

Notat – Optimal styring af den kommunale bilpark

Indledning

I budgetaftalen indgår beslutning om gennemførelse af nye/yderligere tværgående effektiviserings-tiltag. Der er indregnet 2,5 mio. kr. i budget 2016-19. Budgetaftalen indeholder i den forbindelse et konkret forslag 'optimal styring af den kommunale bilpark'.

Det er administrationens vurdering, at optimal styring af den kommunale bilpark skal tage udgangspunkt i en overordnet styring af bilflåden samt en eller anden form for centralisering af driften. Ved at centralisere den kommunale bilpark, vil drift og styring i højere grad kunne professionaliseres, og der vil i højere grad kunne sættes fokus på økonomi, bl.a. i form af bedre indkøb, arbejdsmiljø, risikostyring, skadesbegrænsende tiltag, optimeret anvendelse af køretøjerne, miljø, energioptimering osv.

Det er vigtigt, at den samlede bilflåde administreres smidigt og fleksibelt og at bilflåden er i overensstemmelse med de opgavemæssige behov der er blandt alle brugerne.

I budget 2016-19 indgår endvidere beslutning om at ændre befordringsgodtgørelse for kørsel i egen bil i embedsmedfør fra høj til lav sats fra 1. juli 2016. Denne ændring kan få betydning for antallet af kommunale biler og antal kørte km i kommunale biler.

Nedenfor angives status, informationer, igangværende tiltag, optimeringsidéer, overvejelser om prissætning, overvejelser om budgetudmøntning osv. Notatet afsluttes med en anbefaling af igangsætning af en analyse af området, samt forslag til fastlæggelse af nogle grundlæggende principper for den fremtidige styring.

Status, info, overvejelser og muligheder

Bilflåden

Slagelse Kommune har 634 registrerede enheder. Enheder/køretøjerne dækker meget bredt, lige fra trailere og knallerter til store busser og lastbiler.

Bilflåden er registreret i vores forsikringsystem.

For overblikkets skyld vises fordelingen på køretøjets art/type herunder:

Arbejdsmaskiner, kranvogn, trucks osv.	32
Autocamper + diverse ikke registreret	9
Brandbil	2
Bus, handicapbus m/lift samt minibusser	80
Knallerter	24
Lastvogne	13
Personbiler	161
Påhængsredskaber og påhængsvogne/trailere	105
Traktorer	58
Varebiler	150

I alt 634 indregistrerede enheder.

Det skal oplyses at Brand og Redning er noteret for 47 enheder i alt.

I forhold til optimeret anvendelse af kommunale køretøjer, er det primært eller især personbiler, varebiler og busser der er relevante. Men hele bilparken/bilflåden er relevant i forhold til gennemførelse af effektiviseringer med henblik på realisering af budget 2016-19. Dvs. at hele flåden skal underlægges de grundlæggende principper der vedtages med projektet, og er derfor en del af den samlede masse hvor de tværgående besparelser skal udmøntes fra.

Der skal som nævnt i ovenfor, være opmærksomhed på, at ændrede kørselsgodtgørelsestakster kan medfører et stigende antal personbiler. Anslået mellem 10-20 %.

Udbud

Slagelse Kommune er udbudspligtig på køb af biler, hvorfor alle anskaffelser af biler, som udgangspunkt skal ske via et udbud. Det må dog konstateres, at det ikke fungerer sådan i virkeligheden. Kun knap 20% af vores registrerede enheder/køretøjer er anskaffet efter et forudgående udbud.

Ved centralisering af styring/drift af bilflåde vil fremtidige anskaffelse af køretøjer i langt højere grad ske via udbud. Fordelen ved gennemførelse af et udbud, udover at det er lovpligtigt, er konkurrenceelementet, men også det arbejde der går forud inden gennemførelse af udbuddet. Dette arbejde kan være medvirkende til at vi får tænkt flere forhold med, som måske ville være blevet glemt ved en direkte handel, og som efterfølgende er bekostelige at supplere med efterfølgende.

Udbud/konkurrenceudsættelse kan gennemføres på flere måder. Det afhænger af det enkelte køb, hvorfor udbudsformen aftales/fastlægges i det konkrete tilfælde. Under alle omstændigheder er det et væsentligt element i forhold til optimering på området.

