

Bilpool och transportcentral i Kungälv kommun – en översyn av nuläge och möjligheter

Sammanställning

2008-03-10

Christoffer Widegren
CW Logistikutveckling

Bakgrund

Kungälvs kommun inledde under 2005 arbetet med att upprätta en central bilpool, samt en centraliserad hantering av kommunens fordon, sedan en transportutredning påvisat betydande möjligheter för att sänka kostnader och miljöpåverkan av kommunens resor och transporter. Efter en tids drift finns intresse av att utvärdera och resonera kring dessa åtgärder, då organisationen står i begrepp att utvecklas ytterligare.

Syfte och Mål

Arbetet syftar till att ge en beskrivning av funktionerna för bilpool och fordonshantering i Kungälvs kommun och sätta in dessa i ett jämförande sammanhang. Beskrivningen skall belysa interndebitering, funktion, ekonomi, samt jämförelse med andra liknande lösningar

1. Transportcentralens fordonshantering

1.1 Allmänt om central fordonshantering

Syftet med central fordonshantering är att skapa en effektiv, enhetlig och professionell funktion som säkerställer en hög kvalitetsnivå i alla processer kring inköp, ägande, drift och avyttring av fordon. Förutsättningar skapas för att erhålla storskalighetsfördelar inom fordonsadministrationen, samtidigt som den kommunövergripande funktionen säkerställer att förvaltningarnas fordonsinnehav utvecklas enligt kommunens mål, samt uppfyller lagstadgade säkerhets- och miljökrav.

Generellt finns det två inriktningar beträffande omfattning och ansvar för en fordonsenhet:

Centralt ägande med administrativ service: Detta upplägg innebär att samtliga fordon ägs av samma enhet. Fordonsenheten ombesörjer skatt, försäkringsärenden samt kontakter med leverantörer av fordon, tillbehör och tjänster till kommunens fordon. Denna verksamhet utgör själva kärnan och grundförutsättningen för en enhetlig och effektiv fordonshantering i kommunen, samt möjligheter att säkerställa fordonsflottans utveckling och standard. Även uppföljningsrutiner underlättas avsevärt ur ett kommunövergripande perspektiv.

Centralt ägande med administrativ och praktisk service ("fullservice"): Förutom hanteringen som nämns ovan står personal även för hanteringen av fordonen vid t.ex. däckbyte, service och reparationer. Denna servicenivå innebär minimal störning i ordinarie verksamhet eftersom inte personalen behöver lägga tid på verkstadsbesök och liknande. Den upplevda nyttan kan variera mellan olika verksamheters behov och förutsättningar och kostnaden blir generellt i storleksordningen dubbelt så hög som för en rent administrativ service. Detta måste dock ställas i relation till förmodade personalkostnader i samband med service, reparationer, underhåll och skador.

1.2 Fordonsenheten i Kungälv

Kungälv har i fråga om fordonsenhetens funktion valt fullservicealternativet. Nedan sammanfattas de tjänster som ingår i åtagandet:

Administration

- Administration av hyra, skatt, försäkring och skadeärenden
- Leverantörskontakter
- Vägledning vid införskaffande av nya fordon
- Uppföljning

Service

- Transport av fordon mellan kund och verkstad
- Tillhandahållande och utkörning av ersättningsfordon
- Däckbyte och lagningar
- Mindre reparationer (byte av lampor, torkarblad etc.)
- Besiktning (inklusive transport)
- Demonstration och utvärdering av nya fordonsmodeller

Kostnaden för fullservicen kommer 2008 att vara 800 kr per månad. Det finns relativt få referenser beträffande fullservice (vilket också är svårare att jämföra till innehåll). Ett exempel är dock en kranskommun till Göteborg som har en avgift på 900 kr/månad, och något sämre villkor beträffande transport av fordon. Det står helt klart att fullservice generellt är personalintensiv. Det krävs även transport- och ersättningsfordon för bedriva verksamheten. Kostnaden för en rent administrativ tjänst varierar mellan vanligen mellan 300-400 kr i kommuner med denna service.

