

# Hantering av tjänstebilar

# Innehåll

<b>1. Sammanfattande analys</b>	<b>3</b>
Riktlinjerna behöver uppdateras	3
Det saknas uppföljningar och kontroller	3
Rekommendationer	3
<b>2. Bakgrund</b>	<b>4</b>
Syfte och revisionsfrågor	4
Ansvarig nämnd samt avgränsningar	4
Revisionskriterier	4
Metod	5
<b>3. Resultat</b>	<b>6</b>
Regionens tjänstebilar	6
Styrande och vägledande dokument	6
Följsamhet till regler och rutiner	8
Uppföljning och kontroll av tjänstebilar	10
<b>4. Svar på revisionsfrågor</b>	<b>14</b>
Rekommendationer	14

# 1. Sammanfattande analys

I regionen finns över 200 tjänstebilar. Kostnaderna för tjänstebilarna uppgår årligen till ca 16 miljoner kronor. Granskningen är inriktad mot regionstyrelsens, hälso- och sjukvårdsnämndens och folkhögskolestyrelsens styrning och kontroll över hur tjänstebilar hanteras i regionen. Granskningen visar att det finns brister i styrningen och kontrollen av tjänstebilarna.

## Riktlinjerna behöver uppdateras

Regiondirektörens riktlinjer för tjänstebilar är i behov av revidering. Det saknas också en strategi för att elektrifiera regionens fordon i enlighet med regionstyrelsens uppdrag från år 2018. Under år 2022 ska dock regionstyrelsen ta fram en plan för fossilfria transporter.

Inköp Västerbotten har ett ansvar att upphandla tjänstebilar och att följa upp de upphandlade avtalen. Av regiondirektörens riktlinjer framgår att det praktiska ansvaret för tjänstebilarna ligger på respektive verksamhet och på förarna. I riktlinjerna finns inga krav på någon funktion med centralt ansvar för tjänstebilarna eller att det ska finnas bilansvariga på respektive verksamhet. Av riktlinjerna framgår heller inte vem som har ansvar för uppföljning och kontroll av att riktlinjerna följs.

Regionen saknar enhetliga rutiner för bokning av bilar, nyckelhantering, hantering av drivmedelskort med mera. Vissa av de granskade enheterna har tagit fram egna dokumenterade rutiner för hanteringen av tjänstebilar. Andra enheter saknar sådana dokumenterade rutiner.

## Det saknas uppföljningar och kontroller

Uppföljningen och kontrollen av tjänstebilar är svag i regionen. I regionens administrativa system för bilarna finns förutsättningar för att analysera kostnader, miljöbelastning och kapacitetsutnyttjande både på aggregerad nivå och för enskilda bilar. Det saknas dock sådana uppföljningar. Det görs heller inga kontroller av körjournaler eller av kostnader jämfört med körd sträcka och mätarställning. Vi anser att regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen inte har säkerställt en tillräcklig styrning och kontroll över tjänstebilarna.

## Rekommendationer

Vi rekommenderar regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen att arbeta med följande områden:

- Säkerställ att det finns riktlinjer, regler och rutiner för verksamheternas hantering av tjänstebilar. Utvärdera också om det finns behov av en strategi för den strategiska styrningen av regionens tjänstebilar.
- Säkerställ tillräcklig kontroll över nycklar, fordon och drivmedelskort. Utvärdera om det finns behov av centralt fordonsansvarig med uppgift att ge stöd till verksamheterna och kontrollera hanteringen av tjänstebilarna.
- Säkerställ löpande uppföljning av kostnader, nyttjande, miljöpåverkan med mera för tjänstebilarna. Genomför systematiska kontroller av kostnader.

## 2. Bakgrund

Tjänstebil är ett samlingsbegrepp för alla bilar som erbjuds anställda i tjänsten. En verksamhetsbil är avsedd att enbart användas i tjänsten. En förmånsbil får även användas privat, men då ska den anställde betala förmånsskatt. Inom Region Västerbotten finns cirka 200 tjänstebilar om man bortser från ambulanser. Regionens kostnader för tjänstebilarna uppgår till ungefär 20 miljoner kronor årligen. En felaktig hantering av tjänstebilar kan leda till onödiga kostnader och minskat förtroende från allmänheten.

