

Hylte kommun

Granskning av kommunens
fordonshantering



Innehåll

1. Sammanfattning	2
2. Inledning	4
2.1. Bakgrund.....	4
2.2. Syfte och revisionsfrågor	4
2.3. Genomförande	4
2.4. Revisionskriterier.....	5
3. Granskningsresultat	6
3.1. Ansvar och organisation för fordonshanteringen.....	6
3.2. Kontroll och Uppföljning.....	10
4. Sammanfattande bedömning	13
<i>Bilaga 1: Källförteckning</i>	<i>15</i>

1. Sammanfattning

EY har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Hylte kommun granskat samhällsbyggnadsnämnden i syfte att bedöma om nämnden har en ändamålsenlig hantering och nyttjande av kommunens fordon.

Vår sammanfattande bedömning är att samhällsbyggnadsnämnden inte har en ändamålsenlig hantering av fordonen i kommunen. Vår bedömning grundar sig på att det saknas riktlinjer och policys kring hanteringen av fordon samt att ansvaret för hanteringen av fordon inte grundats i ett formellt beslut. Vi bedömer att detta medför en ottydlighet i fordonsorganisationen vilket vi anser har bidragit till de brister vi har observerat av kontroll och uppföljning av fordon.

Den operativa hanteringen av fordon som bland annat innebär underhåll, service och skadeanmälningar bedömer vi sköts väl. Vi bedömer att en förbättring av hantering och nyttjande av fordonen i stort är en styrningsfråga. Det krävs tydligare bestämmelser för hela kommunen kring vad som är viktigt för att uppnå ett optimalt och effektivt nyttjande av fordonen. Det är även av vikt att stärka uppföljningen för att säkerställa att politiska beslut efterlevs. Därtill är kontroll och uppföljning en viktig aspekt för att minimera risker för onödiga kostnader eller felaktigt nyttjande av fordon och tankkort.

Vi har bland annat gjort följande iakttagelser:

- ▶ I Hylte kommun finns det 119 registrerade fordon varav 70 personbilar, 22 lastbilar, 2 traktorer samt släp och övrigt. 65 leasade och 5 ägda personbilar.
- ▶ Det finns inte några kommunövergripande styrdokument över hanteringen eller ansvaret för fordonen i Hylte kommun.
- ▶ Från intervjuer framgår att nya fordon oftast införskaffas via leasingavtal och att kommunen då använder Kommentus ramavtal för leasing.
- ▶ Det finns inte något officiellt ställningstagande om att kommunen ska välja leasing vid införskaffande av nya fordon. Det finns inte heller något underlag, så som en kostnadskalkyl, om huruvida leasing eller ägande är bäst för kommunen.
- ▶ Från intervjuer har det framgått att uppföljningen av körjournaler inte sker på ett systematiskt vis och att en sammanställning över användningen av fordon inte är uppdaterad.
- ▶ Ett mål i kommunens energi och klimatstrategi var att år 2012 skulle minst 30 procent av det bränsle/drivmedel som används i kommunens tjänstebilar/leasingbilar (inklusive det kommunala fastighetsbolaget) utgöras av förnyelsebara bränslen eller el. Målet är fortfarande inte uppnått.

Utifrån granskningsresultatet rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- ▶ Ta fram kommungemensamma riktlinjer och rutiner för fordonshanteringen.
 - Tydliggöra ansvaret för hanteringen av fordon i kommunen
 - Utvärdera och fatta beslut om kommunen i huvudsak ska äga eller leasa personbilar
 - Uppdatera och förtydliga användarrutiner för fordonen
- ▶ Se över de mål som är kopplade till fordon och drivmedel
 - Vidta åtgärder för att uppnå målet att 30 % av det bränsle/drivmedel som används i kommunens tjänstebilar/leasingbilar (inklusive det kommunala fastighetsbolaget) utgöras av förnyelsebara bränslen eller el.
 - Alternativt bereda fram nya mål kring bränsleförbrukning.

Vi rekommenderar samhällsbyggnadsnämnden att:

- ▶ Stärka uppföljningen av fordonen i kommunen
 - Säkerställa en uppföljning av körjournaler
 - Säkerställa en uppföljning av körsträckor

2. Inledning

2.1. Bakgrund

I Hylte kommun hanteras fordonsparken sedan 2017 av samhällsbyggnadskontoret. I kommunens miljöarbete mellan 2015 till 2018 ingick det för kommunen att inleda en övergång till elbilar i kommunens fordonspark. För att nyttjandet av bilar ska vara effektivt för kommunen är det viktigt att det finns tydliga instruktioner för hur de ska användas på ett optimalt sätt.

