

## Økonomi og udbudspotentiale i bilflåden

I forbindelse med Økonomiudvalgets behandling af sagen på mødet i december 2015 blev vedlagt et notat, der bl.a. angav det samlede antal køretøjer som vi er forsikringspligtige i forhold til.

Et uddrag af notatet indsættes her:

### **'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 forsikringssystem.*

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

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

*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'.*

Med udgangspunkt i ovennævnte flåde, er nærværende notat udarbejdet.

Notatet arbejder primært i forhold til at undersøge hvilket potentiale der er i Slagelse Kommunes bilflåde. Det gælder især i forhold til konkurrenceudsættelse.

Først orienteres lidt om den samlede økonomi, og dernæst er der redegjort for hvilket potentiale der er i forbindelse med konkurrenceudsættelse.

Beregningerne og undersøgelserne skal ses i lyset af den beslutning byrådet har truffet omkring tværgående besparelser i 2016-19 på 2,5 mio.kr. bl.a. ved optimeret anvendelse af kommunale biler, samt som understøttelse af de indtil videre vedtagne 3 overordnede koncern principper for optimering og styring af den kommunale bilpark.

## Oversigt totaløkonomi i 2015

Med henblik på at få en oversigt over økonomien i Slagelse Kommunes bilflåde, er der foretaget træk i kommunens analysesystem på alle udgifter der relaterer sig til drift af vores bilflåde.

Oversigten er alene anført for at vise hvilke udgifter Slagelse Kommune har på bilflåden.

Opgørelse er alene baseret på de eksterne omkostninger, dog undtaget forsikring hvor Slagelse Kommune er selvforsikret på kasko.

Interne omkostninger i forhold til drift af værksteder i Entreprenørservice, administration og logistik omkring køretøjerne, pasning og pleje mv. som foretages af ansatte, er ikke medtaget.

Udgifterne er i 2015 opgjort således:

Tabel I

Art	Udgift i 2015
Udgift til autoforhandlere, herunder køb af biler, service og reparation	11.301.353 kr.
Udgifter til Leasing af køretøjer	5.162.053 kr.
Brændstof	3.475.000 kr.
Forsikring, autohjælp, grøn ejer afgift, vægtafgift mv.	4.980.000 kr.

Bemærk at udgiften er opgjort for 2015. Der kan, eller snarere der vil, være udsving fra år til år, idet en større udskiftning af køretøjer, der betales kontant, naturligvis kan påvirke udgiften.

## Udbudspotentiale ved indkøb

Med udgangspunkt i det første overordnede koncernprincip 'Indkøb, udbud og kontraktuelle forhold', er der gennemført en beregning af opnåeligt provenu ved konkurrenceudsættelse af køb af biler.

Med henblik på at anskueliggøre det provenu der kan hentes ved konkurrenceudsættelse, er der foretaget en samlet vurdering af vores bilflåde. Nedenfor vises i tabel II en opgørelse over personbiler, varebiler og busser. Der er anført antal, gennemsnitsalder og nyværdi for køretøjerne.

Tabel II

Art	Antal	Gns. Alder	Nyværdi
<b>Personbiler</b>	<b>159 stk.</b>	<b>4,5 år</b>	<b>25.748.847 kr.</b>
- Købt kontant	62 stk.	5,6 år	14.534.569 kr.
- Leaset	97 stk.	3,8 år	11.214.278 kr.
-			
<b>Varebiler</b>	<b>150 stk.</b>	<b>7,2 år</b>	<b>28.151.227 kr.</b>
- Købt kontant	115 stk.	8,1 år	21.895.621 kr.
- Leaset	35 stk.	4,3 år	6.255.606 kr.
<b>Busser</b>	<b>79 stk.</b>	<b>7,2 år</b>	<b>26.702.828 kr.</b>
- Købt kontant	66 stk.	7,9 år	21.778.643 kr.
- Leaset	13 stk.	4,0 år	4.924.185 kr.
I alt	388 stk.	6,1 år	80.602.902 kr.