Service og pleje

En serviceaftale er en aftale om vedligeholdelse af køretøjet med alle nødvendige udskiftninger, påfyldning af væsker (dog ikke brændstof), udskiftning og opbevaring af sommer/vinterdæk. Sådanne serviceaftaler er især anvendt ved operationelt leasede biler. Serviceaftalen indgår som en del af udbuddet og er derfor konkurrenceudsat, modsat de serviceaftaler der indgås bilateralt. Service udføres som oftest hos leverandøren af køretøjet.

Især service på nyindkøbte biler er vigtig, idet det fastholder gensalgsprisen og er med til at sørge for, at bilen kan afleveres i kontraktmæssig stand ved aftaleudløb. Da service som nævnt indgår som et konkurrenceparameter i et udbud, sikre vi ligeledes de bedste priser. Det vurderes, at der på service af biler, der ikke har været i udbud, ligger et potentiale for optimering.

En vask/støvsugningsaftale findes også på en del af vores køretøjer. Det er meget forskelligt hvordan dette håndteres hos de enkelte 'bilejere'. Det kan overvejes at tænke et beskæftigelsesprojekt omkring daglig pasning og pleje af bilflåden såsom vask, støvsugning, tjek af sprinklervæske, olie og dæktryk m.m. i faste terminer, på denne måde kan sikres at bilerne løbende tjekkes og levetiden hermed forøges, samtidig med at der løftes et socialt ansvar. Det vil i så fald være nødvendigt at der ansættes en medarbejder som tovholder for disse praktiske opgaver. Der findes allerede i dag, i mindre målestok, sådanne ordninger i Slagelse Kommune.

Reparationer og skader

Det hænder at vores køretøjer skal repareres. Der kan være tale om ældre køretøjer der er slidt og kræver mere vedligehold og flere reparationer. Men der kan også være tale om skader.

Nye køretøjer repareres som oftest hos leverandøren af køretøjet. I forbindelse med operationel leasing, hvor sælgeren skal garantere en købspris ved kontraktudløb, vil reparationer altid skulle foretages hos leverandøren.

Det kan overvejes om reparationer af øvrige køretøjer skal udbydes/konkurrenceudsættes.

Det kan videre oplyses, at der i forbindelse med skadesreparationer altid skal foreligge et overslag

fra værkstedet inden arbejdet igangsættes. Endvidere sikrer Forsikringsenheden ved stikprøver foretaget af ekstern taksator, at vi betaler den rigtige pris.

Afslutningsvis kan det yderligere oplyses, at vi fremadrettet vil gøre brug af forsikringssekskabernes autotakst beregning i forbindelse med vurdering af prisniveauet for udbedring af skader.

Samlet set vil konkurrenceudsættelse af service og evt. reparationer hvor det er muligt, samt anvendelse af flere ressourcer på autotakst beregninger være et potentielt optimeringsgrundlag.

Forsikring og risikostyring

Slagelse Kommune er selvforsikret på bilens kasko. Det betyder, at forsikringsenheden skal udrede erstatning til 'bilejeren' ved skader. Der har været en tendens til et stigende antal skader på vores køretøjer. Der er i den anledning igangsat nogle tiltag med henblik på at nedbringe antallet af skader. Et af tiltagene er pt. iværksat på bilerne i hjemmeplejen. Endvidere er der installeret GPS i en del af køretøjerne i Entreprenørservice, ligesom projektet i hjemmeplejen også vil blive udvidet med GPS i køretøjerne.

Forsikringsenheden har herudover sat selvriskoen betydeligt op. Dette med henblik på, at få skabt et incitamentsgrundlag for at arbejde med begrænsning af skaderne hos de enkelte 'bilejere'.

Det er vores vurdering, at bl.a. sådanne tiltag positivt vil påvirke udviklingen. Det er derfor vurderingen, at der er et potentiale for optimering på dette felt.

Kørselskontor/flådeenhed

Som nævnt i indledningen er det administrationens vurdering, at det er nødvendigt at centralisere styring og drift af vores bilflåde, hvis vi skal arbejde med optimal anvendelse af de kommunale køretøjer.