Felaktig nyttjande och hantering av kommunens bilar riskerar att medföra höga och onödiga kostnader för kommunen. Mot bakgrund av de risker som generellt föreligger är det relevant att granska hur kommunen hanterar nyttjandet av fordon och hur detta följs upp.

Rättsfall visar att Skatteverket kan beskatta den anställde utifrån dennes dispositionsrätt av fordon, dvs. rätt att nyttja fordonet. Det krävs att Skatteverket kan visa att det funnits dispositionsrätt till bilen. Om myndigheten bevisar detta, är det upp till brukaren att bevisa att ingen (eller ringa) privat användning av bilen har skett, för att undgå beskattning. Även om Skatteverket i sådana frågor brukar göra en samlad bedömning av de olika omständigheterna i varje enskilt fall, kan en förd körjournal vara ett sätt att bevisa att en bil inte använts privat.

De förtroendevalda revisorerna har med bakgrund av detta beslutat att genomföra en granskning av fordonshanteringen i samhällsbyggnadsnämnden.

2.2. Syfte och revisionsfrågor

Granskningens övergripande syfte har varit att bedöma om samhällsbyggnadsnämnden har en ändamålsenlig hantering och nyttjande av kommunens fordon.

I granskningen besvaras följande revisionsfrågor:

- ▶ Har kommunen dokumenterade riktlinjer och policys för fordonshanteringen?
 - Finns relevant utbildning för hantering av fordon?
 - Finns rutiner för att bedöma behovet av fordon i kommunen?
- ▶ Är organisationen och ansvarsfördelningen för hanteringen av fordon tydlig?
- ▶ Sker inköp och leasing av fordon på ett tillfredställande sätt?
- ▶ Hanteras fordonens underhåll, tillbud och skador på ett tillfredställande sätt?
- ▶ Finns fordonen upptagna i kommunens anläggningsregister?
- ▶ Genomförs tillräckliga kontroller och uppföljning av fordonshanteringen?
 - Körjournaler
 - drivmedelsförbrukning
 - drivmedelskort

2.3. Genomförande

Granskningen har skett genom dokumentstudier och intervjuer. Fyra av fem av de förtroendevalda revisorerna har deltagit vid intervjuerna.

Vidare har det genomförts en sammanställning över kostnader för olika typer av drivmedel samt en avstämning mot kommunens avtal för inköp av drivmedel. Stickprov kommer göras på körjournaler på två slumpmässigt utvalda personbilar inom varje nämnds verksamhet.

2.4. Revisionskriterier

2.4.1. Kommunallagen

Kommunstyrelsen ska enligt 6 kap. 1 § kommunallagen (KL) leda och samordna förvaltningen av kommunens angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnders verksamhet. Av 6 kap 2 § KL framgår att styrelsen uppmärksam ska följa de frågor som kan inverka på kommunens utveckling och ekonomiska ställning.

Av 6 kap. 6 § KL framgår att nämnderna var och en inom sitt område ska se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som beslutats av fullmäktige samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Således stadgas att nämnderna har till uppgift att genomföra beslut som fattas i kommunfullmäktige. Nämnderna ska också tillse att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

2.4.2. Skatteverkets rekommendationer avseende körjournaler

Skatteverket rekommenderar att föra körjournal vid användande av arbetsgivares bil främst i tjänst. En anställd ska kunna visa att hen inte har använt bilen privat mer än 10 tillfällen och då kört sammanlagt högst 100 mil per kalenderår. Detta för att den enskilda ska slippa att bli beskattad för bilförmån. Det som skatteverket rekommenderar som punkter i en körjournal är:

- ▶ Bilens registreringsnummer
- ▶ Aktuellt år
- ▶ Datum och mätarställning vid resans start och slut
- ▶ Hur många kilometer den anställda kör varje resa
- ▶ Vilken adress resan startade från och avslutades på
- ▶ Ärende och vilka platser, företag eller kontaktpersoner (behövs inte vid privata resor)
- ▶ Anteckningar om bilförare och tankning med mera.

