ramen för den interna kontrollen, av att detta sker i enlighet med uppställt ramavtal.

Vi bedömer att det finns rutiner för utbyte av leasingbilar för den kommungemensamma bilpoolens bilar. Vi bedömer vidare att omsorgsförvaltningen på ett effektivt sätt har sett över sina leasingavtal och när det är rimligt att byta de olika bilarna i syfte att klara uppställda mål gällande fossilbränslefrihet till 2020. Vi bedömer även att förfarandet med omfördelning av de olika bilarna sker på ett fungerande vis vilket motverkar att det blir flera bilar som kör för lite eller för mycket.

## **2.7. Vilken intern kontroll finns för verksamheten, ex. körjournaler, nyttjandegrad, drivmedelskostnader etc?**

### **2.7.1. Iakttagelser**

I Kristianstad kommun finns inget kontrollområde avseende fordonshantering som något kommungemensamt område. Den enda nämnd som har med ett sådant kontrollmoment i sin internkontrollplan är C4 Teknik/tekniska nämnden. Som kontrollmoment ska körjournaler i samband med tjänsteresor testas.

I övriga nämnder har enligt uppgift antagligen inte tillräckligt höga poäng uppnåtts i riskbedömningen för att ha med fordon som ett kontrollmoment i internkontrollplanerna. Vissa kontroller genomförs ändå i de olika förvaltningarna i begränsad omfattning och inte systematiskt enligt en internkontrollplan. För fordon i den kommungemensamma bilpoolen sker vissa kontroller i form av körsträcka, vilket också har gjort att bilar har kunnat omfördelas så att det sker en jämnare fördelning över antalet körda mil för de 28 bilarna i bilpoolen. Som tidigare nämnts körs alla bilar i bilpoolen på gas, men de går även att köra på bensin. För att bensin inte ska användas i onödan, utan enbart i nödfall, är det endast den ansvarige som har koden till kortet som det går att tanka bensin med. Även när det gäller reparationer går detta först genom den fordonsansvarige. Däremot har det enligt uppgift inte genomförts någon intern kontroll på körjournaler för de fordon som ingår i den kommungemensamma bilpoolen de senaste åren.

Vad avser skolbussarna i barn- och utbildningsförvaltningen så finns en rutin där busschaufförerna beställningsattesterar sina fakturor som rör fordonen upp till 50 000 tkr. Om det är över denna summa sker attest av ansvarig chef för transportenheten. Vidare nämns det under intervju att det i barn- och utbildningsnämndens internkontrollplan inte finns några punkter som avser just fordonshantering. Detta för att nämnden istället väljer att fokusera på de punkter som är relaterade till själva skolverksamheten och de ansvar som finns gentemot eleverna. Vidare framgår också att om missbruk av fordonen sker så hanteras det lokalt.

Från omsorgsförvaltningen framgår att det tidigare fanns en anställd på ekonomiavdelningen som hade hand om intern kontroll där även fordon var ett kontrollmoment. Sedan en tid tillbaka har organisationen för ekonomiavdelningen ändrats och ansvaret för kontroller av fordonshantering har upphört. Det framgår vidare att den fordonsansvarige på förvaltningen följer upp mätarställningen på bilarna för att se när bilen behöver bytas ut, men någon bedömning av rimligheten av genomförd körsträcka genomförs inte. Ansvariga för att rätt uppgifter om mätarställningarna inkommer är respektive chef.

På arbete- och välfärdsförvaltningen samlar vaktmästare in kvitton och körjournaler på bilarna. Däremot finns det ingen uppgift om vilka kontroller av körda km som genomförs.

### **2.7.2. Bedömning**

Vi bedömer att den interna kontrollen vad gäller kommunens bilar inte är tillräcklig med avseende på körjournaler, nyttjandegrad och drivmedelskostnader. Det är vidare otillfredsställande att det inte finns kontroller inlagda i respektive nämnds plan för den interna kontrollen gällande fordonshantering. Det är däremot positivt att delar av nämnderna arbetar med någon form av kontroll av sina fordon, även om det skulle vara

---

önskvärt att detta görs i en mera strukturerad form. Vi gör också bedömningen att kommunstyrelsen skulle behöva ha en koncernsamordnande roll i denna fråga och följa upp den interna kontroll som ska ske avseende fordonshanteringen.

## 3. Bedömningar

### 3.1. Bedömningar mot kontrollmål

Kontrollmål	Kommentar
Hur är verksamheten organiserad och ansvaret fördelat för kommunens fordon?	<p><b>Kontrollmålet är ej uppfyllt</b></p> <p>Utifrån genomförd granskning bedömer vi att organisationen och ansvarsfördelningen för fordonshanteringen inom Kristianstads kommun inte sker på ett tillfredsställande sätt.</p> <p>Vi bedömer sammantaget att nuvarande hantering medför en risk att inte uppställda målsättningar till 2020 nås då det idag inte finns en tillräckligt samlad bild över kommunens fordon och hur dessa hanteras i nuvarande organisation. Vi bedömer samtidigt att det är positivt att kommunstyrelsen redan tagit initiativ till en översyn av fordonshanteringen inom ramen för den nya serviceorganisationen.</p>
Finns aktuella förteckningar över kommunens fordon?	<p><b>Kontrollmålet är delvis uppfyllt</b></p> <p>Vi bedömer att det finns aktuella förteckningar över kommunkoncernens fordon genom de upprättade omställningsplanerna.</p> <p>Vi bedömer vidare att det är positivt att det på kommunledningskontoret under kommunstyrelsens ansvar finns en person som årligen begär in dessa planer. På så vis skapas en bild över det totala antalet fordon inom kommunens verksamheter samt underlaget ger kommunstyrelsen en möjlighet till överblick av hur arbetet med omställningen fortskrider på koncernnivå.</p> <p>Vi konstaterar dock från vår granskning att inte alla nämnder har angivit för respektive fordon när omställning till fossilbränslefria drivmedel ska ske. Vi konstaterar dessutom att flera förvaltningar nyligen har anskaffat fordon under 2016 som inte klarar uppställda riktlinjer för fossilbränslefritt. Målet om att kommunen ska vara fossilbränslefri bör prioriteras av samtliga nämnder och noggranna överväganden bör alltid göras innan avsteg från detta görs vid anskaffning av fordon.</p> <p>Sammanfattningsvis efterfrågar vi också kommunstyrelsens analys och beslut om åtgärder med anledning av inlämnade sammanställningar för omställningar.</p>