1.3 Lönar det sig?

Den tid som läggs på administration och skötsel av fordonen är ofta helt ”integrerad” i den ordinarie verksamheten och svår att följa upp, varför det är naturligt att det dyker upp frågetecken när en enhet blir belagd med en fast avgift för detta. Lönsamhetsaspekten i åtgärden skiljer sig en smula karaktärsmissigt mellan administrativ och praktisk service.

Den administrativa servicen innebär givetvis att ett antal timmars hantering av kontakter med leverantörer (reparation, service, däck, reservdelar, bilvård etc) , skadehantering* etc förlyttas till en central enhet. Utöver detta finns dock också potentiella vinster i och med att den ”expertis” som byggs upp centralt kan förväntas spara pengar genom rätt hantering vid olika typer av inköp (uppföljning av kostnader för olika alternativ, undersökning av nya etc.). Ytterligare en vinst är den kvalitetsmässiga aspekten i och med säkerställandet av att alla fordon uppfyller kommunens krav, samt är skattade, besiktigade och i gott skick.

* Skadehantering innebär ofta upprepade kontakter med verkstad och försäkringsbolag. Även ersättningsfordon måste ombesörjas. Den direkta servicen på plats innebär på samma sätt överflyttande av personaltid från brukande enhet till fordonsenhet.

Kostnaden för den praktiska delen av månadsavgiften motsvarar cirka 2-2,5 timmars arbetsinsats per månad (den administrativa delen motsvarar ungefär lika mycket). I praktiken varierar naturligtvis behovet – vissa månader behövs ingenting göras, medan en månad kan teoretiskt innebära såväl däckbyte, service, skada och besiktning. En reparation innebär t.ex. två resor tur och retur till Göteborg, hantering av ersättningsfordon, kontakter med verkstad och kundmottagning – sammanlagt i storleksordningen 3-4 timmar.

För verksamheter där personalen rutinmässigt utför en del av den service som egentligen ingår i månadsavgiften kan givetvis tveksamheter uppstå om man får ”valuta” för den högre avgiften. I kombination med att vissa verksamheter är mycket positiva till ”fullservicekonceptet” måste några överväganden göras;

Kvantitativt resonemang: All skötsel av fordon tar tid och kostar således pengar. Exakt hur mycket tid som läggs (eller historiskt har lagts) på de uppgifter som transportcentralen utför finns ingen uppföljning på. En ”problemfri” bil behöver två däckbyten, en service och en besiktning per år, vilket i sig innebär en tidsåtgång på åtminstone 8-10 timmar. Till detta kommer med stor sannolikhet tid för lampbyte, ev lagning av punktering etc. Om bilen skulle ha någon defekt (fabrikationsfel är inte helt ovanligt på nya fordon) eller få någon skada innebär detta, ofta upprepade, turer till verkstaden vilket kan innebära lika mycket tid till. Sammanfattningsvis kan sägas att vissa verksamheter strikt kvantitativt troligtvis kan finna fullserviceavgiften som en större kostnad än om alla uppgifterna ombesördes internt. Man måste dock samtidigt vara medveten om den stora felmarginal som följer av en uppskattning av tidsåtgång kring fordonsskötsel i utvärderingen.

Kvalitativt resonemang: Avvägningen måste givetvis även göras mot de kvalitativa förbättringar som sker i form av minimal störning av verksamheten, garantier mot hög tidsåtgång vid fel och skador mm. Anses besparad tid som en direkt ekonomisk besparing? Innebär det ökade fokuset på kärnverksamheten, samt kvalitetssäkringen i hanteringen av fordonen ett mervärde utöver de rent kvantitativa aspekterna?

