

Revisionsrapport

Granskning av fordons- användningen

Emmaboda kommun

Caroline Liljebjörn
Certifierad kommunal
revisor

14 juni 2018

Innehållsförteckning

1.	Revisionell bedömning och rekommendationer.....	2
1.1.	Rekommendationer.....	3
2.	Inledning	5
2.1.	Bakgrund	5
2.2.	Revisionsfråga och kontrollmål.....	5
2.3.	Metod och avgränsning	5
3.	Policy och riktlinjer	7
4.	Iakttagelser och bedömningar	8
4.1.	Finns det en kartläggning över vilka typer av tjänsteresor som behöver utföras och till vilka volymer har dessa beräknats uppdelat på förvaltning?.....	8
4.1.1.	Iakttagelser	8
4.1.2.	Bedömning.....	9
4.2.	Är ansvar och organisation för verksamheten ändamålsenlig och tydlig?	9
4.2.1.	Iakttagelser	9
4.2.2.	Bedömning.....	10
4.3.	Finns det en ändamålsenlig transportplanering?	11
4.3.1.	Iakttagelser	11
4.3.2.	Bedömning.....	12
4.4.	Är bokningssystemet ändamålsenligt?.....	12
4.4.1.	Iakttagelser	12
4.4.2.	Bedömning.....	13
4.5.	Är standarden på fordonen ändamålsenlig?	13
4.5.1.	Iakttagelser	13
4.5.2.	Bedömning.....	14
4.6.	Är antalet fordon rimligt i förhållande till utnyttjande?	14
4.6.1.	Iakttagelser	14
4.6.2.	Bedömning.....	15
4.7.	Motsvarar försäkringsskyddet den verksamhet som fordonen används till?16	
4.7.1.	Iakttagelser	16
4.7.2.	Bedömning.....	16
4.8.	Finns det en god intern kontroll avseende hantering av fordonen, till exempel avseende körjournaler, årskalkyler per bil, bensinförbrukning per bil, tankkort etc?16	
4.8.1.	Iakttagelser	16
4.8.2.	Bedömning.....	17

1. *Revisionell bedömning och rekommendationer*

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Emmaboda kommun har PwC genomfört en granskning av fordonshanteringen. Granskningens syfte har varit att besvara revisionsfrågan om kommunstyrelsen och nämnderna säkerställer att logistikplaneringen är ändamålsenlig och ekonomiskt tillfredsställande samt om den interna kontrollen avseende fordonen är tillräcklig.

Den sammanfattande bedömningen är att kommunstyrelsen och nämnderna endast till viss del säkerställer att logistikplaneringen är ändamålsenlig och ekonomiskt tillfredsställande. Vi anser att den interna kontrollen avseende fordonen i allt väsentligt är tillräcklig. Den sammanfattande bedömningen grundar sig på att tre kontrollmål bedöms vara uppfyllda, att tre kontrollmål bedöms vara delvis uppfyllda samt att två kontrollmål bedöms vara ej uppfyllda. Bedömningen av respektive kontrollmål framgår nedan och görs på skalan *uppfyllt, delvis uppfyllt* respektive *ej uppfyllt*.

1. Finns det en kartläggning över vilka typer av tjänsteresor som behöver utföras och till vilka volymer har dessa beräknats?

Vi bedömer att kontrollmålet som ej uppfyllt. Vi konstaterar att det inte finns någon kartläggning över vilka typer av tjänsteresor som behöver utföras och därmed framgår det inte heller till vilka volymer dessa har beräknats. Vi anser att en kartläggning bör ligga till grund för dimensionering och uppföljning av antalet fordon.

2. Är ansvar och organisation för verksamheten ändamålsenlig och tydlig?

Vi bedömer att kontrollmålet som ej uppfyllt. Vi har bland annat identifierat att viss otydlighet föreligger när det gäller anskaffning och användning av fordon samt tekniska nämndens debitering av kostnader till nämnderna. Se vidare avsnitt 1.2.

3. Finns det en ändamålsenlig transportplanering?

Vi bedömer kontrollmålet som delvis uppfyllt eftersom det till delar finns en ändamålsenlig transportplanering. Det baserar vi på att det vidtagits åtgärder för att planera verksamheten och utnyttjandet av fordonen, men att det saknas en övergripande transportplanering inom nämnderna.

4. Är bokningssystemet ändamålsenligt?

Vi bedömer kontrollmålet som uppfyllt. Vi finner att bokningssystemet är ändamålsenligt eftersom kostnaden debiteras med timtaxa vilket innebär att nyttjandet troligtvis styrs mot att fordonen används för längre resor eller att andra resesätt undersöks. Vi ser det som positivt att hanteringen är automatiserad.

5. Är standarden på fordonen ändamålsenlig?

Vi bedömer kontrollmålet som delvis uppfyllt. Det baserar vi på att de fordon som brukas mest byts ut kontinuerligt och att fordonen anpassas till verksamhetens behov. Vi anser dock att det bör utarbetas en handlingsplan för att säkerställa att anskaffning av nya fordon görs utifrån kommunfullmäktiges mål om en fossilbränslefri och säkerhetsklassad fordonspark till år 2030. Vi anser vidare att målen bör åtföljas av tilldelade resurser.

6. Är antalet fordon rimligt i förhållande till utnyttjandet?

Vi bedömer kontrollmålet som delvis uppfyllt. Som exempel kan nämnas att inom socialnämndens verksamhet finns flera fordon som körs under 50 mil per månad. Vi anser det finns en gräns för när det inte är lönsamt att anskaffa en leasingbil utan att behovet borde kunna lösas på annat sätt. Ett riktmärke är att ett fordon bör kunna nyttjas över 1 000 mil/år.

