

Revisionsrapport

Granskning av styrning och kontroll av samhällsbetalda resor samt tjänstefordon

Enköpings kommun

Richard Vahul
Sandra Feiff

September 2015

Innehållsförteckning

1.	Sammanfattande bedömning	2
2.	Inledning	3
2.1.	Bakgrund	3
2.2.	Revisionsfråga	3
2.2.1.	Kontrollmål.....	3
2.2.2.	Revisionskriterier	3
2.3.	Revisionsmetod	3
2.3.1.	Styrande och stödjande dokument.....	4
2.4.	Avgränsning.....	4
3.	Organisation	5
3.1.	Skolskjuts (inkl. elevresor)	5
3.2.	Färdtjänst	5
3.2.1.	Organisationsschema för samhällsbetalda resor i Enköpings kommun.....	6
4.	Granskningsresultat	7
4.1.	Styrning och kontroll av kostnader för samhällsbetalda resor	7
4.1.1.	Skolskjuts och elevresor	7
4.1.2.	Färdtjänst.....	8
4.1.3.	Kontroller.....	10
4.2.	Avtal för samhällsbetalda resor.....	11
4.2.1.	Skolbuss	11
4.2.2.	Taxi.....	11
4.2.3.	Förändring av riktlinjer	12
4.3.	Uppföljning av avtal	12
4.4.	Tjänstefordon	12
	Vård- och omsorgsförvaltningen	13
5.	Bedömning	14
5.1.	Avstämning mot kontrollmål	14

1. Sammanfattande bedömning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Enköpings kommun genomfört en granskning av styrning och kontroll av samhällsbetalda resor samt tjänstefordon.

Efter genomförd granskning bedömer vi att styrning och kontroll av samhällsbetalda resor samt tjänstefordon inte fullt ut är tillräcklig.

Följande iakttagelser ligger till grund för bedömningen:

- Ingen nämnd har det sammanhållande ansvaret för samhällsbetalda resor avseende styrning samt redovisning, uppföljning av kostnader, volymer och budgetering.
- Det saknas en tydlig ansvarsfördelning mellan berörda nämnder för uppföljning av samhällsbetalda resor. Det faktum att det finns flera ansvariga inom olika förvaltningar försvårar, enligt vår bedömning, en tydlig uppföljning av samhällsbetalda resor. Vidare bedömer vi att det saknas en enhetlig struktur för uppföljning av volymer, kostnader samt budgetering av de samhällsbetalda resorna. Dessutom saknas dualitet i flertalet av de kontroller som sker samt att dokumentation av utförda kontroller i huvudsak saknas.
- Kontroller inklusive budgetering och redovisning för skolskjuts kan utvecklas. Exempelvis sker ingen gemensam rimlighetsbedömning av totalfaktureringen varje månad mellan trafiksamordnare och verksamhetsekonomen. Vi bedömer att en sådan kontroll bör ske och dokumenteras där avvikelser och förändringar bör framgå.
- Uppföljning av bussavtalet har inte skett, vilket vi bedömer bör ske för att säkerställa ändamålsenliga avtal.
- Vid avstämning mellan kommunens fordon i anläggningsregistret och fordonsregistret påträffades tre avvikelser. Avvikelsena tyder på att berörd nämnd i vissa delar inte har en tillräcklig intern kontroll.

I övrigt hänvisas till bilaga 1-3 för mer detaljerade bedömningar av och rekommendationer kring de kontroller som sker av samhällsbetalda resor inom skolskjuts, färdtjänst och elevresor.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Enköpings kommun har relativt omfattande kostnader för samhällsbetalda resor, främst för skolskjuts och för tjänstebilar/fordon inom olika verksamheter. Enligt vad revisorerna har erfarit har kostnaderna för resor ökat de senaste åren. Hanteringen kring tjänstefordon är i viss mån förtroendekänslig. Mot denna bakgrund har revisorerna enats om att genomföra en granskning kring styrning och kontroll inom området.

2.2. Revisionsfråga

Följande revisionsfråga ligger till grund för granskningen:

Har Kommunstyrelsen och berörda nämnder en tillräcklig styrning och kontroll av samhällsbetalda resor samt tjänstefordon?

2.2.1. Kontrollmål

För att kunna besvara den övergripande revisionsfrågan har ett antal kontrollmål och revisionskriterier utarbetats.