Med udgangspunkt i opgørelsen er der udarbejdet en tabel III hvor nyværdi, antal og gennemsnitsalder er anvendt som parametre i forhold til at beregne gennemsnitsudgiften ved anskaffelse af køretøjer.

Opgørelsen indeholder både en total pr. art køretøj, samt en fordeling på henholdsvis købt kontant og leaset.

Tabel III

Art	Nyværdi	Antal	Nyværdi/bil	Gns. Alder	Gns. Nykøb årligt/bil	Gns. Årligt nykøb
<i>Personbiler</i>	25.748.847	159	161.942	4,5	35.987	5.721.966
Heraf købt kontant	14.534.569	62	234.429	5,6	41.862	2.595.459
Heraf lea- set	11.214.278	97	115.611	3,8	30.424	2.951.126
<i>Varebiler</i>	28.151.227	150	187.675	7,2	26.066	3.909.892
Heraf købt kontant	21.895.621	115	190.397	8,1	23.505	2.703.162
Heraf lea- set	6.255.606	35	178.731	4,3	41.565	1.454.792
<i>Busser</i>	26.702.828	79	338.010	7,2	46.946	3.708.726
Heraf købt kontant	21.778.643	66	329.979	7,9	41.769	2.756.787
Heraf lea- set	4.924.185	13	378.783	4,0	94.695	1.231.105

Gennemsnitligt årligt nykøb udgør således 13,3 mio. kr. Bemærk at dette beløb ikke kan sammenlignes med det i tabel I anførte om udgifter til autoforhandlere på 11,3 og 5,2 til leasing, i alt 16,5 mio.kr. Det skyldes to forhold. For det første er det i tabel III beregnede beløb til nykøb netop en beregning, og for det andet indgår der udgifter til service og reparation i det beløb der er nævnt i tabel I.

Opdelingen mellem købt kontant og leaset har reelt kun værdi for så vidt angår personbiler. Det skyldes det forhold, at en væsentlig del (95%) af de leasede personbiler har været udbudt i konkurrence som loven foreskriver. Det betyder, at der kan foretages en rimelig sammenligning mellem biler købt efter udbud og biler der 'blot' er anskaffet af den enkelte enhed uden konkurrence.

Som det fremgår af tabel III, har nyværdien for biler købt kontant været ca. 118.000 kr. højere end hvis de var købt som operationelt leasede biler. Modsat har købte biler dog en længere gennemsnitsalder, idet der ofte indgås 4 årige aftaler for biler købt som operationelt leasede, hvor købte biler beholdes i længere tid.

Det er dog væsentlig at anføre, at prisforskellen reelt ikke har noget at gøre med om bilerne betales kontant eller leases. Forskellen i denne kontekst skal ses med udgangspunkt i konkurrenceudsættelsen.

Det kan i forhold til konkurrenceudsættelse endvidere anføres, og hvilket helt givet har stor indflydelse på påvirkning af prisforskellen, at der ved et udbud gennemføres en proces sådan, at man ved hvilke funktioner, ergonomiske forhold mv. der ønskes. Endvidere opnås også den gevinst at det køretøj der anskaffes dækker det behov der reelt er. Dvs. det er behov mere end det er bilmærke der er i fokus ved et udbud.

Ved køb uden udbud, er der en tendens til, at det er bilmærke mere end behov der er i fokus, ligesom der i nogle tilfælde reelt ikke foretages en egentlig vurdering af hvad det er køretøjet skal anvendes til. Det kan derfor konstateres, at der blandt en del af de 62 indkøbte personbiler uden konkurrence er indkøbt for store biler i forhold til det reelle behov.

Det ovenfor beskrevne omkring konkurrenceudsættelse af personbiler anvendes i tabel IV nedenfor.

Det skal nævnes, at det kun er et fåtal af de leasede varebiler og slet ingen af de leasede busser har været udbudt i konkurrence via indkøbsafdelingen. Det betyder derfor at der ikke kan foretages en sammenligning i det omfang som den der henvises til under personbiler.