3. Granskningsresultat

3.1. Ansvar och organisation för fordonshanteringen.

3.1.1. Iakttagelser

I Hylte kommun finns det 119 registrerade fordon varav 70 personbilar, 22 lastbilar, 2 traktorer samt släp och övrigt. Uppdelningen mellan ägande och leasing, samt vilken drivmedelstyp som används av personbilar och lastbilar presenteras i tabell 1 nedanför.

Tabell 1: Fordon i Hylte kommun.

Fordon		Ägande	Leasing	Totalt
Personbilar	Bensin	1	35	36
	Diesel	1	20	21
	Bensin/etanol	3	2	5
	El		5	5
	El hybrider		3	3
	Totalt	5	65	70
Lastbilar				
	Bensin	1		1
	Diesel	6	15	21
	Totalt	7	15	22

Organisation och ansvar

Det finns inte några kommunövergripande styrdokument över hanteringen eller ansvaret för fordonen i Hylte kommun. I årsredovisning från 2017 står det att samhällsbyggnadskontoret har övertagit ansvaret för kommunens fordonspark¹ och anställt en fordonssamordnare. Det finns inte något skrivet i samhällsbyggnadsnämndens reglemente kring hanteringen av fordon i kommunen². Från intervjuer framgår det att fordonssamordnaren var anställd fram tills november 2019 och efter att hans anställning avslutades anställdes nuvarande fordonansvarig. Det är samma innehåll i uppdraget även fast det är olika titlar. Fordonansvarig som är anställd på avdelningen park- och gata jobbar med den operativa hanteringen av fordon. Sedan 2020 finns ytterligare en anställd (extratjänst) som hjälper fordonansvarig med fordonshanteringen. I dokumentet fordonsorganisation finns en lista över de ansvar som ligger på fordonansvarig och de är följande:

► Hanteringen av skadeärenden

Från intervju framkom att rutinen för skadeärenden är att en anmälan om skada upprättas av den verksamhet som brukar fordonet och sedan sköter fordonansvarig kontakt med verkstad och försäkringsbolag. Vid mindre akuta ärenden som till exempel byte av stänkskydd, torkblad och glödlampor, genomför ibland fordonansvarig själv underhållet.

¹ Fordonsparken består av de 8 bilar som ingår i kommunens gemensamma bil-pool som kontaktcentret har hand om.

² Det finns en punkt i samhällsbyggnadens reglemente kring deras ansvar om beslut om att flytta ett fordonsvrak

▶ **Service av fordon**

Det framkom vid intervju att det är verksamheten som meddelar när fordonet larmar för service och då meddelas fordonansvarig som kommer och hämtar fordonet för service och sedan lämnar tillbaka det. Det beskrivs som ett välfungerande arbetssätt där verksamheten kan fortsätta bedriva deras verksamhet utan avbrott. Det framförs dock att det hade varit önskvärt med en lånebil till verksamheten under perioden servicen genomförs.

▶ **Besiktning av fordon**

Fordonansvarig hämtar/lämnar fordon till upphandlad leverantör för besiktning. Finns ett schema för besiktningen.

▶ **Huvudadministratör av automile-körjournal**

Enligt dokumentet "fordonsorganisation" ska körjournalerna uppdateras en gång per månad men från intervju framkom att det inte görs systematiskt. Det finns inte en automatisk rapport från körjournalerna i nuläget och det krävs mycket manuellt arbete från fordonansvarig för att hantera data från körjournalerna. Det uppges att det förts ett resonemang tillsammans med IT för att inhandla ett program som möjliggör automatisk uppdatering av körjournalerna. Vidare uppges att det finns en viss uppföljning av körda mil per fordon men att denna kan utvecklas vidare med ett bättre program kopplat till körjournalerna.

▶ **Omplacering av fordon**

Från intervjuer med enhetschefer inom hemtjänsten framkom att de har vänt sig direkt till kontaktcentret vid behov av fler bilar. Fordonansvarig har inte varit involverade i utbytet av fordon. Fordonansvarig framför att en bättre användning av körjournalerna skulle ge en bättre överblick av möjligheten till omplacering utifrån nyttjandet av fordon.

Vid sakgranskningen framkommer att 14 fordon har omplacerats i förhållande till körsträcka under 2020. Det är fordonansvarig som har genomfört dessa omplaceringar av fordon inom omsorgskontoret.