- Det finns en tydlig ansvarsfördelning mellan berörda nämnder kring styrning och uppföljning av samhällsbetalda resor.
- Berörda nämnder har en god styrning och kontroll av kostnaderna för samhällsbetalda resor inklusive budgetering och redovisning.
- Berörda nämnder har säkerställt att det finns ändamålsenliga avtal upphandlade för att tillgodose behovet av resor.
- Det sker en löpande uppföljning av avtalen för samhällsbetalda resor, bland annat med avseende på fakturerade resor.
- Berörda nämnder har en tillräcklig intern kontroll avseende styrning och kontroll av kommunens tjänstefordon med avseende på redovisning, kostnader och användning.

2.2.2. Revisionskriterier

- Lagen om offentlig upphandling
- Handbok för intern kontroll (förslag till reglemente för intern kontroll)
- Skolskjutsreglemente
- Riktlinjer för färdtjänst
- Kommunal redovisningslag

2.3. Revisionsmetod

Granskningen har skett genom intervjuer med ansvariga tjänstemän, genom kartläggning och analys av styrdokument och rutinbeskrivningar samt genomgång av rutiner och kontrollmoment. Övergripande kontroll har skett av avtal, fakturor,

räkenskapsmaterial, körjournaler och fordonsregister. Det har inom ramen för granskningen inte genomförts någon granskning eller verifiering av enskilda resor och/eller transaktioner utan granskningen har genomförts utifrån en kontrollbaserad ansats.

2.3.1. Styrande och stödjande dokument

Inom ramen för granskningen har vi erhållit ett antal styrande och stödjande dokument, se nedan.

- Skolskjutsreglemente (antaget 2013-03-21)
- Skolnämndens delegationsordning (Dnr: SKN2014/80, beslutad 2014-04-03)
- Riktlinjer för gymnasieskolans elevresor och gymnasiesärskolans skolskjutsreglemente (2013-10-10)
- Nya riktlinjer för färdtjänst (2012-03-01)
- Riktlinjer för färdtjänst i Enköpings kommun
- Riktlinjer för riksfärdtjänst i Enköpings kommun
- Regler för mobilitetsstöd (2015-04-02)
- Regler för arbetsresor till daglig verksamhet (2012-03-06)
- Tjänstefordon, vård- och omsorgsförvaltningen (2009-08-20)

2.4. Avgränsning

Granskningen omfattar Kommunstyrelsen, Tekniska nämnden, Skolnämnden och Utbildningsnämnden.

3. Organisation

3.1. Skolskjuts (inkl. elevresor)

Kommunernas skyldighet att anordna skolskjuts regleras i Skollagen (2010:800). Kommunerna har skyldighet att anordna kostnadsfri skolskjuts om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionshinder eller någon annan särskild omständighet.

Det är skolnämnden som ansvarar för skolskjutsar för förskoleklass, grundskola och grundsärskola i Enköpingskommun. Skolnämnden har dock delegerat utförandet till samhällsbyggnadsförvaltningen. Elevresor avseende gymnasiet ansvarar utbildningsnämnden för, och även utförandet sker inom utbildningsförvaltningen. Inom utbildningsförvaltningen finns en ansvarig ekonom för elevresor avseende gymnasiet. Ansvarig ekonom för skolskjuts för barn i förskoleklass, grundskola och grundsärskola finns inom skolförvaltningen. Inom samhällsbyggnadsförvaltningen finns det en trafiksamordnare som har det operativa ansvaret för skolskjuts och elevresor. Skolskjutsar och elevresor utförs av allmän kollektivtrafik, skolbuss och taxi. Skolbussarna körs av det upphandlade bolaget Bergkvara Buss. Taxi utförs av upphandlat taxibolag Taxi Exact AB. Se organisationsschema på nästkommande sida.