Revisorerna har tidigare uppmärksammat att landstingsstyrelsen inte hade säkerställt en ändamålsenlig hantering av förmånsbilar (nr 2/2017). Granskningen visade att reglerna för förmånsbilar var för översiktliga och inte följdes. Bland annat saknades uppgifter om vem som hade rätt att besluta om förmånsbilar. Ett stickprov i granskningen visade att landstinget hade betalat ut felaktiga ersättningar för bränslekostnader. År 2019 beslutade regionstyrelsen att ta bort förmånsbilar som förmån och i stället kompensera berättigade personer med ett lönetillägg.

Revisorerna har i sin revisionsplan för år 2021 beslutat att granska hanteringen av tjänstebilar.

### Syfte och revisionsfrågor

Granskningens syfte är att ge underlag till revisorerna för att bedöma om regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen har säkerställt en ändamålsenlig hantering av regionens tjänstebilar.

- Har regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen säkerställt ändamålsenliga regler och rutiner för hanteringen av tjänstebilar?
- Har regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen säkerställt att regler och rutiner följs?
- Har regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen säkerställt en tillräcklig uppföljning och kontroll av hanteringen av tjänstebilar?

### Ansvarig nämnd samt avgränsningar

Granskningen avser regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen. Granskningen omfattar verksamhetsbilar och förmånsbilar. Specialfordon så som utryckningsfordon berörs inte av granskningens stickprov. Granskningens stickprov är avgränsat till de intervjuade verksamheterna och omfattar tre månader under år 2021.

### Revisionskriterier

Revisionskriterierna utgör de bedömningsgrunder som bildar underlag för granskningens analyser, slutsatser och bedömningar. Revisionskriterier för denna granskning är:

- Kommunallagen 6 kap 6§
- Aktuell skattelagstiftning

- Regionens riktlinjer för leasing av tjänstebil och förmånsbil
- Övriga styrande dokument med koppling till området

## Metod

De metoder som har använts i granskningen är dokumentstudier, intervjuer och stickprov. De övergripande revisionsfrågorna har brutits ner till delfrågor som gör det möjligt att systematiskt bedöma regionstyrelsens, hälso- och sjukvårdsnämndens och folkhögskolestyrelsens ansvarstagande.

Ingrid Lindberg på revisionskontoret har varit ansvarig för arbetet med granskningen. I arbetet med stickprovet och vid intervjuer har praktikant på revisionskontoret, Christopher Karlsson, deltagit.

### Dokumentstudier

Inom ramen för granskningen har revisionskontoret granskat regionens övergripande riktlinjer och rutinbeskrivningar för hanteringen av tjänstebilar. Vi har också granskat regionstyrelsens verksamhetsplan och protokoll i syfte att hitta beslut med koppling till tjänstebilarna. Syftet med dokumentanalysen är att identifiera och samla in revisionsbevis, det vill säga sådan information som ger stöd för slutsatserna i den granskningsrapport som ska upprättas.

### Intervjuer

Vi har intervjuat inköpsstrateg inom basenhet inköp Västerbotten med ansvar för regionens inköp och övergripande hantering av tjänstebilar. Vi har också intervjuat regiondirektören samt ett urval av ansvariga personer i sex olika verksamheter som har tjänstebilar. Vi har även stämt av med tjänsteperson inom HR-staben i vilken omfattning bilförmåner redovisats. Ett syfte med dessa intervjuer är att samla information som kan bidra till en förståelse för hur hanteringen av tjänstebilar gått till. Ett annat syfte är att bekräfta sådant som framkommer i dokumentanalyserna.

### Stickprov

Vi har granskat körjournaler och körvägar för 19 tjänstebilar under tre månader i syfte att ta reda på om regler och riktlinjer följts.

## 3. Resultat

### Regionens tjänstebilar

I regionen finns över 200 tjänstebilar inom ett 90-tal verksamheter, om man bortser från ambulanser. Antalet tjänstebilar inom varje verksamhet varierar mellan 1 och 15. I regionen finns ingen gemensam bilpool. Verksamheter som inte har egen tjänstebil bokar hyrbil vid behov.

#### ***Basenhet inköp Västerbotten har ett regionövergripande uppdrag***

Inköp Västerbotten har ett uppdrag att planera, följa upp och utveckla affärsupp-görelser och avtal med leverantörer. Syftet är att tillhandahålla varor och tjänster med fokus på kundnytta. Arbetet ska leda och bidra till att regionens inköp av varor och tjänster sker på ett affärsmässigt, kostnadseffektivt och miljömedvetet sätt.