7. Motsvarar försäkringsskyddet den verksamhet som fordonen används i?

Vi bedömer kontrollmålet som uppfyllt eftersom försäkringsskyddet motsvarar den verksamhet som fordonen används till. Det baserar vi på att fordonen är helförsäkrade.

8. Finns det en god intern kontroll avseende hanteringen av fordonen, till exempel avseende körjournaler, årskalkyler per bil, bensinförbrukning per bil och tankkort?

Vi bedömer kontrollmålet som uppfyllt. Det baserar vi på att det förs körjournaler i fordonen som ingår i bilpoolen och att stickproven visar att körjournalerna är i god ordning och att uppgifterna i stor utsträckning är ifyllda, att det finns ett tankkort per registreringsnummer samt att de förvaras på ett tillräckligt säkert sätt. Vidare gör rapporteringen av körda mil att det möjligt att genomföra analyser av bränsleförbrukningen per fordon.

1.1. Rekommendationer

Utifrån genomförd granskning lämnar vi följande rekommendationer till kommunstyrelsen och nämnderna:

- Vi anser att det bör genomföras en kartläggning av vilka typer av tjänsteresor som behöver utföras och till vilka volymer som dessa beräknas uppgå till. Kartläggningen bör ligga till grund för dimensionering och uppföljning av antal fordon.
- Upphandling av leasingtjänster bör genomföras.
- Vi anser att det bör utfärdas tydligare riktlinjer för användning av fordonen. Det gäller till exempel för i vilka situationer som brukare kan transporteras inom socialtjänsten. Till exempel kan huvudregeln vara att brukare ska använda sig av allmänna färdmedel, färdtjänst eller egna fordon och själva stå för transportkostnader. Om dessa färdmedel av särskilda skäl inte kan användas för att genomföra insatsen ska detta framgå av genomförandeplanen.

- Vi anser att det i slutet av varje verksamhetsår bör göras en avstämning mellan tekniska nämnden och övriga nämnder samt att eventuellt över- respektive underskott i fordonsverksamheten regleras mellan nämnderna.
- För närvarande sker debiteringen av kostnader från tekniska nämnden till socialnämnden genom ett pris/mil, vilket vi inte anser spegla kostnadsbilden eftersom en stor del av kostnaderna är fasta och endast en mindre del påverkas av körsträckan. Vi anser att en fast kostnad i kombination med ett pris/mil för att täcka kostnader som direkt påverkas av körd sträcka vore att föredra. Det skulle tydliggöra att kostnaderna endast kan reduceras väsentligt genom att antal fordon minskas. Ett annat sätt att tydliggöra kostnaderna är att dessa debiteras användande nämnd via ett kostnadsställe per fordon.
- Vi anser vidare att förändringar som påverkar nämndernas budget bör hanteras i samband med budgetprocessen.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Emmaboda kommun använder sig av transporter i verksamheten. De förtroendevalda revisorerna har i sin riskanalys identifierat en risk i samband med utnyttjandet av kommunens fordon.

2.2. Revisionsfråga och kontrollmål

Granskningen ska besvara följande revisionsfråga:

- Säkerställer kommunstyrelsen och nämnderna att logistikplaneringen är ändamålsenlig och ekonomiskt tillfredsställande samt är den interna kontrollen avseende fordonen tillräcklig?

Granskningen sker baserat på följande revisionskriterier:

- Kommunallagen kap 6 § 6 st 2
- Interna riktlinjer

Följande kontrollmål ska besvaras av granskningen:

- Finns det en kartläggning över vilka typer av tjänsteresor som behöver utföras och till vilka volymer har dessa beräknats?
- Är ansvar och organisation för verksamheten ändamålsenlig och tydlig?
- Finns det en ändamålsenlig transportplanering?
- Är bokningssystemet ändamålsenligt?
- Är standarden på fordonen ändamålsenlig?
- Är antalet fordon rimligt i förhållande till utnyttjandet?
- Motsvarar försäkringsskyddet den verksamhet som fordonen används i?
- Finns det en god intern kontroll avseende hantering av fordonen, till exempel avseende körjournaler, årskalkyler per bil, bensinförbrukning per bil och tankkort?

2.3. Metod och avgränsning

Granskningen avgränsas till att omfatta resor i tjänsten som görs av kommunens anställda med kommunens fordon.

Vi har genomfört intervjuer med: utvecklingsstrateg, tekniska kontoret, registrator/nämndssekreterare tekniska kontoret, enhetschef socialpsykiatrin, enhetschef hälso- och sjukvård samt enhetschef äldreomsorgen Emmaboda Norra. Kompletterande uppgif-

ter har inhämtats via telefon från förvaltningssekreterare bildningsförvaltningen och förvaltningsekonomen på tekniska kontoret.

Vi har tagit del av följande information: resepolicy Emmaboda kommun, trafiksäkerhetsrutiner för socialnämnden i Emmaboda kommun, PM debitering kostnader bilar, statistik över körda mil år 2016 och 2017, utdrag från ekonomisystemet över fordonskostnader samt förteckning från Trafikverket över fordonsinnehavet per 1 december 2017.

Rapporten har varit föremål för sakgranskning av intervjuade personer.

3. Policy och riktlinjer

Det finns en resepolicy¹ från år 2016 som syftar till att tydliggöra och styra resor och möten som görs i tjänsten. Resorna ska ske på ett kostnadseffektivt och säkert sätt utifrån en god arbetsmiljö och tillräcklig säkerhet.