Rätten till skolskjuts bedöms utifrån vilket skolar eleven går i och avståndet mellan hemmet och skolan i det upptagningsområde som eleven tillhör. Även skolvägens trafiksäkerhet vägs in i bedömningen. Ansökan om skolskjuts/elevresa sker per automatik om eleven uppfyller avståndskraven enligt kommunens skolskjutsreglemente. Om särskilda skäl finns för skolskjuts ska vårdnadshavare för eleven ansöka om skolskjuts genom en blankett som finns på kommunens hemsida. Ansökan lämnas till rektor på elevens skola som gör en individuell prövning innan beslut fattas. Beslut om rätt till ordinarie skolskjuts fattas av trafiksamordnaren liksom rätt till skolskjuts på grund av trafikförhållanden. Beslut inom ramen för särskilda skäl, exempelvis funktionsnedsättning fattas av rektor och ska omprövas inför varje läsår. Vid andra särskilda omständigheter fattas beslut av rektor i samråd med trafiksamordnaren.

3.2. Färdtjänst

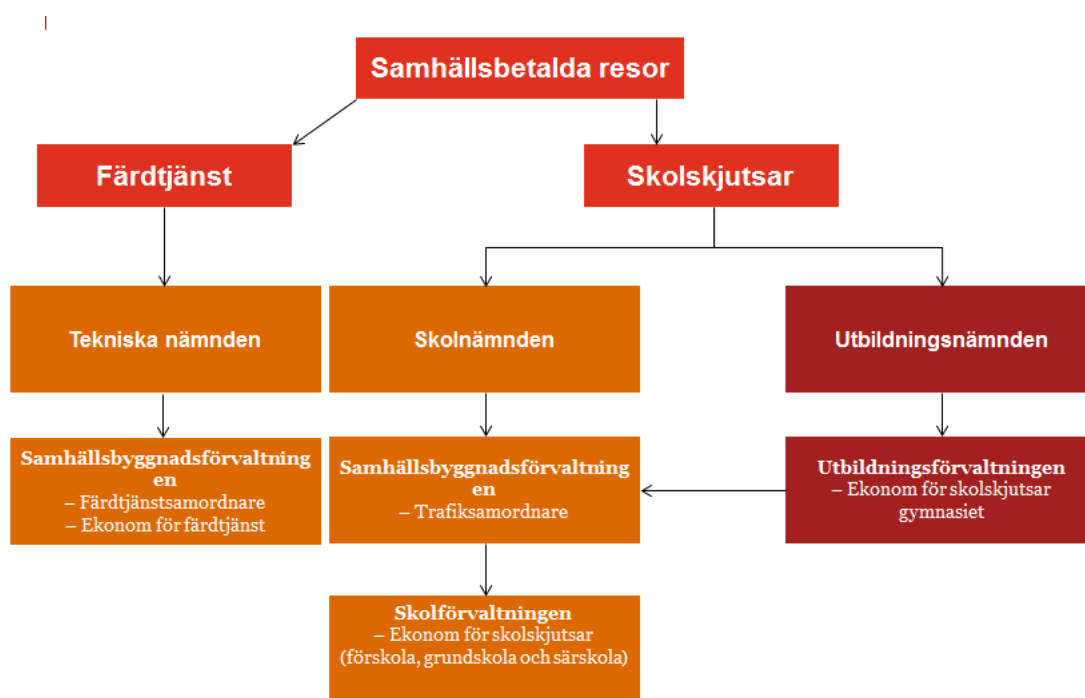
Tekniska nämnden ansvarar för att kommunens uppgifter enligt lagen om färdtjänst (1997:736) och lagen om riksfärdtjänst (1997:735) utförs. På Samhällsbyggnadsförvaltningen sköts hanteringen av färdtjänst inom gatuavdelningen. Det finns en färdtjänsthandläggare för handläggning av färdtjänstbeslut. Det finns också en ansvarig ekonom inom förvaltningen. Handläggaren tar emot ansökan, utreder och fattar beslut på delegation om bifall eller avslag. För varje ansökan gör handläggaren en ny utredning om behovet kvarstår eller har upphört. Handläggarens utredning grundar sig på kontakt med den sökande genom exempelvis telefon, skriftlig ansökan, läkarutlåtande och ibland även personliga besök. Ibland begärs också ytterligare kompletteringar för att

styrka funktionsnedsättningen. Bristande tillgång till allmänna kommunikationsmedel är inte en grund för att bli beviljad färdtjänst. Det är bara funktionsnedsättning som avgör beslut om färdtjänst.