Skall alla omfattas? Som följer av ovanstående stycken kommer såväl den upplevda som den praktiska nyttan att variera mellan olika verksamheter. Beslutet om fullservicens vara eller icke vara, samt dess omfattning beror bland annat på följande:

- Kommunens policy och inriktning. Anses det kvalitetshöjande och verksamhetsutvecklande att centralisera verksamheterna? Finns det en rimlig ekonomi ur ett kommunövergripande perspektiv i förhållande till de kvantitativa och kvalitativa nyttorna? Eftersom många faktorer är svåra att mäta exakt kan ofta centrala direktiv stå för avgörandet.
- Är det praktiskt möjligt att differentiera servicenivån? Det kan upplevas som ett självklart alternativ att låta verksamheter välja mellan fullservice och t.ex. en obligatorisk ”basservice”. Serviceverksamheten fordrar dock både personella och materiella resurser som kan vara svåra att anpassa till ett mindre underlag. Följden av att låta t.ex. halva kommunen ha basservice medan den andra har fullservice kan bli att resurserna till stor del ändå måste bibehållas, med en kanske orimligt hög avgift för fullservice som följd.

1.4 Slutsatser - fordonscentralen

Rapporten drar följande slutsatser kring fordonscentralen i kungälv:

- Den administrativa servicen är mycket viktig för att kunna arbeta mot de miljö- och säkerhetsmässiga mål som kommunen har i fordonsfrågor, samt för att kunna följa upp dessa. Samtliga fordon måste omfattas för att funktionen skall fungera tillfredsställande.
- Transportcentralen har en prisnivå som harmonierar med de omkostnader som föreligger för den erbjudna servicenivån
- Kostnaderna för fullservice gentemot användarna förefaller inte orimliga i relation till den insats som normalt krävs för utförandet av de ingående tjänsterna. De kvalitativa aspekterna måste dock diskuteras och värderas internt inom kommunen.
- Många uppskattar fullservicen, men vissa är också skeptiska. Det kan vara en bra idé att undersöka hur en differentierad servicenivå skulle påverka kostnader och prisbilder. Om det visar sig svårt att driva fullservicenivån kostnadseffektivt i mindre skala måste samma nivå (antingen bas eller fullservice) gälla som obligatorium för samtliga fordon.

2. Bilpoolen

2.1 Allmänt om bilpool

Sedan 5-10 år har bilpoolen blivit en mycket vanlig organisationsform för fordon inom kommunala verksamheter. Enbart inom Göteborgs stad finns exempelvis 25 bilpooler, och bilpooler i olika former och storlekar återfinns hos åtminstone hälften av kommunerna i västra Götaland.

Bilpoolen ger möjlighet att säkerställa en hög miljö- och säkerhetsmässig nivå på de fordon som medarbetarna använder i tjänsten. Det är givetvis också eftersträvansvärt att erhålla lägre transportkostnader än motsvarande enhetsknutna fordon, samt bruk av privata fordon.

Kostnadseffektiviteten för bilpool gentemot övriga alternativ beror huvudsakligen på poolfordonens nyttjandegrad, samt deras kostnader. För att erhålla en milkostnad i paritet med bilersättningar krävs en beläggning på närmare 2000 mil per år för en mellanklassbil. Större fordonsmodeller kan vara så dyra att det är mycket svårt att nå ner till genomsnittlig bilersättningsnivå. Poolfordon av en given typ/modell som används av flera verksamheter ger dock i regel en lägre milkostnad än om de varit enhetsknutna, eftersom nyttjandegraden normalt sett ökar.

2.2 Bilpoolen i dagsläget

För närvarande finns det tio poolbilar som är uppställda vid nämndhuset. Några bilar står i begrepp att bytas ut, men då detta gjorts kommer poolen att bestå av sju Vw Polo och tre Volvo V70. Fordonsenheten står för drift och underhåll av bilpoolen enligt följande:

- Tvätt, städ och övrig rekonditionering
- Driftunderhåll (t.ex. byte av lampor och torkarblad, påfyllning av spolarvätska mm)
- Utförande av kontroll, besiktning, däckbyte och service
- Drift och support av bokningssystem, ombokning mm.