▶ **Upphandling av fordon**

Genomförs av fordonansvarig efter beställning från kontorschef. Kommunen använder sig av Kommentus ramavtal för leasing av nya bilar.

▶ **Försäljning av fordon**

Skär via avtal³.

▶ **Pool-bilarna**

Fordonansvarig har hand om fakturahantering och service.

Det finns ett dokument på kommunens intranät med rubriken Hylte kommuns fordon. I detta dokument beskrivs att samhällsbyggnadskontoret fått i uppdrag att ta fram en central organisation som ansvarar för användning, service, inköp och leasing av kommunens samtliga fordon. Det framgår att målet med denna organisation är att säkerställa att kommunen har en modern, väl underhållen fordonspark, där antalet fordon stämmer överens med verksamheternas behov. Det framgår vidare att fordonsamordnare ska underlätta för verksamhetsansvarig med arbetsuppgifter inom ovanstående punkter. Dokumentet är inte daterat och det framgår inte vem som tagit fram dokumentet eller om det är antaget av någon tjänsteperson eller politisk instans.

Alkolås

I samma dokument från kommunens intranät med rubriken "Hylte kommuns fordon" finns det beskrivet att alla kommunens bilar ska vara utrustade med alkolås. Det står att detta är ett politiskt beslut och att enskilda verksamheter inte får avlägsna alkolåsen. Vi har begärt att få ta del av beslutet men fått svaret att det inte finns ett formellt politiskt beslut. Utredare på kommunkontoret beskriver vidare att viljan från den politiska majoritetens ledning i kommunen

³ Vi har tagit del av avtal för avyttring av fordon under 3,5 ton. Gäller till och med 31 januari 2022.

har dock varit att det ska vara obligatoriskt med alkoholås i kommunens bilar, med vissa undantag.

Tvättning och städning

Tvättning och städning av samtliga bilar i kommunen (undantaget räddningstjänsten och samhällsbyggnadskontoret) sker tio gånger per år utifrån ett schema. Det är MP-husets⁴ verkstad som genomför tvätt och städ av bilarna. De har även hand om däckbyte och förvaring av däck. Det finns information om tvättning och städning av kommunens fordon på intranätet men det är föråldrad information där bland annat kontaktuppgifter inte längre stämmer.

Utbildning kring hantering av fordon

Det finns inga dokumenterade instruktioner kring användning av fordonen i kommunen. Det framkom av intervjuer att det genomförs en introduktion av nyanställda kring hanteringen av fordon, hur en skadeanmälan genomförs och vem som ska kontaktas vid eventuella problem med bilen. Enheterna *hemtjänsten Hylte* och *sjuksköterskornas team* har en checklista som beskriver de olika delarna som det ska informeras om till nyanställda. I dessa checklistor ingår följande punkter: *alkolås, tankning bränsle/bensinstation/kreditkort, tvätt, parkering och skadeanmälan.*

Behovet av fordon

Det framkom av intervjuer med enheterna på omsorgskontoret att de vid behov av nya bilar äskar medel från närmaste chef och vid beviljande av resurser så förs beställningen vidare till fordonansvarig för upphandling. Det finns för närvarande ingen kommuncentral person att ta hjälp av vid upphandling av nya fordon. Vidare framkom det vid intervjuer att enheterna på omsorgskontoret har tillfälligt fått låna bilar från bil-poolen. Detta lån från kontaktcenter⁵ har gjorts mellan enheterna direkt och inte involverat fordonsansvarig. Vid sakgranskning lyfts att detta är det etablerade arbetssättet.

Leasing eller ägande

Från intervjuer framgår att nya fordon oftast införskaffas via leasingavtal och att kommunen då använder Kommentus ramavtal för leasing. Vi har tagit del av det leasingavtal kommunen via SKL Kommentus har upprättat med Nordea. Alla personbilar leasas genom detta ramavtal där Nordea löpande anskaffar fordon enligt önskemål om modell och varumärke från kommunen. Nordea står som ägare och hyr ut bilen/bilarna till kommunen, som varje månad betalar en leasingavgift.

Det finns inte något officiellt ställningstagande om att kommunen ska välja leasing vid införskaffande av nya fordon. Det finns inte heller något underlag, så som en kostnads kalkyl, om huruvida leasing eller ägande är bäst för kommunen.