Bilsortimentet planeras och upphandlas av inköpsstrateg med kategoriansvar för fordon och transporter. Tillsammans med verksamheterna ser inköpsstrategen över regionens behov och hur dessa kan tillgodoses. När ett sortiment upphandlats finns bilarna att beställa genom inköp Västerbotten.

Största delen av bilarna finansieras genom operationell leasing (långtidshyra) med vagnparksadministration. Det innebär att leasingtagaren betalar ett fast belopp per bil och månad som inkluderar service, underhåll, reparationer och försäkringar. När hyresperioden är slut lämnas bilen tillbaka till leasinggivaren. Vagnparksadministration är en tjänst där administrationen för verksamhetens tjänstebilar hanteras av en extern part.

Regionens upphandlade tjänst för administrationen av leasingbilarna inkluderar en central hantering av kostnader. Tjänsten innebär att regionens kostnader för bilarna samlas på en faktura per månad. Det är kostnader för leasingavgift, reparation och underhåll, skatt, försäkring med mera. Inköpsstrategen kontrollerar och mottagningsattesterar fakturan och servicedirektören beslutsattesterar. Därefter fördelar inköpsstrategen de faktiska kostnaderna till respektive verksamhet genom en klumpsumma per månad och kostnadstyp.

### Styrande och vägledande dokument

I detta avsnitt redogör vi för Skatteverkets regler samt regionens regler, rutiner och beslut med anknytning till tjänstebilar.

#### ***Styrelsen beslutade om inriktning vid val av tjänstebilar och drivmedel***

I maj 2018 (§ 96) beslutade landstingsstyrelsen om inriktning vid val av tjänstebilar och drivmedel. Bakgrunden var en förändrad beskattning baserad på koldioxidutsläpp. Inför den kommande upphandlingen skulle minsta möjliga koldioxidpåverkan vara styrande. Landstingsstyrelsen beslutade att ta bort valet av storbilsklass och att begränsa val av fordon med fyrhjulsdrift. Vid val av drivmedel skulle bensinalternativet ge upp till 12 procents fördel vid en koldioxidjämförelse.

Landstingsstyrelsen gav i samband med inriktningsbeslutet landstingsdirektören i uppdrag att ta fram en infrastrukturstrategi för att elektrifiera landstingets fordon.

### ***Regiondirektören beslutade om riktlinjer för leasing av tjänstebil och förmånsbil***

Regiondirektören beslutade i oktober 2019 om riktlinjer för leasing av tjänstebil och förmånsbil. Riktlinjerna omfattar alla medarbetare och avser leasingfordon som används i tjänsten.

Av riktlinjerna framgår att bassortimentet utgörs av tvåhjulsdrevna bilar i mellanbilsklass. Bilar med fyrhjulsdrift är endast tillåtna för verksamheter som använder tjänstebilen dygnet runt eller sena kvällar när snöplogning normalt är begränsad. Bas- och specialsortimentet ska utgå från styrelsens inriktningsbeslut från år 2018 och ska utvärderas löpande utifrån funktion, pris och miljöpåverkan.

Av riktlinjerna framgår följande ansvar och befogenheter:

- Det är endast inköp Västerbotten som har rätt att upphandla leasingbilar och teckna leasingavtal.
- Inköp Västerbotten ansvarar för att ta fram tydliga riktlinjer och instruktioner för beställning av ny tjänstebil, hantering av reparationer och underhåll, försäkringar och återlämning.
- Regiondirektören ska besluta om eventuella avsteg från upphandlat bassortiment.
- Regiondirektören har rätt att godkänna leasing av förmånsbilar till ett värde av mellan 6,5 och 7,5 basbelopp.
- Tjänstebilar ska enbart användas i tjänsten.
- Alla bilar ska utrustas med antingen elektronisk eller manuell körjournal för att kunna visa att tjänstebilen endast används i tjänsten. Privat körning är begränsad till ringa omfattning, vilket avser maximalt tio tillfällen per år med en sammanlagd körsträcka på högst 100 mil. Resor till och från arbetet räknas normalt som privata resor.
- Verksamheterna ansvarar för att bilarna används på ett ansvarsfullt sätt.
- Det är föraren och leasingtagaren, det vill säga respektive verksamhet, som är ansvarig för vård och underhåll av bilen. Exempelvis ska verksamheten se till att kontrollbesiktning och service utförs, hålla bilen ren och lämna tillbaka bilen i ett skick som kan förväntas med antalet körda kilometer.
- Eventuella böter ska betalas personligen av föraren.