Innan resan ska det övervägas om det är möjligt att ersätta resan exempelvis med telefon- eller webbkonferens samt om det är möjligt att gå, cykla eller resa med buss/tåg. Om resan kräver bil ska i första hand kommunens bilar eller hyrbil användas. Egen bil ska användas i tjänsten i så liten utsträckning som möjligt.

I budget 2017 finns målet att kommunens fordonspark ska vara fossilbränslefri och säkerhetsklassad till år 2030.² Det har tagits fram en plan för hur målet avseende persontransporter och arbetsfordon/maskiner ska uppnås.³

Socialnämnden har antagit trafiksäkerhetsrutiner i november 2010.⁴ I rutinen regleras ansvaret för socialnämnden, förvaltningschefen och för medarbetare inom nämndens verksamhetsområden. Medarbetare ska följa de lagar och regler som finns för trafikanter och uppträda som en förebild i trafiken. Vidare stadgas att kommunens tjänstebilar under inga omständigheter får användas till att skjutsa privata personer så som brukare, klienter, kunder etc. om det inte ingår i arbetstagarens arbete. Undantag görs endast om närmaste chef ger sitt godkännande.

Det finns ytterligare rutiner på internet (Emmanet) för hur kommunens fordon ska användas.

¹ KF § 57/2016-06-13

² KF § 125/2016-12-12

³ KF § 30/2018-03-26

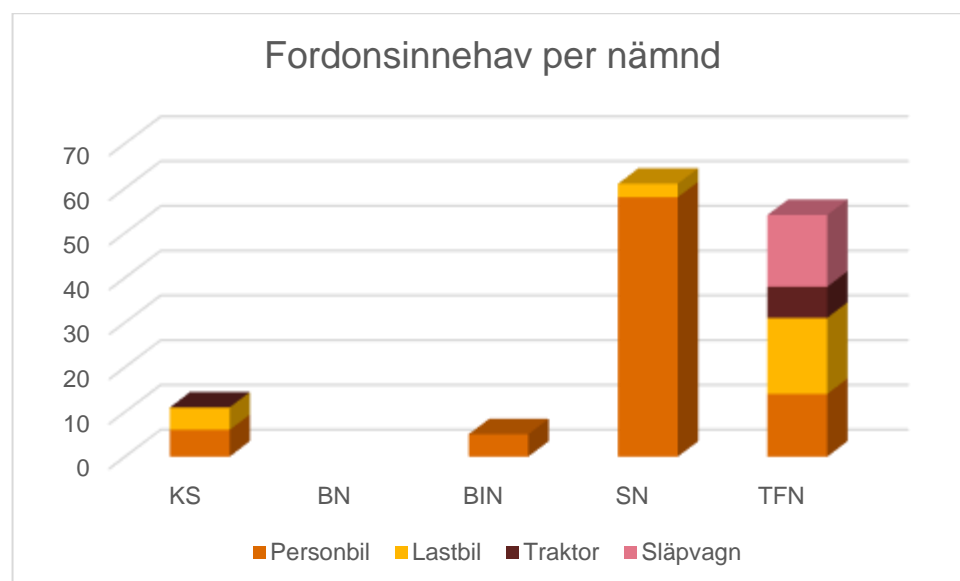
⁴ SN § 110/2010-11-24

4. Iakttagelser och bedömningar

4.1. Finns det en kartläggning över vilka typer av tjänsteresor som behöver utföras och till vilka volymer har dessa beräknats uppdelat på förvaltning?

4.1.1. Iakttagelser

Det används fordon i ett flertal av kommunens verksamheter. I diagrammet framgår antalet fordon per kategori för styrelse/nämnd.



Nedan följer en översiktlig beskrivning:

Kommunstyrelsen (KS) samt bilpoolen: Det finns en bilpool med fem stycken leasade personbilar, varav en är av typen elhybrid. Kommunstyrelsen nyttjar bilpoolen, som administreras av teknik- och fritidsnämnden. IT-avdelningen har två fordon, en personbil och en lätt lastbil. Frivilliga resursgruppen (FRG) disponerar fyra stycken lastbilar (militära) från år 1975.

Bygg- och miljönämnden (BN): Nämndens tjänstemän nyttjar bilpoolen vid förrättning till exempel för tillsynsärenden inom miljö- och hälsoområdet.

Bildningsnämnden (BIN): Nämnden har fem fordon i delar av verksamheten. Fordonen ägs av kommunen. Verksamheterna Glasfactory och LSS barn/ungdom nyttjar varsitt fordon, som leasas. Nämnden nyttjar även bilpoolen.

Socialnämnden (SN): Fordon används inom de flesta av nämndens verksamheter. Under år 2017 uppgår antalet personbilar till 58 stycken och antalet lastbilar till tre. Samtliga fordon utom en VW Pickup leasas. 27 av fordonen är av typen elhybrid.

Teknik- och fritidsnämnden (TFN): Nämnden har 14 personbilar, 17 lastbilar, 7 traktorer och 16 släpvagnar i verksamheten. Sju av släpvagnarna har avyttrats under år 2018. Fordonen nyttjas till exempel inom teknisk service och inom fritidsverksamheten. Elva av fordonen leasas, resterande ägs av kommunen. Det finns ett fåtal fordon som har miljöklass EURO 5 eller 6.

I intervjuerna beskrivs att det inte skett någon kartläggning över vilka typer av tjänstereor som behöver utföras och vilka volymer som det rör sig om.