Det framkommer från intervju att kommunen har bokfört operationell leasing men efter påpekande från revisor gällande bokföring ska de inför nästa år ändra till finansiell leasing. RKR R5⁶ anger gränsdragningen mellan operationell och finansiella leasing för kommuner och regioner. Avgörande för gränsdragningen är i vilken omfattning som de ekonomiska riskerna och fördelarna med ägandet av leasingobjektet finns hos leasinggivaren (operationell) eller leasingtagaren (finansiell).

⁴ Tillhör arbetsmarknadsenheten. MP-Husets verksamheter grundar sig i att stärka och lotsa individen i resan från arbetslöshet till sysselsättning. Där ingår MP-husets verkstad som bland annat tvättar kommunens bilar.

⁵ Kontaktcenter är de som har hand om bil-poolen.

⁶ Rådet för kommunal redovisning, rekommendation för redovisning av leasing.

Tillbud och skador

I ett dokument från kommunens intranät beskrivs att det vid skada eller problem med ett av Hylte kommuns fordon ska göras en skadeanmälan samt att kontakt ska upprättas med fordonsamordnaren⁷.

Det framgår vidare en kort beskrivning om hur skadeanmälan ska fyllas i och vikten av att detta görs korrekt för att försäkringsbolaget ska täcka kostnaderna. Från intervjuer framkom det att skadeanmälningar till stort sett genomförs på ett korrekt sätt och kommunen har sällan problem med extra kostnader på grund av felaktig hantering av skador.

3.1.2. Bedömning

Vi bedömer att det är en brist att det inte finns några kommunövergripande riktlinjer eller policys för hanteringen av fordon samt att det inte finns något formellt beslut om ansvarsfördelningen. Detta medför att det blir en otydlighet hur hanteringen av fordon ska skötas i kommunen. De dokument som idag finns är föråldrade och innehåller därav en hel del felaktiga uppgifter. Vi finner dock, bedömt utifrån fastställda riktlinjer och förutsättningar, inga större brister i den operativa hanteringen av fordon, bristerna är således mer utifrån ett styrningsperspektiv.

⁷ Dokumentet är inte daterat men troligtvis framtaget när fordonsamordnaren var i tjänst.

3.2. Kontroll och Uppföljning.

3.2.1. Iakttagelser

Tankning och drivmedel

Det framkom av intervjuer att bilarna i kommunens fordonspark inte har några personliga tankkort. Exempelvis har enheten för sjuksköterskor två gemensamma tankkort för deras sju bilar och enheten för hemtjänsten Hylte har fyra tankkort för deras tio bilar. Det framkom från intervjuer att de har en rutin där de sparar kvitton när de tankar. På kvittot skrivs vilken bil (registreringsnummer) som tankats och vem som utfört tankningen. Dessa kvitton används sedan för att attestera fakturorna för drivmedel. Det är enhetscheferna som genomför attesten av fakturorna. Det genomförs inte någon avstämning om tankat drivmedel stämmer överens med körda mil. Det görs däremot en rimlighetsbedömning där de kontrollerar att det inte förekommer några överdrivet stora belopp eller stora förändringar mot tidigare perioder.

Vi har sammanställt en tabell över införskaffade drivmedel under 2020 utifrån leverantörsreskontran. Från tabellen nedan framgår att Hylte kommuns fordon har tankats på Cirkel K, OK-Q8 och QSTAR. Vi har tagit del av SKL Kommentus⁸ ramavtal där Hylte kommun är avropsberättigad och Cirkel K, OK-Q8 och QSTAR ingår som leverantörer.

Tabell 2. Kostnader för Drivmedel 2020

Drivmedel	Leverantör	Summa	Andel
Bensin	CIRCLE K SVERIGE AB	555 151 kr	71%
	OK-Q8 AB	127 706 kr	16%
	QSTAR FÖRSÄLJNING AB	89 947 kr	11%
	Övrigt	13 320 kr	2%
Totalt		786 123 kr	100%
Diesel	CIRCLE K SVERIGE AB	360 011 kr	74%
	OK-Q8 AB	82 422 kr	17%
	QSTAR FÖRSÄLJNING AB	34 075 kr	7%
	Övrigt	11 260 kr	2%
Totalt		487 768 kr	100%
Etanol	CIRCLE K SVERIGE AB	12 800 kr	100%