### ***Styrelsen beslutade om att inte längre erbjuda förmånsbil***

I december 2019 (§ 279) beslutade regionstyrelsen att inte längre erbjuda förmånsbilar. De tjänstepersoner som enligt tidigare riktlinje från år 2006 var berättigade till förmånsbil skulle i stället få en kompensation på lönen.

### ***På regionens intranät finns instruktioner för tjänstebilar***

På regionens intranät finns regionövergripande information om leasingbilar samt en länk till regiondirektörens riktlinjer för leasingfordon. Informationen innehåller rutiner, mallar och instruktioner för:

- beställning och sortiment (inklusive specialsortiment),
- drivmedel och parkeringskort,

- körjournal och alkolås,
- skador och försäkring.

### **Skatteverket har regler för privat körning**

Enligt Skatteverkets definition uppkommer skattepliktig bilförmån när en person i mer än ringa omfattning för privat bruk använder en bil som personen får använda på grund av sin anställning. Enligt Skatteverket utgör det bilförmån om en anställd använder arbetsgivarens bil för privata resor mer än 100 mil eller vid mer än 10 tillfällen per år. Enligt Skatteverkets allmänna råd bör vid bedömning om privat körning skett vid högst tio tillfällen bortses från stopp av privata skäl som endast medför en mindre förlängning av resvägen under en pågående tjänsteresa. Den extra körsträcka som sådana privata ärenden medför bör dock medräknas vid bedömningen om bilen körts privat högst 100 mil.

Om arbetsgivarens bil endast får användas för tjänstekörning, ska någon förmånsbeskattning normalt inte ske. I sådana fall krävs normalt att bilen parkeras på arbetsplatsen efter arbetstidens slut och att nycklarna förvaras hos arbetsgivaren. Arbetsgivaren bör också se till att det finns en körjournal eller annat som visar att bilen endast använts för resor i tjänsten.

Enligt Skatteverket bör en körjournal innehålla följande uppgifter:

- 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/syfte med resan
- vilka platser, företag eller kontaktpersoner den anställda har besökt (behövs inte vid privata resor)
- anteckningar om bilförare och tankning med mera.

### **Vår kommentar**

Regiondirektören beslutade om riktlinjer för leasing av tjänstebilar och förmånsbilar år 2019. Riktlinjerna är inte aktuella då förmånsbilar inte längre erbjuds.

Inköp Västerbotten har ett övergripande ansvar att upphandla bilsortimentet och följa upp avtal. Av riktlinjerna framgår att det praktiska ansvaret för tjänstebilarna ligger på respektive verksamhet och på förarna. Det finns i riktlinjerna inget krav på att det ska finnas någon bilansvarig för respektive verksamhet eller någon centralt bilansvarig. Av riktlinjerna framgår det inte tydligt vem som har ansvar för uppföljning och kontroll av att riktlinjerna följs.

### **Följsamhet till regler och rutiner**

I detta avsnitt redogör vi för hur regler och rutiner följs. Slutsatserna baseras på intervjuer, en stickprovsgranskning av körjournaler och dokumentgranskning.

#### **Verksamheterna uppger att de har kännedom om regler och rutiner**

Vid våra intervjuer uppger majoriteten att de känner till att det finns beslutade riktlinjer för leasingbilar och att det finns instruktioner och rutiner på regionens intranät. De intervjuade uppger att de känner till innehållet och att de anser att



reglerna är tydliga. Några av verksamheterna har egna rutinbeskrivningar för hanteringen av bilarna. Alla verksamheter uppger att de på något sätt regelbundet informerar dem som använder bilarna om att bilarna inte får användas privat och att de ska vara aktsamma om bilarna.

### ***Beslut om inköp av bilar med fyrhjulsdraft dokumenteras inte***

Inköpare vid basenhet inköp Västerbotten uppger att det inte gjorts några avsteg mot förbudet att köpa in bilar i storbilsklass. Däremot har det förekommit avsteg från förbudet att köpa in bilar med fyrhjulsdraft. Inköpsstrateg och regiondirektör uppger att avstegen undertecknats av regiondirektör i enlighet med rutinen för beställning av specialsortiment. Vi har inte kunnat kontrollera besluten då dessa inte sparas. Granskningen visar att ett tjugotal fyrhjulsdrivna bilar har införskaffats mellan år 2019 och år 2021. Hur stor andel av dessa som tillhör enheter med verksamhet dygnet runt eller sena kvällar kan vi inte bedöma inom ramen för granskningen.