Färdtjänstillstånd berättigar till resor inom Enköpings kommun (zon 1) samt 25 kilometer in i kommuner med vägförbindelser till Enköpings kommun (zon 2). En resenär kan få ett färdtjänstillstånd för resa med hög eller låg taxi eller specialfordon. För resor med färdtjänstfordon inom zon 1 är egenavgiften 40 kr. För resor till eller från zon 2 är egenavgiften 25 procent av taxarmeterbeloppet, dock lägst 40 kr och max 165 kr.

Beslut om rätt till ledsagare prövas i varje enskilt fall. En ledsagare ska börja och avsluta resan tillsammans med färdtjänstresenären och betalar ingen egenavgift. Resenären har möjlighet att utan extra kostnad ta med en medresenär vid resor inom zon 1. För samtliga resor gäller samåkning och det är beställningscentralen som ordnar samåkningen. I enstaka fall sker ensam åkning. Färdtjänstresorna beställs och utförs av upphandlat taxibolag, Taxi Exact AB.

3.2.1. *Organisationsschema för samhällsbetalda resor i Enköpings kommun*



4. Granskningsresultat

4.1. Styrning och kontroll av kostnader för samhällsbetalda resor

4.1.1. Skolskjuts och elevresor

Kostnaderna fördelas på olika kostnadsställen, grundskola, särskola och förskola. För dessa sker hanteringen av skolförvaltningen. Redovisningen av kostnaderna avseende gymnasiet hanteras av utbildningsförvaltningen.

Det är trafiksamordnaren som mottagningsattesterar samtliga fakturor som gäller skolskjutsar. Dock sker en slutattestering på skol- respektive utbildningsförvaltningen.

I nedanstående tabell redovisas de totala kostnaderna jämfört med budget avseende grundskola, särskola och förskola, för skolskjutsar åren 2010-2015.

År	Budget, mnr	Kostnad, mnr	Avvikelse, mnr
2010	24,3	22,4	1,9
2011	23,0	19,8	3,2
2012	24,5	24,0	0,5
2013	24,7	22,2	2,5
2014	23,5	23,6	-0,1
2015*	25,0	15,1	

*kostnaderna avser jan-juli 2015

I tabellen nedan redovisas kostnadsrelationen avseende taxi respektive buss utifrån ovanstående kostnader för skolskjuts inom grundskola, särskola och förskola.

År	Taxi i % av kostnaderna	Buss i % av kostnaderna	Övrigt/ Allmän kollektivtrafik i % av kostnaderna
2010	57 %	28 %	15 %
2011	57 %	31 %	12 %
2012	59 %	31 %	10 %
2013	61 %	30 %	9 %
2014	73 %	21 %	6 %

I nedanstående tabell redovisas de totala kostnaderna jämfört med budget avseende gymnasiet för elevresor åren 2013-2015*

År	Budget, mnkr	Kostnad, mnkr	Avvikelse, mnkr
2010	8,5	7,6	0,9
2011	8,1	8,6	-0,5
2012	8,8	7,9	0,9
2013	8,2	7,1	1,1
2014	8,1	7,2	0,9
2015*	7,1	4,0	

*kostnaderna avser jan-juli 2015

Vi har inte erhållit kostnaderna uppdelat på taxi respektive buss för ovanstående elevresor. Enligt uppgift från kommunen har ett byte av ekonomisystem och ekonom gjort att detta inte går att få fram.

4.1.2. Färdtjänst

Kostnaderna fördelas mellan färdtjänst, riksfärdtjänst och kompletteringstrafik. Redovisningen av kostnaderna hanteras av gatukontoret inom samhällsbyggnadsförvaltningen. Det är färdtjänstsamordnaren som mottagningsattesterar samtliga fakturor avseende färdtjänst, dock sker slutattestering av gatuchefen inom samhällsbyggnadsförvaltningen.

För riksfärdtjänst så anlitar kommunen ett annat taxibolag, Riksfärdtjänsten Sverige AB. Handläggning om beslut till riksfärdtjänst sker av kommunen, medan bokningen av resorna gör av via Riksfärdtjänsten Sverige AB som i sin tur lägger ut resorna på olika trafikbolag som de i sin tur har upphandlade avtal med.

Under 2014 uppgick kostnaderna av riksfärdtjänst till 179 tkr. Resor inom kompletteringstrafik uppgick 2014 till 362 tkr. Det är således färdtjänst som står för de största färdtjänstkostnaderna för kommunen, i nedanstående tabell redovisas de totala kostnaderna jämfört mot budget avseende färdtjänst i Enköpings kommun för åren 2011-2015.