Uppföljning av körjournaler

Övergripande kontroll av kommunens fordon sker rutinmässigt av fordonansvarig på park- och gata. Detta görs med hjälp av kommunens system för körjournaler. I dokument från intranätet framgår att Hylte kommun 2017 installerade digitala körjournaler i kommunens fordon. Syftet med övergången till digitala körjournaler var att kunna följa upp fordonen och se om det är en jämn användning av fordonen i de olika verksamheterna. Vidare var även en förhoppning att

⁸ SKL Kommentus har i uppdrag att erbjuda offentligsektor avtal inom offentliga köp. Ramavtalet stationstakning 2017 omfattar drivmedel för personbilar och lätta transportfordon.

de skulle kunna sätta miljömål för fordonen som de enkelt skulle kunna följa utifrån de digitala körjournalerna.

Från intervjuer har det framgått att uppföljningen av körjournaler inte sker på ett systematiskt vis och att en sammanställning över användningen av fordon inte är uppdaterad. Som beskrivet tidigare så är det mycket manuellt arbete i hanteringen av data från körjournaler och det beskrevs vid intervju att det därav finns risk för felkällor. Det som kontrolleras är aktuella mätarställningar och hur mycket fordonen kört. Vi har dock inte erhållit någon dokumenterad rutinbeskrivning för hur denna kontroll genomförs.

Vi har tagit del av ett utdrag från automile för mars månad 2020. I utdraget ingår 129 fordon varav 54 av dem visar en körsträcka på 0 km. Från samtal med fordonansvarig framgår att de bilar som har en körsträcka på 0 km troligtvis är avyttrade fordon som har legat kvar i automiles register. Från utdraget framgår det att det är en stor spridning i användningen av bilarna. Den bil som kört längst, en Seat från 2019, har kört 4558 km. Den bil som kört kortast sträcka, en Mazda från 2015, har kört 2 km. Det har framgått från intervjuer att en del av mätarna i bilarna inte fungerar korrekt. Det lyfts i sakgranskningen att det finns ett behov av en översyn av automile mätarna. Det har inte gjorts på grund av tidsbrist men förhoppningen är att den kan genomföras inom kort.

Uppföljning av körsträcka

Som beskrivits tidigare har kommunen ett leasingavtal med Nordea. I leasingavtalet framgår det att Nordea köper fordon från den leverantör som kommunen har anvisat och enligt de villkor som kommunen har förhandlat med leverantören. De villkor som finns upprättade mellan kommun och leverantör finns i avtal som vi har tagit del av. I dessa villkor ingår en servicekostnad per år som förändras i förhållande till antal körda mil. Vi har efterfrågat hur uppföljningen av körsträckan genomförs samt om det är så att kommunen har fått ytterligare kostnader för att de har kört mer mil än vad som är överenskommet i avtalet. Uppföljning av körsträcka görs av fordonansvarig vid service av fordonen. Enligt fordonansvarig så påverkar körda mil restvärdet⁹ på fordonen. Vi har inte fått något tydligt svar på huruvida detta medför extra kostnader för kommunen.

Klimatkompensation

Kommunfullmäktige beslutade den 27 april 2017 om riktlinjer för intern klimatkompensation.

Syftet med intern klimatkompensation är att ge kommunen verktyg att:

- ▶ kompensera för de klimatutsläpp som Hylte kommuns transporter orsakar,
- ▶ ge ett ekonomiskt incitament till att minska klimatbelastande verksamhet,
- ▶ bidra till målen om minskad användning av fossila bränslen och att resor i tjänsten ska ske på ett kostnadseffektivt, miljöanpassat och säkert sätt.

Det framgår i dokumentet att de resor som ska klimatkompenseras är de tjänsteresor som görs av kommunens egen verksamhet. Då övriga resor¹⁰ och arbetsresor inte är inkluderade är det endast de kommunala bilar som ingår i bilpoolen som är aktuella för klimatkompensation. Samtliga bilar i kommunens bilpool är numera el- eller hybridbilar och de är därmed inte aktuella för klimatkompensation, då det är bensin- och dieselbilar som ska klimatkompenseras.

⁹ Vi har fått olika versioner från fordonansvarig och ekonomichef kring restvärdet på fordonen och hur detta hanteras med leasingbolaget.

¹⁰ Övriga resor, t ex hemtjänstens turer, leveranser och transporter av t ex tvätt, mat, post och varor, patientresor, utryckning med räddningsfordon och liknande resor.