4.1.2. Bedömning

Vi konstaterar att det inte finns någon kartläggning över vilka typer av tjänstereor som behöver utföras och därmed framgår det inte till vilka volymer dessa har beräknats. Vi anser att en kartläggning bör ligga till grund för dimensionering och uppföljning av antalet fordon.

Kontrollmålet bedöms som ej uppfyllt.

4.2. Är ansvar och organisation för verksamheten ändamålsenlig och tydlig?

4.2.1. Iakttagelser

Teknik- och fritidsnämnden ansvarar för att anskaffa fordon till kommunens samtliga verksamheter samt att sköta bilpoolen vid kommunkontoret. I uppdraget ingår att beställa fordon och tankkort samt att sälja fordon som inte används. Leasingfordonen finansieras genom Nordea. Avtal finns, men är inte förnyat de senaste åren.

Teknisk service⁵ sköter in- och utvändig rengöring, byte av däck och service av samtliga kommunens fordon.

Tekniska förvaltningen har en bilgrupp där berörda tjänstemän träffas ungefär en gång i kvartalet för att diskutera fordonsparkens status, verksamhetens behov och ekonomi. Kostnader för fordonen inom till exempel socialförvaltningen fördelas genom ett pris/mil. I intervjuerna beskrivs att det föreligger vissa missförstånd när det gäller vilka kostnader som tekniska förvaltningen ska bära och vilka som ska bäras av nyttjande förvaltning. Bildningsförvaltningen ersätter teknisk service för skötsel av fordonen per timme.

Tekniska förvaltningen beskriver att det är återkommande problem med skador på fordonen och borttappade nycklar. Detta har resulterat i att reparationskostnaderna ökat och så att de inte längre täcks av det framräknade priset/mil. Priset är beräknat att täcka reparationer och reservdelar som behövs vid ett normalt slitage. För att enheterna som använder fordonen ska få ett incitament att minska kostnaderna vill tekniska förvaltningen fortsättningsvis att respektive enhet ska få bära kostnader som kan hänföras till onormalt slitage som skador, påkörningar med mera. Det avser till exempel självrisker, reparationer, reservdelar samt ett pålägg för personalkostnaderna för verkstad och administration. Ett PM har upprättats som beskriver den nya rutinen. I intervjuerna beskrivs att övriga förvaltningschefer har informerats om ändringen.

⁵ Ingår i tekniska kontorets verksamhetsområde

I intervjuerna framkommer även andra synpunkter på hur fordonen används. Det gäller till exempel matdistribution inom hemtjänsten där matlådor fraktas i bilarnas säten istället för i bagageutrymmet och att personalen skjutsar brukare inom socialpsykiatrin.

Inom socialförvaltningens verksamheter framkommer synpunkter på att kostnaden för fordonen har ökat väsentligt under de senaste åren. Vi har granskat intäkter och kostnader avseende tekniska nämndens uthyrning av fordon till socialförvaltningen. Kostnaderna utgörs av hyra och leasing av fordonen, reservdelar, reparation och underhåll, drivmedel, fordonsskatt, försäkring, självrisker samt kostnader för del av vissa tjänster som arbetar med att sköta och administrera fordonen. Intäkterna utgörs av interna intäkter från socialförvaltningen samt en mindre del avseende försäljning av fordon.

I tekniska nämndens redovisning framgår intäkter och kostnader för socialförvaltningens fordon. I tabellen visas åren 2014 och 2017. Kostnaderna har ökat successivt och särskilt mellan åren 2016 och 2017 vilket till största del beror på högre kostnader för hyra/leasing samt högre kostnader för reparation och underhåll samt reservdelar. Se vidare avsnitt 4.5. Intäkterna överstiger kostnaderna samtliga år.

<i>Socialförvaltningens fordon (i tkr)</i>	2017	2016	2015	2014
Intäkter	3 836	2 829	2 647	2 676
Kostnader	-3 248	-2 447	-2 076	-1 970
Netto	588	382	571	706
Varav kostnader för hyra/leasing	-1 296	-839	-640	-689

Vi har även granskat intäkter och kostnader avseende bilpoolen som tekniska nämnden tillhandahåller vid kommunkontoret. Beloppen för år 2014 till 2017 framgår av tabellen nedan. Kostnaderna har minskat successivt mellan åren på grund av färre fordon och lägre utnyttjande. Se vidare avsnitt 4.4. Kostnaderna överstiger intäkterna samtliga år.

<i>Bilpoolen (i tkr)</i>	2017	2016	2015	2014
Intäkter	239	232	340	335
Kostnader	-364	-390	-413	-473
Netto	-125	-158	-73	-138

4.2.2. *Bedömning*

Vi bedömer att ansvar och organisation av verksamheten inte fullt ut är ändamålsenlig och tydlig eftersom det föreligger områden som bör förtydligas. Vi har bland annat identifierat att viss otydlighet föreligger när det gäller anskaffning och användning av fordon samt tekniska nämndens debitering av kostnader till nämnderna.

Det är en brist att avtalet med Nordea inte konkurrensutsatts.

Vi anser att det bör utfärdas tydligare riktlinjer för användning av fordonen. Det gäller till exempel för i vilka situationer som brukare kan transporteras inom socialtjänsten. Till exempel kan huvudregeln vara att brukare ska använda sig av allmänna färdmedel, färdtjänst eller egna fordon och själva stå för transportkostnader. Om dessa färdmedel av sär-

skilda skäl inte kan användas för att genomföra insatsen ska detta framgå av genomförandeplanen.