### ***Samtliga bilar är utrustade med elektronisk körjournal***

Vår granskning visar att samtliga tjänstebilar är utrustade med elektronisk körjournal vilket innebär att alla resor registreras med automatik. Det innebär bland annat att tidpunkt och adress för resans start och slut registreras. En av de verksamheter vi intervjuat uppger att de förutom den elektroniska körjournalen även för en manuell körjournal.

### ***Det finns inga privata resor registrerade***

Samtliga intervjuade verksamheter uppger att bilarna enbart används i tjänsten. Det är inte tillåtet att använda bilarna för privata ärenden vilket samtliga uppger att de informerar de anställda om. De flesta av de intervjuade uppger att de känner till Skatteverkets regler för privat körning. En av intervjupersonerna uppger dock att hen är osäker på vad som gäller.

Enligt inköpsstrategen finns en skyldighet att registrera en privat körning som privat resa i körjournalen. Det finns inga privata resor registrerade vilket betyder att alla resor registrerats som tjänsteresor. En kontroll med HR-staben bekräftar att ingen bilförman har påförts för privat körning av tjänstebilar.

Vi har översiktligt granskat ett urval av körjournaler inom de intervjuade verksamheterna i syfte att se om bilarna använts för privata resor. Vi har inom ramen för granskningen inte haft möjlighet att kontrollera syftet med resorna, det vill säga vilket ärende man haft eller patient man åkt till. Vi har kontrollerat att de bilar som används av dagverksamhet har stått parkerade på regionen under kvällar, nätter och helger. Vi har även granskat resvägar och adresser för samtliga bilar i stickprovet. Vårt stickprov visar att verksamheter med dagverksamhet endast har använt bilarna under dagtid. Eftersom vi inte känner till syftet med resorna har vi inte haft möjlighet att kontrollera om bilar använts för privata ärenden.

### ***Onormalt slitage följs inte upp***

Genom den tjänst som regionen upphandlat för administration av bilarna finns möjlighet att göra sammanställningar av regionens samlade kostnader för reparation och underhåll. Enligt inköpsstrategen förekommer ingen systematisk analys av kostnaderna i syfte att upptäcka onormalt slitage på bilarna.

Samtliga intervjuade uppger att de som använder bilarna är aktsamma om bilarna. De upplever att eventuella skador och slitage är sådant som uppkommer vid normal användning av bilarna. Flera av de intervjuade uppger att de vid arbetsplats-träffar eller liknande informerar om att personalen ska vara rädd om bilarna. De menar att aktsamhet om bilarna är viktigt både ur ekonomisk synpunkt och ur verksamhetsmässig synpunkt då verksamheten i många fall är beroende av bilarna för att komma ut till patienter eller kunder.

### ***Böter förekommer på den centrala fakturan***

Parkeringsböter ska betalas av den förare som fått böterna. Om parkeringsböter inte betalas direkt av föraren själv så kommer kostnaden att faktureras på den centrala bilfakturan och därigenom betalas av regionen. Inköpsstrategen meddelar då berörd verksamhet vilken bil det avser och uppger om att det är förarens personliga ansvar att betala böterna. Vi har noterat att det under år 2021 har förekommit ett tiotal parkeringsböter på den centrala fakturan. Enligt uppgift från HR-staben är det verksamheternas ansvar att fakturera sina medarbetare för dessa böter. Inom ramen för granskningen har vi inte kunnat kontrollera hur dessa böter hanterats av verksamheterna.

### ***Förmånsbilar erbjuds inte längre***

Inga nya avtal för förmånsbilar har tecknats efter att regionstyrelsen beslutade att inte längre erbjuda förmånsbilar. Vi slutförandet av denna rapport fanns ett gammalt avtal kvar som inte löpt ut. Avtalet löper ut år 2022.

### ***Vår kommentar***

Vi konstaterar att ett tjugotal bilar med fyrhjulsdrift har införskaffats mellan år 2019 och 2021. Vi har inte kunnat verifiera att regiondirektören godkänt alla beställningar av bilar med fyrhjulsdrift då besluten inte sparas.

Vårt stickprov av körjournaler visar att bilar som används av dagverksamhet finns parkerade på regionen under kvällar och nätter. Eftersom vi inte känner till syftet med resorna har vi inte haft möjlighet att kontrollera om bilar har använts för privata ärenden.