Enligt gatubolagets prislista kostar en Vw Polo 3220 kr/mån på 36 månaders leasing (2000 mil per år). V70 har utgått ur sortimentet, men kostar i storleksordningen 50% mer.

När kostnad för hyra i bilpool skall beräknas gör normalt en ansats för en viss nyttjandenivå i relation till kostnaderna (drivmedel, leasing, rekonditionering, skador, försäkringar, skatt mm). En vanlig ”ansats” är 4 timmar nyttjande per arbetsdag (cirka 1000 timmar per år). En Vw Polo skulle med denna bas hamna på cirka 67 kr/tim, medan en V70 hamnar på drygt 90 kr/mil. En högre nyttjandegrad innebär möjligheter att sänka avgiften, då de fasta kostnaderna kan slås ut på fler timmar*. För Kungälvs del ligger nyttjandegraden högre, varför avgiften kunnat sättas till 60 kr/tim för Polo och 80 kr/tim för V70.

60 kr per timme (inklusive drivmedel) är en relativt genomsnittlig nivå för poolbilar av mindre storlek inom kommuner och förvaltningar. V70 är, på grund av sitt väsentligt högre pris, betydligt mer sällsynt i bilpoolssammanhang. Däremot är mellanklassbilar vanliga (cirka 15-20% högre kostnad än en liten bil) på grund av bättre komfort och säkerhet (högre vikt) till en relativt låg merkostnad.

Prissättningsmodellen är vald med tanke på att maximera nyttjandegraden på fordonen. De fasta kostnaderna för t.ex. en Vw Polo (leasad från Gatubolaget på samma sätt som ovan) som rullar 2000 mil per år motsvarar drygt 70% av den totala fordonskostnaden. Det är därför tillrådligt att den bokade tiden skall vara den styrande faktorn snarare än körsträcka. Ett alternativ är att debitera både körsträcka och tid. Detta skulle kunna innebära en minskad timkostnad på 30-35% följt av en milkostnad på 10-15 kr. Eftersom kommunen i dagsläget saknar stöd för automatisk registrering av körsträckor (bokningssystemet rapporterar tid automatiskt) så finns det dock risk att uppföljningen av dessa skulle ta så mycket tid i anspråk för personalen att totalkostnaden skulle öka.

* Beräkningar för poolfordon redovisas i appendix

2.3 Kostnadsjämförelse mellan kommunala bilar och privata bilar

Med tanke på de vitt skilda förutsättningarna för poolbilar och privata fordon så varierar kostnadsbilden mellan olika situationer. Följden av fast timpris (bilpool) blir att milkostnaden sjunker ju mer bilen nyttjas under den bokade tiden.

För privata fordon är milkostnaden konstant. Något som också måste beaktas är administrativa kostnader för bilersättningar (dessa ingår i avgifterna för bilpoolen).

Kostnaden för hantering av fakturor brukar uppskattas till 100-300 kr. Med tanke på att en reseräkning är en liknande handling som bearbetas av tre parter (sammanställning av den anställde, godkännande av chef samt hantering av ekonomi- och löneavd.) kan medelvärdet 200 kr betraktas som en högst rimlig ansats. Med en genomsnittlig körsträcka på 20-30 mil per månad innebär detta 6-10 kr per mil – ungefär samma omkostnader som för kommunens poolfordon.

En poolbil av typ Vw polo som rullar cirka 2000 mil per år kostar kommunen ungefär lika mycket per mil som privat bilersättning (27 kr/mil exkl tillhörande omkostnader).