Indkøbsafdelingen har dog været ind over køb af to busser. Konkurrencen gennemført via annoncering efter den danske tilbudslov i efteråret 2013. Resultatet viste en forskel på 142.000 kr. mellem den dyreste og den billigste byder, svarende til at den billigste bil var ca. 26% billigere end den dyrest indbudte bil. Bemærk her, at der ikke er sammenlignet med køb af en bus uden konkurrence, hvilket alt andet lige ville have givet en større forskel.

Det skal i forhold til busser anføres, at en stor del af vores busser er anskaffet uden afgift. Det er derfor ikke muligt at sammenligne gennemsnitspriser med de priser vi har modtaget på vores udbud. Det må antages, at den procentvise forskel er 'ens'. Det er således den procentvise forskel fra udbuddet af to busser der anvendes som parameter i forhold til en optimeringsberegning. Med denne antagelse vil besparelsen udgøre 88.000 kr. pr. bus.

I forhold til varebiler blev der ultimo 2015 indhentet priser på levering af 5 varebiler via indkøbsafdelingen. Det fremgik af de indbudte priser, at de lå ca. 20% under den pris som et normal køb ville have udløst.

Der findes ikke andre eksempler der kan være med til at danne grundlag for en vurdering om hvilket provenu der er ved at gennemføre udbud ved køb af biler. Der tages derfor udgangspunkt i de to ovenfor anførte par eksempler for så vidt angår busser og varebiler.

Med de ovenfor anførte forudsætninger kan der opstilles følgende optimeringsmulighed ved gennemførelse af konkurrence før indkøb.

Tabel IV

Art	Prisforskel	Antal ikke udbudte biler	Gns. Alder alle biler	Udbud gevinstoptimering	Gns. Alder købte biler	Udbud gevinstoptimering
Personbiler	118.000	159				
- Udbudte		-92				
I alt	118.000	67	4,5	1.756.889	5,6	1.411.785
Varebiler	40.000	150				
- Udbudte		-15				
I alt	40.000	135	7,2	750.000	8,1	666.667
Busser	88.000	79				
- Udbudte		-2				
I alt	88.000	77	7,2	941.111	7,9	857.721
Total				3.448.000		2.936.173

Prisforskellen sættes i forhold til gennemsnitsalderen og ganges op med antallet af ikke udbudte biler. Som det fremgår, er der vist to kolonner med gevinstoptimering ved udbud. Det bemærkes, at kolonnen yderst til højre giver det mest reelle billede. Her er prisforskellen sat i forhold til 'de købte bilers alder'.

### Yderligere potentiale

Provenu ved udmøntning af de andre overordnede principper 'Risikostyring og skadesminimerende tiltag' samt 'Service, reparationer og pleje'.

Det har ikke været muligt, at udtrække fornødne data til brug for en vurdering om muligt potentiale ved konkurrenceudsættelse af service, dækservice, reparationer mv. Det må derfor konstateres, at en beregning vil blive baseret på et for usikkert grundlag.

Der er imidlertid ikke tvivl om, at konkurrenceudsættelse af service mv. giver gevinst, ligesom der heller ikke er tvivl om, at udmøntning af de øvrige elementer i de overordnede principper vil give gevinst.

### Afslutning

Det synes umiddelbart påvist, at der er et potentiale alene i forbindelse med udmøntning af det første overordnede koncern princip 'Indkøb, udbud og kontraktuelle forhold'. Der er herudover en klar formodning om, at der ved udmøntning af de to andre overordnede koncernprincipper også er muligheder, men i noget mindre omfang end anført ved det første princip. Dette notat har ikke vurderet på det 4. overordnede koncern princip 'Kørselsoptimering' idet dette endnu ikke er endeligt fastlagt.

Det er væsentlig at bemærke, at det anførte potentiale på ca. 2,9 mio. kr. er et bruttobeløb. Alene takstfinansieringen på handicapområdet medfører, at nettogevinsten bliver mindre. Det er også væsentligt at anføre, at beløbet er et 'på sigt' provenu, idet der naturligt sker en løbende udskiftning af bilflåden.