Vi kan inte kontrollera om det förekommit onormalt slitage på bilarna eftersom sådan uppföljning saknas.

## **Uppföljning och kontroll av tjänstebilar**

I detta avsnitt redogör vi för i vilken grad styrelsen har uppföljning och kontroll av tjänstebilarna. Vi konstaterar att rutinerna för hanteringen av tjänstebilar ser väldigt olika ut i olika verksamheter och att det saknas systematiska kontroller.

### ***Det saknas en uppföljning av styrelsens inriktningsbeslut och uppdrag***

Landstingsstyrelsen beslutade år 2018 om en inriktning som innebar att det styrande kriteriet vid upphandling av tjänstebilar skulle vara minsta möjliga koldioxidpåverkan. Regiondirektören fick också ett uppdrag att ta fram en infrastrukturstrategi. Vi har inte funnit att det gjorts någon uppföljning av hur styrelsens inriktningsbeslut påverkat fordonsbeståndet.

Regiondirektören uppger i intervju att det inte finns någon infrastrukturstrategi för elektrifiering av regionens tjänstebilar. Styrelsen har dock i sin verksamhetsplan för år 2022 beslutat om tre indikatorer för att följa upp målet "Västerbotten är en

ledande miljöregion”. En av dessa indikatorer är att ta fram en plan för fossilfria transporter. Verksamhetsområde service har fått i uppdrag att ta fram en sådan plan under år 2022. Som en del av detta uppdrag har basenhet fastighet under år 2021 inlett ett arbete att se över antalet laddplatser för elbilar i regionen. Regionen har också en miljö- och klimatstrategi där ett av inriktningsmålen är att regionens markbundna transporter ska vara fossilfria år 2030.

Nästa upphandling av tjänstebilar kommer enligt inköpsstrategen att inledas år 2022 och ska vara klar år 2023. I dagsläget upphandlas enligt inköpsstrategen inga elbilar på grund av att de är för dyra.

### **Det saknas uppföljning och kontroll av kapacitetsnyttjande**

I tjänsten vagnparksadministration ingår ett webbaserat system, FleetWeb. FleetWeb omfattar rapporter och möjlighet till fördjupning avseende olika kostnader. Det finns möjlighet att kontrollera och få fram data fördelat på bilpark, göra egna presentationer och ha kontroll på slutdatum för leasingavtal med mera.

Inköpsstrategen uppger att det inte görs någon systematisk uppföljning av kapacitetsutnyttjandet. Ett syfte med en sådan uppföljning kan exempelvis vara att utvärdera om regionens fordon i vissa fall används i låg grad eller om bilar har ett högt kapacitetsutnyttjande som riskerar att leda till kostnader i form av debitering av övermil vid leasingperiodens slut. En sådan utvärdering skulle enligt inköpsstrategen exempelvis kunna visa att det är ekonomiskt fördelaktigt att vissa bilar förs över till en bilpool för att få ett bättre nyttjande.

De verksamheter vi intervjuat gör i vissa fall en uppföljning av kapacitetsutnyttjandet. I något fall har det resulterat i en minskning av antalet fordon. Ingen av de intervjuade verksamheterna upplever att de har en låg nyttjandegrad av bilarna. Däremot kan nyttjandet variera mellan olika typer av bilar och olika tider på året. Ett par av verksamheterna uppger att en bilpool skulle kunna vara en bra lösning för vissa fordonstyper eller om det fanns en möjlighet för flera verksamheter att gå samman om bilar.

### **Ingen systematisk uppföljning och kontroll av kostnader**

På central nivå gör inköpsstrategen kontroller mot avtal men ingen systematisk analys av kostnader exempelvis jämfört med körd sträcka eller mätarställning eller att rätt typ av drivmedel tankas till respektive fordon. Inte heller på verksamhetsnivå görs bland de intervjuade enheterna några systematiska kontroller.

I tabellen nedan redovisas kostnader för regionens tjänstefordon, exklusive ambulanser. Av tabellen framgår att de totala kostnaderna blivit något lägre mellan åren 2017–2021. Kostnader för reparation och underhåll har ökat under år 2021 på grund av förseningar i leveranser. Detta har medfört förlängda leasingavtal på gamla bilar. De förlängda avtalen inkluderar inte service och underhåll.