Det er dog på den anden side klart, at al styring og drift ikke kan centraliseres, idet den daglige anvendelse af køretøjerne i så fald vil blive alt for bureaukratisk. Der skal derfor fortsat være gode rammer for de decentrale enheder for anvendelse af de kommunale køretøjer.

Det vil derfor i højere grad være styring på rammer og principper samt strategiske og operationelle tiltag samt overordnede styrings- og driftsopgaver der bør centraliseres sådan, at vi kan få/opnå en optimal anvendelse af kommunens køretøjer.

En måde at centralisere og optimere anvendelse af de kommunale biler på, kan være ved etablering af et kørselskontor/en flådeenhed.

Etablering og drift af et kørselskontor/flådeenhed skal finansieres. Det kan foretages på flere måder. Evt. ved at tillægge udmøntningen af den vedtagne effektivisering et beløb til ansættelse af ressourcer til styring og drift af kørselskontoret, eller ved beregning af en udgift pr. køretøj sat i forhold til effektiviseringsgevinsten incl. kørselskontorudgifter, eller ved opgørelse af den tid der i dag anvendes til administration, styring og drift af den enkelte 'bilejers' køretøj.

Det kan også overvejes at indgå aftale med en, ekstern flådestyre. Det vil oftest være baseret på en pris pr. måned pr. bil. Den eksterne flådestyrer sikre, at bilerne kommer til service og reparation, ligesom de kan udarbejde budgetter og forbrugsoversigter mv. Administrationen har undersøgt hvordan andre kommuner og private virksomheder anvender flådestyrevirksomheder.

Eksempler på flådestyring i andre organisationer

Med henblik på at få nogle vinkler på anvendelse af eksterne flådestyrere, er der taget kontakt til nogle kommuner og private virksomheder.

Ad kommuner

Vordingborg Kommune har netop etableret en flådestyreenhed, og har i den forbindelse indgået aftale med en flådestyrevirksomhed. Aftalen indeholder brug af flådestyresystem, tjek af regninger,

benzinkort med km indtastning ved brændstofpåfyldning, km tal anvendes i forhold til service og vedligeholdelse, samt almindeligt tjek af kørte kilometer, oversigt i forhold til syn, godkendelse af arbejde på biler inden det iværksættes osv. Vordingborg er tilfreds med deres aftale med flådestyrevirksomheden. Vordingborg har pt. 20-25 biler i den flåde der styres af enheden og af flådestyrevirksomheden. Enheden i kommunen er et årsværk. Der arbejdes pt. med udvidelse af det antal biler enheden skal styre, sådan at den samlede flåde bliver på ca. 70 biler. Vordingborg har 3 biler i puljebil ordning på rådhuset.

Kalundborg Kommune har etableret en bilpulje på det ny rådhus. Bilpuljen består af 18 køretøjer. Udgifterne afholdes over en fælleskonto, der er således ikke afregninger for anvendelse. Bilerne bookes i kommunens bookingsystem der også anvendes til booking af mødelokaler. Antallet af biler anvendt af de ansatte der nu er placeret på det ny rådhus er reduceret fra 26 til 18 biler. Der er ikke herudover gennemført optimeringer på kørsel i kommunen.

Næstved Kommune har centraliseret vedligeholdelsen af deres biler. Konkret foretages vedligeholdelse og reparationer i Næstveds Brand og Redning, hvor der er ansat 2 mekanikere til formålet. Administrationen af centraliseringen af vedligeholdelsen sker i centraladministrationen, og der er ansat 1 årsværk til opgaven. Næste fase i Næstved Kommune er optimeringstiltag i forhold til bilavendelsen.

Frederikssund Kommune. Har samlet administration og service på kommunens biler i alt 97 køretøjer (forøges inden længe med 35 nye køretøjer). De har primært fokus på at bilerne kan anskaffes billigere ved centrale køb, ligesom de arbejder med puljebiler og optimering på disse. Kommunen har valgt at indgå aftale med en flådestyrevirksomhed svarende til beskrivelserne under Vordingborg Kommune.

Ad private virksomheder

NCC Danmark anvender flådevirksomhed til styring af deres biler. Aftalen er faktisk identisk med den aftale der er nævnt under Vordingborg Kommune. NCC anvender ikke puljebiler. NCC har ansat personale til styring af deres biler i forhold til anvendelse. Det er baseret på at bilen følger et bestemt job eller projekt. Der er en ansvarlig for bilflåden, men der findes ikke et præcist tal på hvor mange ressourcer der anvendes specifikt til opgaven idet det indgår som en del af flere opgaver i enheden.