Vi anser att det i slutet av varje verksamhetsår bör göras en avstämning mellan tekniska nämnden och övriga nämnder samt att eventuellt över- respektive underskott i fordonsverksamheten regleras mellan nämnderna.

För närvarande sker debiteringen av kostnader från tekniska nämnden till socialnämnden genom ett pris/mil, vilket vi inte anser spegla kostnadsbilden eftersom en stor del av kostnaderna är fasta och endast en liten del påverkas av körsträckan. Vi anser att en fast kostnad i kombination med ett pris/mil för att täcka kostnader som direkt påverkas av körd sträcka vore att föredra. Det skulle tydliggöra att kostnaderna endast kan reduceras väsentligt genom att antal fordon minskas. Ett annat sätt att tydliggöra kostnaderna är att dessa debiteras användande nämnd via ett kostnadsställe per fordon.

Vi rekommenderar vidare att förändringar som påverkar nämndernas budget bör hantearas i samband med budgetprocessen.

Kontrollmålet bedöms som ej uppfyllt.

4.3. Finns det en ändamålsenlig transportplanering?

4.3.1. Iakttagelser

Transportplaneringen sker baserat på behovet i verksamheten och har beskrivits i de intervjuer som vi genomfört:

Socialpsykiatrin

Fordonen används vid besök hos brukare och för att skjutsa brukare till möten med myndigheter. Resorna görs både inom och utom kommunen. Planeringen av resor sker för två veckor åt gången, men blir inte definitiv förrän samma morgon. För nyttjande av kommunbilarna prioriteras längre resor framför korta. Egna fordon används.

Kommunens hälso- och sjukvård

Sjuksköterskorna är mellan 10 till 14 stycken dagtid och de har 11 personbilar att tillgå. Verksamheten är uppdelad geografiskt. Varje sköterska planerar självständigt när insatserna hos brukarna ska göras. De flesta insatser görs under morgon och förmiddag vilket innebär att det finns ledig kapacitet bland fordonen under övriga tider på dygnet.

Rehabiliteringen har en lastbil med elektisk brygga och två små skåpbilar. Fordonen används till att frakta hjälpmedel till brukarna i kommunen. Personalen, som är sju till antalet, bokar fordonen vid behov.

Äldreomsorgen: Emmaboda norra

Verksamheten omfattar det särskilda boendet Bjurbäcksgatan 46 och hemtjänst i de centrala delarna av Emmaboda. Inom hemtjänsten finns tre arbetsgrupper som har varsin kommunbil att tillgå. Grupperna arbetar i geografiskt uppdelade områden för att underlätta planeringen av insatser. Eftersom brukarna kontinuerligt kontaktar verksamheten för att få insatser utförda sker den detaljerade planeringen av fordonens nyttjande löpande.

Bildningsförvaltningen

Fordonen inom bildningsförvaltningen är stationerade vid den verksamhet som nyttjar dem enligt följande: bildningskontoret (1 fordon), kulturskolan (2 fordon), centrala barn- och elevhälsan (1 fordon) samt förskolan (1 fordon). Anmälan om att nyttja fordonen inom respektive verksamhet görs till bilansvarig. För två av fordonen sker bokning via kalenderfunktionen i mejlsystemet. Om verksamheten inom andra delar av förvaltningen vill nyttja fordonen görs förfrågan till förvaltningssekreteraren.

4.3.2. Bedömning

Vi bedömer att det till delar finns en ändamålsenlig transportplanering. Det baserar vi på att det vidtagits åtgärder för att planera verksamheten och utnyttjandet av fordonen, men att det saknas en övergripande transportplanering inom nämnderna.

Kontrollmålet bedöms som delvis uppfyllt.

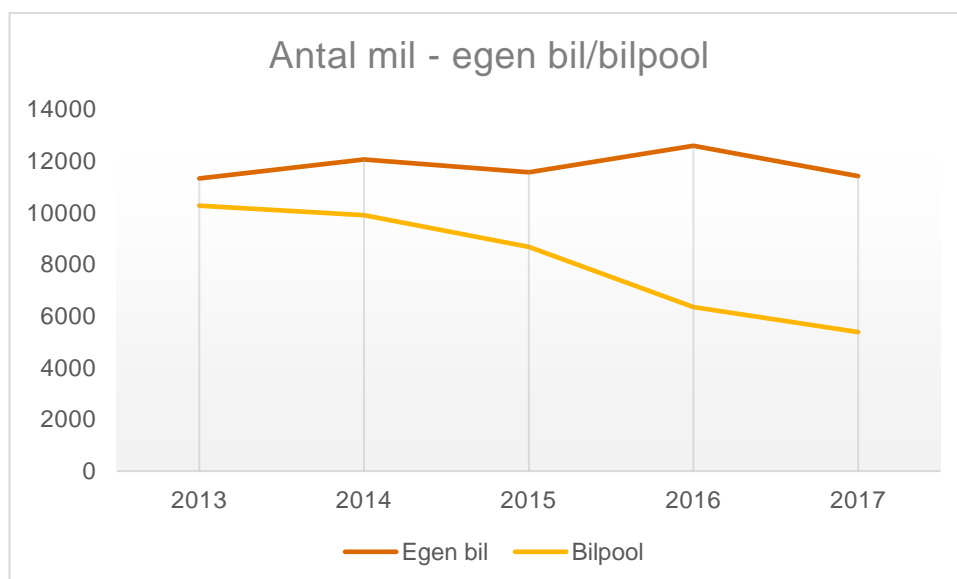
4.4. Är bokningssystemet ändamålsenligt?