Mot bakgrund av att milkostnaden kan bli hundratals kronor för en poolbil om denna endast nyttjas en begränsad del av en tidsmässigt lång bokning, så ter det sig uppenbart att kostnaderna inom t.ex. en enhet kan sänkas genom att nyttja privata fordon vid denna typ av ärenden. I resonemanget kan det dock vara lämpligt att tänka på följande:

- Kommunen har kostnaderna för poolbilarna även om de används eller inte. Att en enhet sparar pengar på att nyttja privata fordon samtidigt som det finns outnyttjad poolbilskapacitet innebär suboptimering och en ökad total kostnad för kommunen
- Bilpoolen är ett sätt att kvalitetssäkra de anställdas resor. Det går i praktiken inte att ställa så höga och gemensamma krav på privata fordon som på tjänstefordon
- Många anställda ser bilen som en självklarhet även vid kortare ärenden. Kungälv's centrala delar har god kollektivtrafikförsörjning, varför mertiden ofta är relativt begränsad vid val av detta färdmedel. Genom den tidsbaserade debiteringen av fordonen framkommer fordonskostnaden tydligare, och kollektivtrafiken blir mer ”konkurrenskraftig” – framförallt vid kortare ärenden. Även cykel kan med stor sannolikhet ersätta bilen vid många kortare resor.

2.4 Slutsatser - Bilpool

- Avgifterna ligger i rimlig nivå med kostnaderna, samt överensstämmer med andra kommuner.
- Volvo V70 är en exklusiv bil i bilpoolssammanhang. Undersök om inte mellanklassbilar fyller behoven lika bra.
- Bilpoolens kostnadseffektivitet bygger till stor del på enhetligt användande och god nyttjandegrad på fordonen. Privata fordon bör endast tillåtas i undantagsfall.
- Kommunen bör arbeta mer med att stimulera bruk av kollektivtrafik och cykel vid kortare resor.
- Att debitera både tid och körsträcka skulle bli mer rättvist, och sänker de ibland mycket höga milkostnader som kan uppstå vid tidsmässigt långa bokningar. Hanteringen av körsträckorna får dock inte leda till orimligt mycket administrativt arbete. Den viktigaste styrande faktorn är alltid tiden.

3. Kort om leasing

Huvudanledningen till att så gott som alla inköp av personbilar till offentliga och privata verksamheter sker via leasing/långtidshyra är en momsregel som gör halva momsen avdragsgill. Vid direktköp måste hel momssats erläggas – en merkostnad på 20 Tkr för en bil som kostar 200 Tkr inkl moms.

3.1 Finansiell leasing

Finansiell leasing kan liknas vid ett avbetalningsköp, och omfattar i regel tre parter: leverantör, finansiär och fordonsinnehavare (kund).

Vid finansiell leasing står kunden själv för service, underhåll, försäkringar etc. Kontraktstiden är vanligtvis 36-60 månader för lätta fordon. Äganderätten kan, men behöver inte, slutligen övergå till kunden.

Leasingavgiften motsvarar de kostnader leasinggivaren har för anskaffningen, finansiella kostnader och kostnader för annat som parterna eventuellt kommit överens om. Vid finansiell leasing är räntan i regel rörlig, vilket betyder att avgiften ändras vid ändrat ränteläge.

3.2 Operationell leasing

Operationell leasing kan liknas vid en vanlig hyressituation. Vanligtvis är det ett tvåpartsförhållande mellan försäljare och kund. Leverantören förvärvar utrustning som sedan hyrs ut till kunden mot en avgift. Leverantören står bland annat för service, underhåll och försäkringar. Normalt står hyrestagaren för kostnader för drivmedel och skador (självrisk). Den ekonomiska risken (t.ex. slitage som påverkar restvärdet) regleras i särskilda avtal mellan leverantör och kund.

3.3 För- och nackdelar med respektive upplägg – vad passar Kungälv?

Kungälv tillämpar i dagsläget huvudsakligen operationell leasing via Gatubolaget i Göteborg. Vid en bedömning av leasingavtal måste man ta hänsyn till såväl kvantitativa som kvalitativa aspekter. När det gäller avtal om operationell leasing ingår oftast ett antal kvalitativa aspekter – t.ex. support, rådgivning, leverantörskontakter mm. som kan vara svåra att ta med i en investeringskalkyl.