Falck Danmarks hjemmeplejeservice anvender en del biler. Køretøjerne planlægges sammen med den enkelte ansattes arbejde. Dvs. bilen er planlagt anvendt døgnet rundt i forhold til de medarbejdere der er på vagt/arbejde. Det svarer til den måde Slagelse Kommunes hjemmeplejebiler anvendes.

Canon Danmark. Har mange leasede biler. Bilerne er dedikeret til den enkelte ansatte, idet den ansatte har fri bil. Dvs. ingen andre har råderet over køretøjet. Dog har Canon netop etableret en puljebil ordning for de ansatte der ikke har 'fri bil'. Canon anvender egne ressourcer på puljebilerne samt i øvrigt på den kontakt der er til deres flådestyrevirksomhed. Aftalen med flådestyrevirksomheden svarer til det ovenfor anført.

Opsamling på kørselskontor/enhed/flådestyring

Som det fremgår anvendes eksterne flådestyrevirksomheder i stor udstrækning som en del af den enkelte virksomhed/organisations administration og styring af bilflåden. Som det også fremgår, anvendes der ressourcer i egen virksomhed til at håndtere, drifte, udvikle samt koordinere med flådestyrevirksomheden. Det er nødvendigt, at anvende ressourcer til denne opgave, idet en optimering af anvendelse af kommunens biler ikke ellers vil kunne løftes. Specielt ved etablering af puljebiler og ved gennemførelse af optimering i anvendelsen, er det nødvendigt at der er styr på booking, anvendelse, drift osv.

Skadesforebyggelse

Som nævnt under Forsikring, er der igangsat tiltag med henblik på at nedbringe antal skader. De igangværende tiltag er iværksat via kommunens risikorådgiver der er tilknyttet Indkøb/Forsikring i

CFØ. Ved en centralisering af styringen og drift af bilflåden, vil der i højere grad kunne igangsættes skadesforebyggende tiltag og aktiviteter til gavn for alle parter. Færre skader og optimeret kørsel i bilerne er et potentiale for optimering.

Energioptimering

En centralisering af styring og drift af kommunale biler, vil give bedre muligheder for at tænke energioptimering ind. Det gælder specielt i forhold til begrænsning af CO2 idet en evt. etablering af bilpulje giver god mulighed for at udskifte enkelte konventionelle køretøjer med eksempelvis el-biler. Ved at bilerne er i en pulje, sikres den enkelte bruger, at der altid er et køretøj til brugerens behov. Som bilflåden administreres i dag, lidt firkantet fortolket 'hver enhed har sin egen bil' er der ingen der vil anskaffe en el-bil, idet den ikke er driftssikker (den kører for kort på en optankning).

Bookingsystem

Tilgængelighed og kørselsmønstre skal vurderes som led i analysearbejdet. Vi har haft kontakt til andre kommuner og forespurgt om hvilke systemer de anvender til booking. Ens for dem er, at de kigger på alternativer, i stedet for Outlook.

Afhængigt af behov, der afdækkes via analysen og projektet i almindelighed, skal det på et tidspunkt overvejes om der skal anskaffes et bookingsystem. Udgiften vil skulle afholdes indenfor bestående økonomi.

Der er vigtigt at der sker en grundig vurdering af de behov som de forskellige centre/virksomheder har om booking og anvendelse i forhold til beliggenhed og kørselsbehov m.m.

Bilpulje

Etablering af en eller flere bilpuljer er også en del af det som skal undersøges i forhold til optimering i anvendelsen af vores køretøjer. En centralisering i et eller andet omfang, vil helt sikkert give et bedre grundlag for både etablering og drift af sådanne bilpuljer.

Økonomi og udmøntningsovervejelser

Budgetudmøntning

Effektiviseringsgevinster for nye tværgående tiltag er vedtaget at skulle gælde fra budget 2016. Det er derfor nødvendigt, at håndtere udmøntningen midlertidigt for 2016.