	2017	2018	2019	2020	2021
Leasingavgift	12 695	12 497	12 525	12 048	9 106
Försäkring och skatt	1 200	415	302	366	455
Reparation och underhåll	866	1 376	1 023	1 062	2 899
Drivmedel	2 342	2 530	2 379	1 800	1 728
Övriga kostnader bilar	529	523	551	966	1 508
<b>Totalt</b>	<b>17 632</b>	<b>17 341</b>	<b>16 780</b>	<b>16 242</b>	<b>15 696</b>

Källa: Kontogrupp 66 Diver, exklusive ambulanssjukvård

Kostnadsansvaret för tjänstebilarna ligger på respektive verksamhet. Flera av de intervjuade verksamheterna uppger dock att det är svårt och tidskrävande att kontrollera kostnaderna för bilarna eftersom kostnader bokas i klumpsummor. I synnerhet är det svårt att bedöma om kostnader för reparationer eller avdrag som görs vid slutavräkning vid leasingperiodens slut är korrekta. Ett par av de intervjuade menar att de behöver lägga orimligt mycket tid på att vara i kontakt med bilfirman för att ta reda på vilka avdrag eller arbeten som gjorts.

För att få reda på vilka kostnader som belastat respektive verksamhet går det att ta fram uppgifter från systemet Fleetweb. Inköpsstrategen och ett urval av verksamheter som ingår i ett pilotprojekt för att testa systemet Fleetweb har möjlighet att göra detta. Övriga verksamheter kan kontakta inköpsstrategen för att få tillgång till uppgifterna. Uppgifterna kräver dock bearbetning och verksamheterna behöver ha kunskaper i Excel.

I de flesta fall går drivmedelsfakturor direkt till respektive verksamhet för kontroll och attest. Ingen av de intervjuade verksamheterna gör systematiska kontroller av drivmedelskostnader mot körda sträckor eller mätarställningar. Däremot uppger samtliga intervjuade verksamheter att drivmedelskostnaderna är relativt jämnt fördelade över tid. De vi intervjuat menar att de har kännedom om bilarnas förbrukning och kan göra rimlighetsbedömningar av drivmedelskostnaderna. De intervjuade verksamheterna uppger också att de jämför fakturor mot tankkvitton. Av fakturorna och tankkvittona framgår vilket drivmedel som tankats och vilka andra kostnader som debiterats.

### ***Svag kontroll över fordon, nyckelhantering och drivmedelskort***

Rutinen för bokning av bilarna ser olika ut för olika enheter. Det förekommer också olika rutiner för olika bilar inom samma verksamhet. Flera av enheterna har lagt in en eller flera av bilarna som bokningsbara resurser i e-postsystemet. Ett par av de intervjuade enheterna har särskilda datasystem för att boka bilarna. Ett par av enheterna uppger att de inte har något behov av att boka bilarna då det är ett fåtal personer som använder bilarna.

Bland de intervjuade enheterna finns olika rutiner för hur nycklar hanteras. Rutinerna innebär alltifrån att nycklar kvitteras ut och låses in vid dagens slut till att nycklarna hängs upp på en anslagstavla på enheten. Gemensamt är att nycklarna förvaras vid enheten när bilarna inte används. Flera av intervjupersonerna uppger att de har uppsikt över att samtliga nycklar är tillbaka vid dagens slut. Eftersom parkeringsplats ofta finns i närheten av verksamheten finns även möjlighet att se att bilarna finns parkerade vid arbetsplatsen.

Regionen har inte några dokumenterade riktlinjer eller rutiner för hantering av drivmedelskort. Det finns heller ingen central förteckning över drivmedelskorterna. Rutinerna för hur de intervjuade verksamheterna hanterar drivmedelskorterna ser olika ut. I vissa fall förvaras drivmedelskorterna på själva tankstället och medarbetarna legitimerar sig vid tankning. I andra fall förvaras korten i bilarna. I något fall förvaras drivmedelskort på en anslagstavla på enheten. I vissa fall är korten koplade till en viss bil. I andra fall är kort gemensamma för flera bilar.

### ***Saknas kontroller av körjournaler***

I samband med vår granskning har vi inte funnit att det görs några stickprovskontroller av körjournaler varken på central nivå eller ute i verksamheterna.

### **Saknas uppföljning och kontroll av vård och underhåll**

I riktlinjerna för leasingbilar finns inget krav på att det ska finnas någon fordonsansvarig i respektive verksamhet. Vi har heller inte funnit att det görs någon central uppföljning av att bilarna vårdas och underhålls på en rimlig nivå.