Energi- och klimatstrategi för Hylte kommun

Strategin är antagen av kommunfullmäktige den 27 november 2008. En del av syftet med energi- och klimatstrategin är att ta fram konkreta handlingsprogram och identifiera projekt som fodrar ytterligare utredningar. Ett mål i deras handlingsplan var att år 2012 skulle minst 30 % av det bränsle/drivmedel som används i kommunens tjänstebilar/leasingbilar (inklusive det kommunala fastighetsbolaget) utgöras av förnyelsebara bränslen eller el. Målet är fortfarande inte uppnått. Av de leasingbilar kommunen har 2021 drivs 55 bilar av bensin eller diesel (85%), 8 bilar drivs av el/hybrid (12%) och 2 bilar drivs av bensin/etanol (3%). De fem bilar kommunen äger drivs alla av bensin eller diesel.

Anläggningsregister

De flesta av kommunens bilar finns inte med i något anläggningsregister. Vid intervju framkom att anledning är att de flesta bilar är leasade. Vi har fått ett utdrag av anläggningsregister över de ägda bilarna i kommunen. Vi har noterat att två ägda personbilar som finns med i listan över fordon i kommunen inte finns med i anläggningsregistret.

3.2.2. Bedömning

Vi bedömer att kontroll och uppföljning av fordon i kommunen inte är tillräcklig. En mer strukturerad uppföljning hade kunnat bidra till ett mer jämnt användande av fordonen och därmed även möjliggöra ett mer effektivt utnyttjande. Till exempel genom en struktur för omfördelning av fordonen för att täcka eventuella behovsluckor.

Den otillräckliga uppföljningen av körda mil bedöms som en risk för kommunen då det föreligger en okunskap kring extra kostnader som kan uppstå om de överskrider körda mil i serviceavtal.

Det finns inte någon kontroll mellan körda mil och tankat drivmedel. Tillsammans med faktumet att bilarna har gemensamma tankkort medför detta en risk att tankkort nyttjas felaktigt. Vi har inte gjort några iakttagelser som tyder på att detta föreligger men det finns inte heller en kontrollstruktur som minskar riskerna. Då det inte görs någon strukturerad uppföljning av körjournaler och rimligheten i deras körning finns det också en risk att bilar nyttjas för privat bruk. Det finns inte heller några riktlinjer som tydliggör kommunens hållning gällande privat bruk.

Det är en brist att målet från 2012 att minst 30 % av det bränsle/drivmedel som används i kommunens tjänstebilar/leasingbilar ska utgöras av förnyelsebara bränslen inte uppnåtts. Det är dessutom anmärkningsvärt att det inte finns någon uppföljning, beslut om åtgärder eller justeringar utifrån målet.

4. Sammanfattande bedömning

Vår sammanfattande bedömning är att samhällsbyggnadsnämnden inte har en ändamålsenlig hantering av fordonen i kommunen. Vår bedömning grundar sig på att det saknas riktlinjer och policys kring hanteringen av fordon samt att ansvaret för hanteringen av fordon inte grundats i ett formellt beslut. Vi bedömer att detta medför en otydlighet i fordonsorganisationen vilket vi anser har bidragit till de brister vi har observerat av kontroll och uppföljning av fordon.

Den operativa hanteringen av fordon som bland annat innebär underhåll, service och skadeanmälningar bedömer vi sköts väl. Vi bedömer att en förbättring av hantering och nyttjande av fordonen i stort är en styrningsfråga. Det krävs tydligare bestämmelser för hela kommunen kring vad som är viktigt för att uppnå ett optimalt och effektivt nyttjande av fordonen. Det är även av vikt att stärka uppföljningen för att säkerställa att politiska beslut efterlevs. Därtill är kontroll och uppföljning en viktig aspekt för att minimera risker för onödiga kostnader eller felaktigt nyttjande av fordon och tankkort.