Der er som nævnt i indledningen ikke et fuldstændigt klart billede over Slagelse Kommunes bil økonomi. Dette billede skal projektet tilvejebringe i løbet af primo 2016. Det vil derfor først være muligt at foretage den konkrete budgetudmøntning i budget 2017.

Overvejelser om udmøntning/udkontering

Selv om styringen af bilparken samles centralt skal udgifterne fortsat bogføres på de områder i kommunen, hvor bilerne (hovedsageligt) anvendes, fx i hjemmeplejen eller i administrationen.

Ligeledes skal der findes en model hvorefter udmøntning og udkontering kan foregå, og herudover er der udgifter til kørselskontor, pleje af biler, bookingsystem osv. som skal finansieres af de nuværende budgetter som jo i dag afholder disse udgifter. Det vil give god mening at tænke det hele sammen i en samlet udmøntning. Modellen kan indeholde en eller flere af nedennævnte overvejelser:

- Der kan fastsættes en pris pr. år for den enkelte biltype.
- Der kan indgås aftale mellem flådeenheden/kørselskontoret og det enkelte center/område/virksomhed, om hvor mange og hvilke biler området har til rådighed.
- Centrene betaler til flådeenheden/kørselskontoret i forhold til det aftalte antal biler og den fastsatte pris.
- Der kan aftales en salamiudmøntning baseret på de totale omkostninger til biler.
- Der kan aftales individuel afregning i forhold til niveauet for decentral administration mv.
- For puljebiler kan det aftales mellem de involverede centre/virksomheder internt, hvordan ud-

giften fordeles imellem centrene. Det kunne evt. være en forholdsmæssig fordeling på baggrund af forbrug i 2015.

- Prisen for bilerne for 2016 fastlægges således, at den budgetterede effektiviseringsgevinst er indeholdt i prisen, og derved realiseres via den centrale enhed.
- Udgiften til drift af flådeenhed/kørselskontor skal indgå i regnestykket. Udgiftsniveauet skal bl.a. beregnes på grundlag af analysen (interviews/spørgeskema).
- Pasning, vask, pleje mv. kan finansieres som en samlet del af projektet, hvis denne opgave vælges at skulle indgå i kørselskontorets regi.

Som nævnt ovenfor vil analysearbejdet og projektet i almindelighed danne et grundlag for, at vi kan finde den bedste model. Endvidere vil de grundlæggende principper, som forslås sidst i notatet, danne udgangspunkt for udmøntningen.

Anskaffelse af køretøjer, Finansiering - muligheder

Der findes forskellige former for finansiering. Køb, leasing (der igen kan opdeles i finansiel leasing eller operationel leasing) eller leje. Alle finansieringsmåder anvendes i dag i Slagelse Kommune. Ikke nødvendigvis efter nærmere overvejelser om hvad der er den bedste løsning.

Slagelse Kommune har indgået en rammeaftale med Kommuneleasing. Det betyder, at leasing af biler fortsat er en hensigtsmæssig måde at finansiere på. Vores aftale med Kommuneleasing indeholder pt. en rente på under 1%.

Nedenfor anføres vurderinger omkring forskellige finansieringsmåder.

Kontant køb

Bilen finansieres ved kontant køb. Bilen ejes herefter af Slagelse Kommune. Det giver fleksibilitet i forhold til hvor længe bilen ønskes anvendt. På den anden side skal det sikres, at der er økonomi til at finansiere en ny bil på det tidspunkt hvor bilen skal udskiftes.

Dette forhold er ofte en generel udfordring, idet der normalt ikke henlægges midler til sådanne investeringer. En anden udfordring, hvis bilen bliver for gammel er, at driftsudgifterne til vedligeholdelse stiger, og i det hele taget, at bilen har for mange stop og værkstedsbesøg, hvilket kan påvirke den daglige drift.

Køretøjer skal til syn. Et almindeligt køretøj skal eksempelvis synes efter 4 år. Udgifter til syn skal derfor medtages i den samlede driftsomkostning, hvis køretøjet anvendes i længere tid.

Den sidste udfordring opstår i forbindelse med salg af den gamle bil. Salg af bil medfører, at der skal anvendes ressourcer på dette, og der er risiko for, at vi opnår en for lav pris. Det skal nævnes, at Slagelse Kommune har indgået aftaler med to autoauktioner. Da vi skal anskaffe vores køretøjer på baggrund af et udbud, er det ofte vanskeligt at medtage brugtbiler i udbuddet, dvs. vi har svært ved at anvende værdien som led i en ny handel.