År	Budget, mnkr	Kostnad, mnkr	Avvikelse, mnkr
2010	4,9	4,3	0,6
2011	4,8	4,6	0,2
2012	5,2	7,3	2,1
2013	7,9	8,7	-0,8
2014	8,2	9,0	-0,8
2015*	8,8	5,3	3,5

*Kostnaderna avser jan-juni 2015

Nedan redovisas daglig verksamhets andel av färdtjänstkostnaderna ovan:

År	Kostnad, mnkr
2010	Transport daglig verksamhet fr.o.m. nov 2011.
2011	0,5
2012	3,1
2013	3,5
2014	3,9
2015*	1,9

*Kostnaderna avser jan-juni 2015

Kostnaderna har ökat från år 2011 till 2014, kostnadsökningen beror enligt kommunen på nedanstående faktorer:

- Tidigare körde personal inom vård- och omsorgsförvaltningen resenärer till daglig verksamhet. I november 2011 skedde det en förändring¹ och Taxi Exact AB kör nu alla som är beviljade färdtjänst till daglig verksamhet. Förändringen innebar att Taxi Exact AB kör cirka 70 personer, vilket är ca: 60 personer fler än när avtalet trädde i kraft. Detta innebar en ökning i

¹ Vi har i vår granskning inte kunnat verifiera att det finns något politiskt beslut angående ett utökande av färdtjänst att omfatta samtliga inom daglig verksamhet eller om detta endast är ett tjänstemannabeslut (fd. förvaltningschef inom samhällsbyggandsförvaltningen). I samband med vår granskning har vi ej tagit del av några ekonomiska analyser/kalkyler som legat till grund för beslutet att utöka färdtjänsten till att omfatta samtliga inom daglig verksamhet.

kostnaderna mellan år 2011 och 2012 vilket också har fortsatt som en ökning 2013 och 2014. Enligt gatukontoret har ett arbete med att optimera dessa resor och sänka kostnaderna inletts.

- Den 1 mars 2012 infördes nya riktlinjer² avseende fastställda avgifter av färdtjänst inom Enköping. Riktlinjerna innebar att det nu finns en enhetlig egenavgift på 40 kronor inom zon 1, oberoende av hur långt eller kort resenären åker. Den tidigare taxan var 25 procent av taxameterbeloppet och resenären betalade lägst 25 kronor i egenavgift. Resenärerna tjänar på de längre resorna med en egenavgift på 40 kr medan kommunen får lägre kostnader för de allra kortaste resorna vilka nu har 40 kr i egenavgift istället för 25 kr. Med den nya enhetstaxan blev det avsevärt billigare att åka långa resor vilket syns som en kraftig ökning av kostnaden för kommunen från år 2012 till år 2013.
- Inom ramen för de nya riktlinjerna 1 mars 2012 infördes zon 2 med färdtjänst. Kunden kan åka som längst 25 kilometer från kommungränsen vilket gör det möjligt att komma till de närmaste större orter såsom Uppsala, Sala, Västerås, Strängnäs och Bålsta. Egenavgiften beräknas som 25 procent av taxameteravgiften, men resenären betalar minst 40 kronor och högst 165 kronor enkel väg. Medresenär 1 betalar endast 40 kronor och övriga medresenärer betalar samma som färdtjänstresenärens egenavgift. Detta innebar att kostnaderna för färdtjänst ökade jämfört med riksfärdtjänst inom samma område samtidigt som resnyttan ökade genom att andelen medpassagerare ökade med 671 procent. Kostnaderna för riksfärdtjänst utanför zon 2 minskade med 68 procent.
- Enligt kommunen har färdtjänstresorna inte bara blivit längre utan de har också blivit fler.

Vi noterat att förändringen av att personal inom vård- och omsorgsförvaltningen inte längre kör resenärer till daglig verksamhet föranlett ett väsentligt större utnyttjande av kommunens avtal avseende färdtjänst.

4.1.3. Kontroller

Inom ramen för granskningen har en kartläggning skett utav vilka kontroller av kostnader, budgetering och redovisning det finns avseende samhällsbetalda resor. I bifogade bilagor (1-3) redogörs för vilka kontroller som finns avseende skolskjuts, elevresor samt färdtjänst. Där framgår också vem som gör kontrollen, om dualitet (tvåhandsprincipen) tillämpas samt om kontrollen dokumenteras. Vidare har även en bedömning skett huruvida kontrollen är tillräcklig eller ej.