4.4.1. Iakttagelser

Bilpoolen som finns vid kommunledningskontoret består av fem personbilar som bokas via intranätet Emmanet. Fordonen tillhandahålls av tekniska kontoret. Vid bokning anges mellan vilka tider som fordonen ska nyttjas.

Kostnaden fördelas via timtaxa som är högre på dagtid än på natten. Vid bokning anges kostnadsställe. Bekräftelse på bokningen skickas via mejl där även kostnaden framgår. Bokningssystemet är integrerat med ekonomisystemet. Överföring av transaktioner sker en gång i månaden.

I diagrammet visas körda mil med fordonen i bilpoolen samt antal mil som ersatts vid resa med egen bil respektive år 2013-2017.



Nyttjandet av bilpoolen minskade när den nya taxan introducerades för två år sedan. I intervjun beskrivs att trots större bilinnehav i verksamheten är det fler som åker kollektivt. Det bekräftas av biljettkostnaderna som ökat från 339 tkr år 2014 till 639 tkr år 2017.

4.4.2. Bedömning

Vi bedömer att bokningssystemet är ändamålsenligt eftersom kostnaden debiteras med timtaxa vilket innebär att nyttjandet troligtvis styrs mot att fordonen används för längre resor eller att andra resesätt undersöks. Vi ser det som positivt att hanteringen är automatiserad.

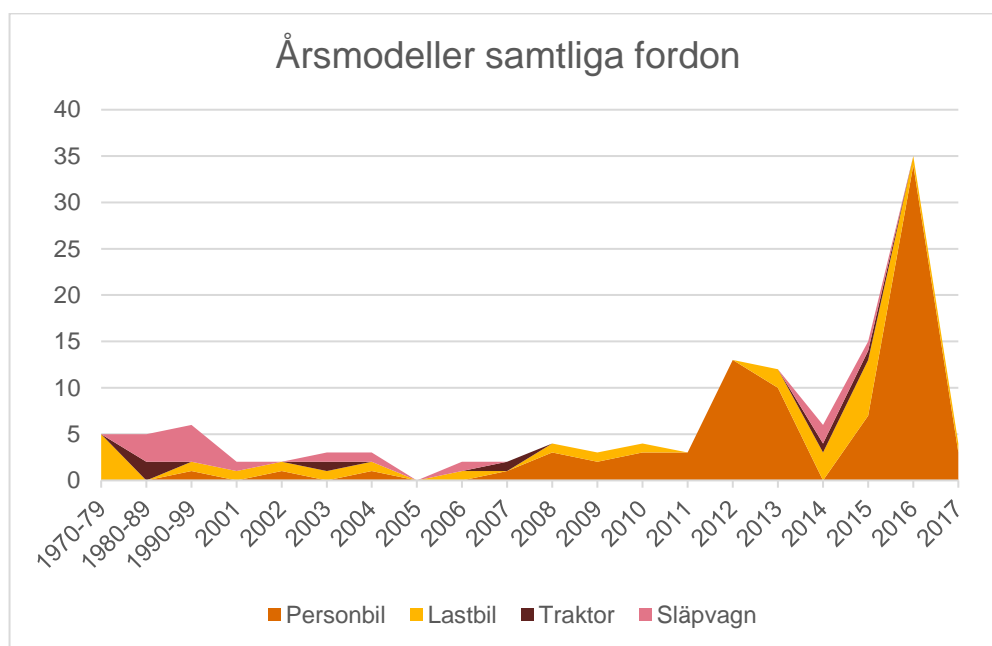
Kontrollmålet bedöms som uppfyllt.

4.5. Är standarden på fordonen ändamålsenlig?

4.5.1. Iakttagelser

Av kommunens fordon är huvuddelen anskaffade från år 2012 och senare. Under år 2016 och 2017 har 36 personbilar köpts in. Av dessa är 28 elhybrider (Toyota Yaris Hybrid) och 8 har miljöklass EURO 6 (Dacia Duster/Renault Trafic). Samtliga intervjuade beskriver att fordonen har den standard som behövs i verksamheten. De, inom hemtjänsten och av sjuksköterskorna, som kör i kommunens ytterområden och de som kör nattetid har lite större fordon med fyrhjulsdrift, till exempel Dacia Duster.

I diagrammet nedan visas årsmodellerna för samtliga fordon som ägs av Emmaboda kommun.



Att successivt gå över till fordon med högre miljöklass ligger i linje med kommunens mål om en fossilbränslefri fordonspark senast år 2030. I intervjuerna beskrivs att det inte tillskjuts några extra budgetmedel för att finansiera den högre kostnaden som det innebär att till exempel anskaffa elhybrider.

De totala kostnaderna för kommunens fordon har ökat med 0,5 mnkr mellan år 2016 och 2017 på grund av nyanskaffningarna.

4.5.2. Bedömning

Vi bedömer att standarden på fordonen delvis är ändamålsenlig. Det baserar vi på att de fordon som brukas mest byts ut kontinuerligt och att fordonen anpassas till verksamhetens behov. Vi anser dock att det bör utarbetas en handlingsplan för att säkerställa att anskaffning av nya fordon görs utifrån kommunfullmäktiges mål om en fossilbränslefri och säkerhetsklassad fordonspark till år 2030. Vi anser vidare att målen bör åtföljas av tilldelade resurser.