Finansiel leasing

Har den fordel, at købet finansieres over en periode, dvs. der bliver budgetteret med udgiften. Finansiel leasing har endvidere den fordel, at når leasingperioden udløber, er bilen betalt og vi er frit stillet i forhold til salg og nykøb eller at beholde/bevare bilen, og således lade den køre en periode længere.

Salg af den finansielt leasede bil har samme udfordringer som nævnt under Kontant køb.

Vælger vi at beholde køretøjet, skal vi igen være opmærksom på de omkostninger der kan være forbundet hermed, jf. ovenfor under Kontant køb.

Ved at skubbe udgiften til refinansiering af ny bil, skal der være opmærksomhed på, at der er midler til refinansieringen på et tidspunkt.

Operationel leasing

Operationel leasing sker som oftest over en 4 årig periode. Operationel leasing suppleres ofte med en serviceaftale, hvorved udgiften til drift af bilen de næste 4 år er kendt. Merudgifter vil alene opstå som følge af skader. Det vil sige, at vi præcist kender udgiften til bilens drift i 4 år.

Da aftalen – som oftest – er 4 årig, sikres det, at vi kører i nye biler, med en bedre brændstoføkonomi, mindre CO2 udledning og med de nyeste sikkerhedsanordninger, samt at vi ikke skal anvende ressourcer og økonomi til syn af bilerne. Bilerne afleveres efter de 4 år, og der skal derfor ikke tænkes på salg af bilerne.

Ved aflevering af bilerne skal opmærksomheden henledes på, at bilerne skal afleveres i en stand som er aftalt ved kontraktindgåelsen. Erfaringsmæssigt ligger her nogle økonomiske udfordringer, idet alle ikke følger op på bilens stand, påførte skader osv. i kontraktperioden. En centralisering af styring/drift vil kunne adressere denne udfordring konkret og fremadrettet.

Leje

Leje af bil er som udgangspunkt den klart dyreste løsning, og skal derfor så vidt muligt undgås. Der kan dog være helt særlige situationer hvor leje af bil i en meget kort periode kan være nødvendigt, og samtidigt være den bedste løsning.

Der er således fordele og ulemper ved de forskellige finansieringsmåder, og det er ikke til præcist at slå fast hvilken metode der er den bedste. Finansiering bør i det enkelte tilfælde derfor vurderes særskilt. Det er ikke utænkeligt, at der ved fokus på finansiering kan være et potentiale for optimering.

Opsamling på optimeringsmuligheder

Idéer til optimeringer

På baggrund af ovennævnte kan der oplistes en række idéer til optimeringer. Idéerne skal læses i den kontekst, at der etableres en central styring/drift af kommunens bilflåde, eksempelvis en flådeenhed/et kørselskontor

- Anskaffelser af køretøjer vil i langt højere grad ske via udbud.
- Serviceaftaler konkurrenceudsættes via udbuddene, dette sikre den rigtige pris.
- Pleje og vask af køretøjerne kan tænkes sammen med et beskæftigelsesprojekt.
- Udgift til reparationer og skader sikres via anvendelse af forsikringsselskabernes autotakstsystem.
- Incitamentstiltag på forsikringsområdet vil kunne udfoldes på et bedre grundlag.
- Skadesforebyggende og skadesminimerende tiltag vil kunne gennemføres for hele organisationen.
- Energoptimering med henblik på begrænsning af CO2 udslip kan iværksættes mere målrettet.
- Finansiering ved anskaffelse af køretøjer kan håndteres helt konkret i forhold til behov og økonomi.
- En professionalisering på området, der samtidigt vil sikre, at strategiske og operationelle aktiviteter og tiltag i højere grad vil tage afsæt i et fælles og bedre belyst grundlag.
- Optimering i anvendelse af bilerne, og herunder fleksibilitet ved omplacering af biler i forhold til områdets kørselsmæssige behov, samt den konkrete kørselsanvendelse.
- Bedre grundlag for forhandling med samarbejdsparter, værksteder.
- Samlet bilviden der kan anvendes proaktivt i forhold til vurdering om bilers levetid, udskiftningsskandence, overholdelse af kontraktmæssige forpligtelser mv.