² I vår granskning har vi ej tagit del av några ekonomiska analyser/kalkyler som legat till grund för beslutet om att införa nya riktlinjer för färdtjänst.

4.2. *Avtal för samhällsbetalda resor*

4.2.1. *Skolbuss*

Under våren 2014 genomförde Enköpings kommun en upphandling och tecknade avtal med Bergkvarabuss. Avtalet sträcker sig över en fyraårsperiod med möjlighet till två års förlängning. Avtalsperioden är från 2014-08-01 till 2018-07-30.

I avtalet ställs det en rad krav, bland annat krav på fakturan. Fakturering ska ske månadsvis i efterskott. Kommunen använder sig av ett planeringssystem, där antal kilometer per elev ut räknas ut. Detta utgör fakturaunderlaget, fakturan ska också innehålla under vilken tid arbetet har utförts.

Enligt avtalet ska en planering ske av skolskjutsarna innan läsåret börjas, det vill säga i maj-juni. Planeringen består av att sammanställa listor för körsträckorna. Listorna skickas sedan till leverantören, då leverantören ska provköra turerna innan listorna fastställs. Leverantören ska sedan återkoppla till beställaren inom två veckor om justeringar behöver ske. De definitiva listorna ligger till grund för beställningen för hela året. Under året har dock beställaren rätt att förändra turen om elevunderlag eller trafikförhållanden förändras.

4.2.2. *Taxi*

I Enköpings avtalsvillkor avseende samhällsbetalda taxitransporter framgår det att avtalet gäller från 2011-08-15 till 2015-08-14. Beställaren har rätt att förlänga avtalet med ett år samt ytterligare ett år. Eventuell förlängning gäller dock max till 2017-08-14. En förlängning av avtalet ska ske genom ett skriftligt brev från kommunen till entreprenören senast sex månader för avtalstidens utgång. Vi har verifierat att avtalet är förlängt med ett år per den 2015-02-09.

Upphandlingen av taxi omfattar färdtjänst och skolskjuts.

Enligt avtalsvillkoren räknas priset för taxiresor ut genom en grundavgift och en avgift per kilometer. Varje år ska en prisjustering ske med 90 procent av SCB:s färdtjänstindex. Enligt riktlinjer till avtalet framgår följande avgifter för färdtjänst och skolskjuts.

Färdtjänst

Fordonstyp	Grundavgift	Km-kostnad
Personbil	34,90 kr	19,90 kr
Specialfordon	174,00 kr	26,90 kr

Skolskjuts

Fordonstyp	Grundavgift	Km-kostnad
Personbil	138,00 kr	14,90 kr
Specialfordon	179,00 kr	18,90 kr
Minibuss	138,00 kr	17,90 kr

En egenavgift betalas vid färdtjänstresor, både med taxi och specialfordon. Resenärens egenavgift är 25 procent av taxameterbeloppet, dock lägst 25 kr. Egenavgifterna regleras i Enköpings riktlinjer för färdtjänst.

I övrigt noterar vi att taxiavtalet endast kan sägas upp av beställaren (kommunen) om leverantören bryter mot avtalet eller är i konkurs eller likvidation. Det finns enligt vår bedömning inga "nödutgångar" för kommunen att avsluta avtalet i förtid vid exempelvis förändrat behov.

4.2.3. Förändring av riktlinjer

Den 1 mars 2012 infördes nya riktlinjer till ovanstående avtal. Riktlinjerna innebär en förändring av egenavgiften. Nu gäller en enhetlig egenavgift om 40 kr inom zon 1, oberoende hur långt/kort resenären åker. Tidigare taxa var enligt ovan 25 procent av taxameterbeloppet och resenären betalade lägst 25 kr. Införandet av de nya riktlinjerna innebär att resenärernas kostnad för längre resor minskar.

4.3. Uppföljning av avtal

Enligt avtalet med skolbussarna ska uppföljningsmöten ske mellan beställare och leverantör en gång per år. Mötena ska innefatta uppföljning om hur avtalet följs, eventuella avvikelser, samt en dialog om förbättringsmöjligheter. Leverantören ska visa upp registerkontroll och dokumentation av fordon.