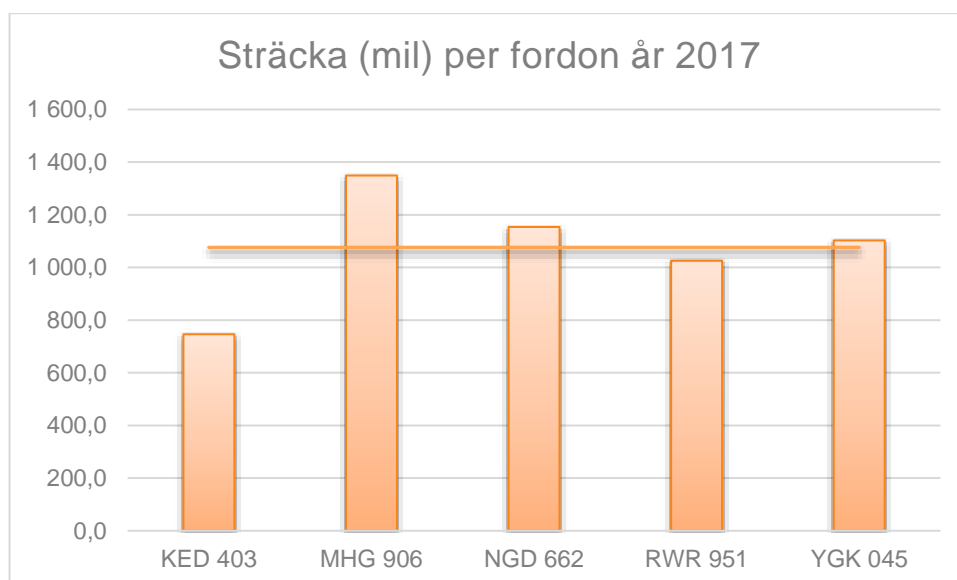
Kontrollmålet bedöms som delvis uppfyllt.

4.6. Är antalet fordon rimligt i förhållande till utnyttjande?

4.6.1. Iakttagelser

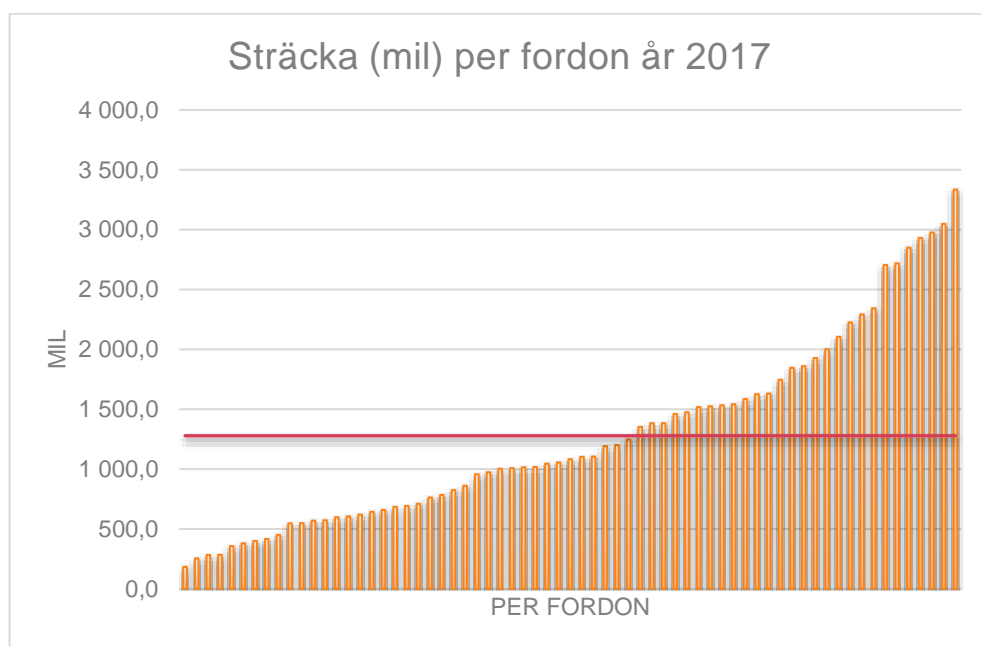
Bilpoolen (teknik- och fritidskontoret)

Fordonen i bilpoolen har i genomsnitt gått 1 075 mil under år 2017 (se horisontell markering). Det fordon som används minst står i garaget, vilket är skälet till att det inte nyttjas i samma utsträckning.