En centralisering af styring/drift/administrationen af kommunens bilflåde, vil kræve ansættelse af medarbejdere. Finansiering af denne udgift skal tilvejebringes fra alle områder, idet den tid der anvendes i dag til decentral bilstyring bliver mindre. Denne del kræver at der gennemføres et tidsstudie eller på anden måde estimeres tidsforbrug. Dette vil indgå i analysearbejdet.

Opsamling og konklusion

Analyse af området

Vi har som det fremgår ovenfor et rimeligt overblik over mængden af registrerede køretøjer, samt en række idéer og overvejelser til optimering på området.

Vi har til gengæld ikke præcis viden om hvad køretøjerne anvendes til, hvor mange kilometer de kører, om de er købt eller leaset, eller om der er særlige forhold der gør sig gældende omkring det enkelte køretøj.

I forbindelse med etablering af en central styring/drift vil det være nødvendigt at undersøge bilansværet nærmere. I den forbindelse også at undersøge hvilke driftsomkostninger der er, hvordan køretøjerne serviceres, hvor de repareres, om der er serviceaftaler, brændstof kort osv. Det vil lige så være relevant at undersøge hvordan køretøjerne administreres/styres i forhold til booking af bil, anvendelse af kørebøger, servicebesøg, prioriteret kørsel mv.

En analyse vil herudover også få afdækket hvordan og hvor snittet skal lægges i forhold til en hensigtsmæssig organisering.

Dataindsamling til analysen kan ske via interviews, spørgeskemaer, dialogmøder eller en kombination af disse.

Det anbefales, at der indhentes data samt gennemføres en analyse, og at projektet selv beslutter proces og metode i arbejdet.

Grundlæggende koncern principper

Som nævnt har vi et rimeligt grundlag og overblik ligesom gennemførelse af en analyse vil give os informationer til brug for en beslutning om fremtidig organisering af kommunens biler. Endvidere er projektet underlagt et effektiviseringskrav. Det betyder, at vi bør fastlægge nogle fælles principper som grundlag for styring af den kommunale bilpark.

Det skal derfor anbefales, at der fastlægges nogle grundlæggende principper på området. Der skitseres nedenfor 4 koncernprincipper. De tre første kan reelt vedtages nu, idet de ikke i nævneværdig grad vil gribe ind i det fremtidige valg af organisering og valg af snit mellem central og decentral drift. Formålet med at få fastlagt de overordnede principper straks, er, at det sætter projektet på skinner fra start, det understøtter byrådets ønske om at gennemføre tværgående effektiviseringstiltag, og herunder giver det os et reelt udgangspunkt at foretage beregninger på, det giver endvidere et mere enkelt grundlag at gennemføre analysen på i forhold til de områder vi ikke har fuld viden/klarhed over.

Fremtidig styring af den kommunale bilpark kan skitseres i 4 koncernprincipper:

- Indkøb, udbud og kontraktuelle forhold
- Risikostyring og skademinimerende tiltag
- Serviceaftaler, reparationer, pleje
- Konkret kørselsoptimering (denne del vil afhænge af analyseresultaterne)

Indkøb, udbud og kontraktuelle forhold

Alle fremtidige indkøb af køretøjer kan kun ske efter et forudgående udbud, tilbudsindhentning, annoncering el. andet foretaget af eller i samarbejde med indkøbsafdelingen.

Som det fremgår af notatet, er det kun i begrænset omfang virkeligheden i dag, at køretøjer er anskaffet efter et forudgående udbud. Der vil derfor være en gevinst ved fremtidige anskaffelser som kan indgå i realiseringen af den vedtagne tværgående budgetbesparelse.

Risikostyring og skademinimerende tiltag

Alle fremtidige tiltag med henblik på nedbringelse af skader, kørselsmetoder osv. gennemføres af Risiko/forsikringsenheden.

Der er ikke tvivl om, at der ved en centraliseret styring af tiltag der kan nedbringe skader, optimere kørslen samt give bedre overblik, er en gevinst. Endvidere vil fælles tiltag således komme alle til gavn. Færre skader og optimering i kørslen (flere kmt på literen) vil give besparelser som kan indgå i realiseringen af den vedtagne tværgående budgetbesparelse.