Revisionsfrågor	Svar
<p>Har kommunen dokumenterade riktlinjer och policys för fordonshanteringen?</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Finns relevant utbildning för hantering av fordon? ○ Finns rutiner för att bedöma behovet av fordon i kommunen? 	<p>Nej det finns inte några dokumenterade riktlinjer eller policys för fordonhanteringen i kommunen.</p> <p>Det uppges vid intervjuer att utbildning/introduktion görs av nyanställda kring hanteringen av fordon. Vi har inte mottagit någon dokumentation som styrker detta.</p> <p>Det framkom från intervjuer att behovet av fordon görs ute i verksamheterna och de äskar medel till detta från närmaste chef. Om det finns resurser till nya fordon lämnas det till fordonansvarig för upphandling.</p>
<p>Är organisationen och ansvarsfördelningen för hanteringen av fordon tydlig?</p>	<p>Nej det finns inga beslutade riktlinjer, reglemente eller liknande som beskriver ansvarsfördelningen för hantering av fordon i kommunen.</p>
<p>Sker inköp och leasing av fordon på ett tillfredställande sätt?</p>	<p>Den största delen av fordon i kommunen är leasade men det finns inget beslut kring detta. Det finns inte heller något underlag som beskriver varför leasing skulle vara mer fördelaktigt än eget ägande.</p> <p>I nuläget finns det inte någon kommuncentral person som hjälper till med upphandlingen av nya fordon och fordonansvarig får därav ta ett stort ansvar i detta.</p>
<p>Hanteras fordonens underhåll, tillbud och skador på ett tillfredställande sätt?</p>	<p>Ja, det finns en rutin för tvättning och städning av fordonen. Det finns även en fungerande rutin för underhåll, service och anmälningar/reparation av skador.</p>
<p>Finns fordonen upptagna i kommunens anläggningsregister?</p>	<p>Delvis, vi har tagit del av ett anläggningsregister över de ägda fordonen men det saknas för leasade fordon.</p>
<p>Genomförs tillräckliga kontroller och uppföljning av fordonshanteringen?</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Körjournaler ○ drivmedelsförbrukning 	<p>Nej, Den uppföljning som görs av körjournaler bör utvecklas så att kommunen kan få en bättre uppfattning kring nyttjandet av fordon.</p>

<ul style="list-style-type: none">○ drivmedelskort	
--	--

Utifrån granskningsresultatet rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- ▶ Ta fram kommungemensamma riktlinjer och rutiner för fordonshanteringen
 - Tydliggöra ansvaret för hanteringen av fordon i kommunen
 - Utvärdera och fatta beslut om kommunen i huvudsak ska äga eller leasa personbilar
 - Uppdatera och förtydliga användarrutiner för fordonen
- ▶ Se över de mål som är kopplade till fordon och drivmedel
 - Vidta åtgärder för att uppnå målet att 30 % av det bränsle/drivmedel som används i kommunens tjänstebilar/leasingbilar (inklusive det kommunala fastighetsbolaget) utgörs av förnyelsebara bränslen eller el.
 - Alternativt bereda fram nya mål kring bränsleförbrukning.

Vi rekommenderar samhällsbyggnadsnämnden att:

- ▶ Stärka uppföljningen av fordonen i kommunen
 - Säkerställa en uppföljning av körjournaler
 - Säkerställa en uppföljning av körsträckor

Hylte den 2 juli 2021



Malin Lundberg
EY

Bilaga 1: Källförteckning

Intervjuade funktioner:

- ▶ Fordonansvarig
- ▶ Enhetschef för Park-, gatu- och lokalvårdsenheten
- ▶ Enhetschef för hemtjänsten Hylte
- ▶ Enhetschef för sjuksköterskornas team
- ▶ Samhällsbyggnadschef
- ▶ Ordförande samhällsbyggnadsnämnden
- ▶ Ekonomichef

Medverkat vid intervjuerna:

- ▶ Ingemar Steneteg, förtroendevald revisor
- ▶ Stigert Vinterqvist, förtroendevald revisor
- ▶ Kristina Joansson, förtroendevald revisor
- ▶ Jens Bäckman, förtroendevald revisor
- ▶ Ove Gustafsson, förtroendevald revisor

Dokument:

- ▶ Arbetsfördelning fordon
- ▶ Lista över fordon i kommunen
- ▶ Lista över ramavtal för bränsle
- ▶ Avtal mellan Hylte och Automile
- ▶ Utdrag från uppföljning med automile
- ▶ Avtal för försäljning av bilar
- ▶ Dokument som är kopplade till fordon från intranätet
- ▶ Riktlinje för intern klimatkompensation
- ▶ Energi- och klimatstrategi för Hylte kommun
- ▶ Checklistor för introduktion inom hemtjänsten och för sjuksköterskor
- ▶ Leasingavtal med Nordea
- ▶ Serviceavtal