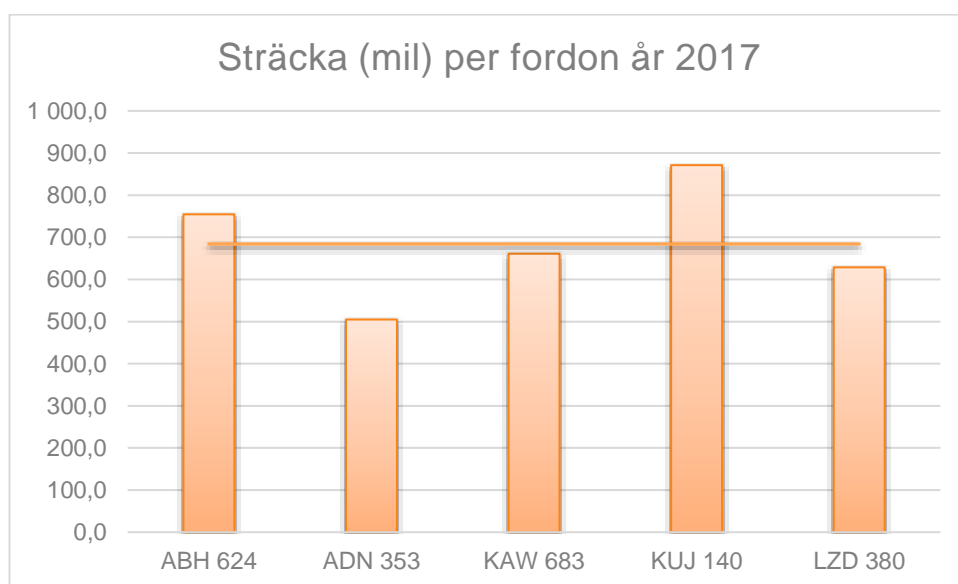
Socialförvaltningen

Av socialförvaltningens fordon som används under år 2017 har det som körts kortast sträcka gått 185 mil medan det som gått längst har körts 3 335 mil. I diagrammet nedan finns även fordon som anskaffats respektive sålts under året. Den genomsnittliga körsträckan uppgår till 1 279 mil (se horisontell markering). Inom verksamheten finns ett flertal fordon som körs mindre än 50 mil/månad.



Bildningsförvaltningen

Fordonen inom bildningsförvaltningen har i genomsnitt gått 684 mil under år 2017 (se horisontell markering). Fordonen, som används inom förskolan, är på väg att avyttras av besparingskäl. I fortsättningen kommer fordon vid behov hyras per timme från tekniska förvaltningen.



4.6.2. Bedömning

Vi bedömer att antalet fordon till delar är rimligt i förhållande till utnyttjande. Som exempel kan nämnas att inom socialnämndens verksamhet finns flera fordon som körs under 50 mil per månad. Vi anser det finns en gräns för när det inte är lönsamt att anskaffa en leasingbil utan att behovet borde kunna lösas på annat sätt. Ett riktmärke är att ett fordon bör nyttjas över 1 000 mil/år.

Kontrollmålet bedöms som delvis uppfyllt.

4.7. Motsvarar försäkringsskyddet den verksamhet som fordonen används till?

4.7.1. Iakttagelser

Fordonen är helförsäkrade vilket innebär att försäkringen omfattar trafikförsäkring samt skador på fordonen vid en trafikolycka eller någon annan yttre händelse. Trafikförsäkringen är obligatorisk⁶ för fordon som framförs i trafik och innehåller bland annat en olycksfallsförsäkring som ersätter skador på förare och passagerare. Om det skulle ske en olycka med ett oförsäkrat fordon träder Trafikförsäkringsföreningen in och ersätter enligt samma regler som för ett försäkrat fordon.

4.7.2. Bedömning

Vi bedömer att försäkringsskyddet motsvarar den verksamhet som fordonen används till. Det baserar vi på att fordonen är helförsäkrade.

Kontrollmålet bedöms som uppfyllt.

4.8. Finns det en god intern kontroll avseende hantering av fordonen, till exempel avseende körjournaler, årskalkyler per bil, bensinförbrukning per bil, tankkort etc?

4.8.1. Iakttagelser

Körjournaler

Samtliga fordon som ingår i bilpoolen har körjournaler. För varje resa ska ställe för avresa och destination noteras tillsammans med uppgift om kostnadsställe för debitering. Vidare antecknas mätarställning före avresa och vid hemkomst. Uppgifterna ska bekräftas genom en signatur. Administratören på tekniska förvaltningen kontrollerar uppgifterna i körjournalerna mot mätarställningen i respektive fordon.

Vi har granskat körjournaler för samtliga fem fordon i bilpoolen under år 2017. Det allmänna intrycket är att ordningen är god och att uppgifterna i stor utsträckning finns ifyllda. Vi har även tagit 20 stickprov där vi närmare granskat att samtliga uppgifter finns noterade samt att angiven mätarställning stämmer överens med resmålet. Efter granskningen kan vi konstatera att destination saknades i tre av stickproven och i ett av stickproven saknades signatur.

Körjournal används även i enhetschefernas fordon för beredskap inom socialförvaltningen samt i fordonen inom bildningsförvaltningen.

Tankkort

Fordonen tankas på Runes. Det finns ett tankkort per registreringsnummer. Kortet förvaras med tillräcklig säkerhet. I norra kommundelen tankas fordonen på Qstar i Broakulla. Det finns ett tankkort i besökscenter för tankning vid resor utanför kommunen. Vid varje tankning sker signering på erhållet kvitto.

Av bränslefakturorna framgår antal tanktillfällen och summor per fordon (kort).

⁶ Trafikskadelagen (1975:1410)

På tekniska förrådet finns en dieseltank där till exempel vaktmästarna tankar sina fordon. Varje tankning redovisas i en liggare.

Rapportering av körda mil

Efter varje månad rapporterar ansvarig för fordonen in antalet körda mil till tekniska förvaltningen. Uppgifterna ligger till grund för debiteringen av kostnaden för fordonen, men används också för att kontrollera bränsleförbrukningen per mil.

4.8.2. Bedömning

Vi bedömer att det finns en tillräcklig intern kontroll avseende hanteringen av fordonen. Det baserar vi på att det förs körjournaler i fordonen som ingår i bilpoolen och att stickproven visar att körjournalerna är i god ordning och att uppgifterna i stor utsträckning är ifyllda, att det finns ett tankkort per registreringsnummer samt att de förvaras med tillräcklig säkerhet. Vidare gör rapporteringen av körda mil att det möjligt att genomföra analyser av bränsleförbrukningen per fordon.

Kontrollmålet bedöms som uppfyllt.

2018-06-14

Caroline Liljebjörn

Uppdragsledare/Projektledare