Serviceaftaler, reparationer, pleje

Serviceaftaler og evt. reparationsaftaler etableres på et konkurrencemæssigt grundlag. Dvs. at sådanne tjenesteydelser er baseret på konkrete udbud, annonceringer, tilbudsindhentninger el. andet og det foretages af eller i samarbejde med Indkøbsafdelingen.

Det vil være muligt at optimere på vores serviceaftaler specielt i et fremadrettet sigte, ved anskaffelse af nye køretøjer. Vi skal sikre os den rigtige pris for service ved enten at medtage den i udbuddet af køb af køretøjerne, eller at udbyde servicen for eksisterende køretøjer. Vi skal endvidere sætte ressourcer ind på at sikre at reparationsudgifter til udskiftning af dele og til reparationer af skader sker til den rigtige pris. Vi kan allerede i dag konstatere, at der er stor forskel i vores udgifter til service. Bedre styring og udbud på området vil give besparelser som kan indgå i realiseringen af den vedtagne tværgående besparelse.

Konkret kørselsoptimering

Denne sidste del i den overordnede ramme er endnu ikke på plads. Det vil gennemførelse af analyse være med til at belyse mulighederne for. Det vil dog være muligt allerede nu at tænke bilpuljer ind som en blandt flere fremtidige modeller for bilanvendelsen. Bilpuljer vil sikre at flere medarbejdere har mulighed for at anvende en kommunebil, og en konkret styring af puljebilerne vil sikre, at kørselsmønstret kan optimeres i forhold til de kontrakter der gælder for de enkelte biler. Alene puljebiler vil give samlede besparelser der kan indgå i realiseringen af den tværgående budgetbesparelse.

Den konkrete kørselsoptimering vil som nævnt skulle bearbejdes yderligere, ligesom valg af snit mellem central og decentral håndtering af området, vil indgå i analysearbejdet.

Der kan desuagtet at analysen ikke er gennemført, anføres nogle scenarier for et fremtidigt snit.

Det kunne eksempelvis være:

- Fuldstændig centralisering af al styring, drift, administration, logistik, bookning osv. af bilflåde.
- Delvis centralisering i fagområder. Hvor det lægges op til fagområderne selv at håndtere den konkrete kørselsoptimering.
- Delvis centralisering hvor det giver mening at etablere puljeordninger
- Stille krav til virksomheder og centre at samordne kørsel og anvendelse af eksisterende biler uanset til hvilket fagområde man tilhører.
- Beregning af en 'teoretisk' gevinst ved konkret kørselsoptimering der udmøntes sammen med de øvrige forhold, jf. de tre andre overordnede principper. Dette scenarie stiller alle frit til at finde egne løsninger eller at fortsætte som man gør i dag.
- Kombination af mulighederne.
- Og der er sikkert nogle andre muligheder.

Det gælder i øvrigt for alle 4 principper, at der skal foretages beregninger i forhold til effektiviseringsprovenu. Dette vil ske samtidigt med gennemførelse af analysen som ovenfor nævnt.

Tidsplan

Analyse og undersøgelsesarbejdet igangsættes straks efter den politiske godkendelse. Det forventes at den fysiske del af arbejdet, dvs. primært besøg og dialogmøder hos de virksomheder der har kommunale biler kan gennemføres i løbet af de første 3 måneder i 2016.

Udarbejdelse af resultat af analyse- og undersøgelsesarbejdet udarbejdes i april måned, og endeligt oplæg med forslag, (evt. flere scenarier), forelægges i maj/juni 2016.

Indstilling

Center for Økonomi anbefaler,

At de grundlæggende principper godkendes som koncerngrundlaget på området

At der gennemføres beregninger på effektiviseringsprovenu i forhold til de 4 grundlæggende principper

At analysearbejdet igangsættes med henblik på at undersøge de forhold der mangler viden om, jf. notatet,

At resultaterne af analysearbejdet og projektarbejdet i almindelighed, herunder beregninger med udgangspunkt i de overordnede principper, danner grundlag for budgetudmøntningen i 2017 af de tværgående besparelser der er vedtaget for budget 2016-19,