Finns riktlinjer och rutinbeskrivningar för användning av kommunens fordon?

#### **Kontrollmålet är delvis uppfyllt**

Vi bedömer att det finns centrala riktlinjer utformade som ska gälla för alla förvaltningar och att den utgår från kommunens övergripande mål om att kommunen ska vara fossilbränslefri år 2020. Vi bedömer också att de kommunala bolagen har utformat egna direktiv och rutinbeskrivningar för hantering av fordon enligt framtagna bestämmelser.

Däremot anser vi inte att omsorgsförvaltningen i tillräckligt hög utsträckning väljer att fokusera på målet om fossilbränslefri år 2020 och att de utarbetade riktlinjerna därmed innebär inte stödjer det kommunövergripande målet.

Vi efterlyser också en analys av om målsättningen gällande resorna nås med avseende på att alla resor som omfattas av riktlinjerna ska vidare vara *trafiksäkra, miljöanpassade och kostnadseffektiva*.

Sammanfattningsvis finns enligt vår bedömning ett behov av att stämma av utfärdade riktlinjer och den faktiska efterlevnaden av denna gällande fordonshantering.

Görs kalkyler eller andra överväganden om bilar ska köpas eller leasas?

#### **Kontrollmålet är delvis uppfyllt**

Vi konstaterar att det inte görs några kalkyler för att bedöma om en bil ska leasas eller köpas. Däremot anser vi att det görs andra övervägande för om leasing eller köp ska ske.

Utifrån spännvidden i tillämpningen gällande vad som styr om en bil ska leasas eller köpas föreslår vi att även denna fråga ses över inom ramen för kommunledningskontorets initierade översyn av fordonshantering.

Finns policy för kommunens upphandling av leasingbilar/egna bilar vad avser säkerhet, utrustning, miljö?

#### **Kontrollmålet är uppfyllt**

Vi bedömer att det finns krav på de bilar som köps in eller leasas av kommunen, främst ur miljö- och säkerhetssynpunkt, därtill har även förvaltningar lagt till ytterligare krav till sina fordon avseende bland annat arbetsmiljö. Vi bedömer också att det hade varit en fördel om de uppställda kraven samordnades i den utsträckning det är möjligt i syfte att utgöra ett minimikrav i samband med fordon som använts inom Kristianstad kommunkoncern.



Hur sker upphandling av leasingfordon, köp och annat som avser bilen eller reparationer? Vilka rutiner finns för utbyte av leasingbilar?

#### **Kontrollmålet är uppfyllt**

Vi bedömer att det är rimligt att de olika förvaltningarnas/bolagen fordon repareras på auktoriserad märkesverkstad när så behövs utifrån upphandlat ramavtal. Vi föreslår att en uppföljning görs, inom ramen för den interna kontrollen, av att detta sker i enlighet med uppställt ramavtal.

Vi bedömer att det finns rutiner för utbyte av leasingbilar för den kommungemensamma bilpoolens bilar. Vi bedömer vidare att omsorgsförvaltningen på ett effektivt sätt har sett över sina leasingavtal och när det är rimligt att byta de olika bilarna i syfte att klara uppställda mål gällande fossilbränslefrihet till 2020. Vi bedömer även att förfarandet med omfördelning av de olika bilarna sker på ett fungerande vis vilket motverkar att det blir flera bilar som kör för lite eller för mycket.

Vilken intern kontroll finns för verksamheten, ex. körjournaler, nyttjandegrad, drivmedelskostnader etc?

#### **Kontrollmålet är ej uppfyllt**

Vi bedömer att den interna kontrollen vad gäller kommunens bilar inte är tillräcklig med avseende på körjournaler, nyttjandegrad och drivmedelskostnader. Det är vidare otillfredsställande att det inte finns kontroller inlagda i respektive nämnds plan för den interna kontrollen gällande fordonshanteringen. Det är däremot positivt att delar av nämnderna arbetar med någon form av kontroll av sina fordon, även om det skulle vara önskvärt att detta görs i en mera strukturerad form. Vi gör också bedömningen att kommunstyrelsen skulle behöva ha en samordnande roll i denna fråga och följa upp den koncernövergripande kontroll som ska ske avseende fordonshanteringen.

### **3.2. Revisionell bedömning**

Efter genomförd revision och genomgång av samtliga kontrollmål gör vi den samlade bedömningen att kommunen fordon enbart delvis nyttjas på ett ändamålsenligt sätt. Bedömningen baserar vi på att två kontrollmål bedöms som uppfyllda, tre som delvis uppfyllda och två ej uppfyllda.

---

2017-06-28

---

*Lena Salomon*

---

*Emma Ekstén*