För att avgöra vilket upplägg som är mest fördelaktigt måste först en strikt kvantitativ jämförelse upprättas. En fordonskalkyl för finansiell leasing innebär naturligtvis en högre felmarginal än en motsvarande för operationell leasing. Kostnaderna vid fordonsinnehav för nya fordon under 3-5 år kan dock uppskattas på ett tillräckligt tillförlitligt sätt – bara förstudien sker noggrant.

Om resultatet innebär en lägre kostnad för det operationella alternativet (kan t.ex. vara fallet om uthyraren har mycket fördelaktiga avtal med fordonsleverantören) kan detta i det närmaste betraktas som självskrivet. Om resultatet däremot, vilket brukar vara fallet, innebär att det finansiella alternativet är billigare bör en utvärdering göras enligt t.ex:

- Hur stor är skillnaden? Enstaka procent kan lika gärna falla inom felmarginalen i den finansiella kalkylen
- Vad har kommunen för kompetens för att självständigt hantera alla fordonsrelaterade frågor? Vad kan denna hantering förväntas kosta?
- Vilka övriga indirekta kostnader påverkas – organisation, ekonomihantering, personal etc?

Efter genomförd utvärdering är det dags att besluta om vilken leasingform kommunen skall arbeta med. Erfarenheter från undertecknads tidigare arbete har visat att en merkostnad på upp till 10% för operationell leasing ofta kan försvaras med hänsyn till de kvalitativa mervärdena. Högre merkostnad kräver högt mervärde i relation till kommunens förutsättningar.

Kungälv kommun kan, via transportcentralen, internt leverera flera av de kvalitativa fördelar som erbjuds via operationell leasing (direktkontakter med fordonsleverantörer, försäkringsbolag etc.) Bara för att en lämplig grundorganisation finns är det dock inte säkert att detta är den mest fördelaktiga totallösningen. Den ökning av arbetsbördan som övergång till finansiell leasing sannolikt skulle medföra får ju inte innebära större merkostnad än den som följer av den operationella leasingen.

3.4 Slutsatser - leasing

- Leasing av fordon är även fortsättningsvis det ekonomiskt mest gynnsamma alternativet för kommunen – bland annat på grund av gällande skattelagstiftning.
- Transportcentralens förutsättningar bör noga vägas in vid val av finansiell eller operationell leasing. Operationell leasing kan också ofta anpassas för att nå bästa möjliga totalekonomi.

Appendix – Beräkningar för poolbilar

Fordonskostnad – Vw Polo, poolbil 2000 mil/år:

Årskostnad: $3220 \times 12 \times 1,0625$ (halv moms på halva leasingen) = 41 055:-

Bränsle: $0,5 \times 2000 \times 12,5$ = 12 500:-

Servicekostnad: 12×800 = 9600:-

Rekonditionering och buffert för skador: 4000:-

Summa: 67 155:-

Milkostnad exkl omkostnader = 26,78

Milkostnad inkl omkostnader = 33,58

Fordonskostnad – Volvo V70, poolbil 2000 mil/år:

Årskostnad: $4830 \times 12 \times 1,0625$ (halv moms på halva leasingen) = 61 583:-

Bränsle: $0,9 \times 2000 \times 10^*$ = 18 000:-

Servicekostnad: 12×800 = 9600:-

Rekonditionering och buffert för skador: 4000:-

Summa: 93 183:-

Milkostnad exkl omkostnader = 39,79

Milkostnad inkl omkostnader = 46,59

*Två tredjedelar av sträckan på fordonsgas

Kostnad för bilersättningar 2007

Genomsnitt $18 + 6,26 \times 1,42$ (soc.avg) = 26,89 kr/mil

Inklusive omkostnader (6-10 kr/mil); 32,89-36,89 kr/mil