Ansvar för den praktiska hanteringen av bilarna ser olika ut i de intervjuade verksamheterna. I de flesta fall är det en avdelningschef, sektionschef eller samordnare som ansvarar för administrationen av verksamhetens bilar vilket innefattar kontroll av fakturor, hantering av leasingavtal, tankkort med mera.

Skötseln av bilarna med tvätt, service, reparation, besiktning, anmälan till försäkringsbolag med mera hanteras på olika sätt av de intervjuade verksamheterna. En av verksamheterna köper en tjänst av Samhall för exempelvis tvätt, viss översyn och kontroll av mätarställning med mera. Ett par verksamheter har vaktmästare eller en utsedd bilansvarig. För övriga verksamheter vi intervjuat är det ett gemensamt ansvar bland de som använder bilarna att se till att bilarna tvättas, tankas, byts däck på, lämnas på service, lämnas tillbaka vid hyresperiodens slut, med mera. Samtliga intervjuade verksamheter uppger att bilarna vårdas regelbundet. Ett par av de intervjuade verksamheterna efterlyser dock en central funktion för exempelvis tvätt och rekonditionering av bilarna så att medarbetare istället kan ägna sig åt sin kärnverksamhet.

### **Vår kommentar**




Vi anser att regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen inte har säkerställt en tillräcklig styrning och kontroll över tjänstebilarna.

Uppföljning och kontroll av fordonen är svag. I regionens administrativa system för bilarna finns förutsättningar för att exempelvis analysera kostnader, miljöbelastning och kapacitetsutnyttjande både på aggregerad nivå och för enskilda bilar. Enligt inköpsstrategen görs dock inga systematiska analyser av detta.

Regiondirektören fick ett uppdrag år 2018 att ta fram en strategi för elektrifiering av regionens bilar. Vid slutförandet av denna granskning saknades ännu en sådan strategi. Regionen har dock ett långsiktigt mål att alla transporter ska vara fossilfria år 2030. Regionstyrelsen har fått ett uppdrag att år 2022 ta fram en plan för fossilfria transporter.

Regionen saknar enhetliga rutiner för bokning av bilar, nyckelhantering och hantering av drivmedelskort. Det görs heller inga kontroller av körjournaler eller av kostnader mot körd sträcka.

## 4. Svar på revisionsfrågor

Revisionsfråga	Bedömning	Vår kommentar
Har regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen säkerställt ändamålsenliga regler och rutiner för hanteringen av tjänstebilar?	 NEJ	Riktlinjerna är i behov av revidering. Av riktlinjerna framgår inte vem som har ansvar för uppföljning och kontroll. Det saknas också en strategi för att elektrifiera regionens fordon i enlighet med regionstyrelsens uppdrag.
Har regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen säkerställt att regler och rutiner följs?	 DELVIS	Granskningen har inte visat på några uppenbara avvikelser från de regler för tjänstebilar som finns i regionen. Styrningen och kontrollen över hur tjänstebilar hanteras i regionen är dock svag. Som framgått anser vi att reglerna för tjänstebilar i regionen behöver ses över. Det gäller också kontrollen över fordonen.
Har regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen säkerställt en tillräcklig uppföljning och kontroll av hanteringen av tjänstebilar?	 NEJ	Det saknas en systematisk uppföljning och strategisk analys av miljöeffekter, kapacitetsutnyttjande och kostnader. Det saknas kontroller av körjournaler. Det saknas anvisningar för nyckelhantering, bokningar av bilar och hantering av drivmedelskort.

### Rekommendationer

Vi rekommenderar regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och folkhögskolestyrelsen att arbeta med följande områden:

- Säkerställ att det finns riktlinjer, regler och rutiner för verksamheternas hantering av tjänstebilar. Utvärdera också om det finns behov av en strategi för den strategiska styrningen av regionens tjänstebilar.
- Säkerställ tillräcklig kontroll över nycklar, fordon och drivmedelskort. Utvärdera om det finns behov av centralt fordonsansvarig med uppgift att ge stöd till verksamheterna och kontrollera hanteringen av tjänstebilarna.
- Säkerställ löpande uppföljning av kostnader, nyttjande, miljöpåverkan med mera för tjänstebilarna. Genomför systematiska kontroller av kostnader.

Ingrid Lindberg  
Sakkunnig

Revisionskontoret  
Region Västerbotten