Enligt kommunen har ingen uppföljning av avtalet ännu skett med leverantören.

Enligt avtalet med taxibolaget framgår det att beställaren har rätt att genomföra uppföljningar för att kontrollera att entreprenören uppfyller sina åtaganden gentemot beställaren. Det framgår också att kommunen och entreprenören före driftstart ska utarbeta en gemensam handlingsplan för regelbunden kvalitetsuppföljning.

Vi har erhållit ett dokument avseende kvalitetssäkring för avtalet av samhällsbetalda taxitransporter. Detta dokument ligger till grund för varje uppföljningsmöte mellan leverantören och kommunen. Vi har också erhållit minnesanteckningar och protokoll från uppföljningsmöten mellan kommunen och leverantören. Mötena sker kvartalsvis.

4.4. Tjänstefordon

Enligt kommunens anläggningsregister den 2014-12-31 finns det fordon till ett anskaffningsvärde om totalt 27,3 mnkr och ett bokfört värde om 10 mnkr. Totalt 89 rader avseende bilar och transportmedel (konto 1240). Det är 35 bilar som fortfarande har ett bokfört värde, resterande bilar är helt avskrivna.

För att säkerställa att uppgifterna om fordon i anläggningsregistret är korrekta utifrån existens och tillhörighet har kommunens fordon i anläggningsregistret stämts av mot fordonsregistret. Avstämning har också skett mellan fordonsregistret och fordon i kommunens anläggningsregister.

Många av fordonen i anläggningsregistret saknar fordonsbeteckning, vilket gör att det är svårt att stämma av mot fordonsregistret. Vi har dock valt ut alla fordon (30 st.) som har en fordonsbeteckning och stämt av mot Fordonsregistret. Vi noterar följande:

- 27 av 30 fordon kan hittas i fordonsregistret
- Två av 30 fordon ägs av någon annan. Det bokförda värdet på dessa fordon är dock noll.
- En av 30 fordon kan inte överhuvudtaget hittas (ogiltigt registreringsnummer).

Sammantaget finns det i fordonsregistret 127 fordon registrerade på kommunen (på sju olika organisationsnummer). Av dessa är 29 leasade och sex är avställda. Resterande 92 uppges vara ägda av kommunen och i trafik. Detta är en avvikelse mot antal fordon som framgår av anläggningsregistret (89 st).

Vård- och omsorgsförvaltningen

Inom förvaltningen uppges det finns flest antal tjänstebilar/fordon, 83 stycken enligt lista från förvaltningen den 14 september 2015. Samtliga bilar är leasade.

En avstämning har skett utifrån registreringsnummer mot fordonsregistret. Samtliga bilar finns i fordonsregistret.

Inom vård-och omsorgsförvaltningen finns det en bilansvarig för varje bil. Ansvaret innebär bland annat att följa upp rapporteringen av bilens kostnader och se till att bilen servas enligt plan. Det innefattar också regelbundna kontroller av att de som använder bilen har körkort. Av vård-och omsorgsförvaltningens rutiner för tjänstfordon framgår det att det är förbjudet att använda bilen för privat bruk.

Det är upp till varje verksamhet att kontrollera nedanstående:

- Kontroll av rätt levererad bil, utrustning och pris vid leverans.
- Varje bil ska ha en namngiven bilansvarig person.
- Alla bilar ska ha en egen körjournal som redovisas varje månad.
- Drivmedelskort ska ansvaras för av en person som sköter tankningar.
- Alla nycklar ska finnas registrerade och inlåsta.
- Varje resultatenhetschef ska upprätta register över sina fordon.

Förvaltningens fordon används för tjänsteresor till kundbesök, hämta och lämna saker eller mediciner. Månadsvis får kommunen en faktura från Bilreda med kostnaden per bil, drivmedel, service etc. Fakturan hanteras av en administratör på förvaltningen som fördelar kostnaderna till rätt verksamhet. Det är resultatenhetschefernas som ansvarar för kostnaderna. Även leasing hanteras av Bilreda.

5. Bedömning

5.1. Avstämning mot kontrollmål

Kontrollmål	Kommentar
Det finns en tydlig ansvarsfördelning mellan berörda nämnder kring styrning och uppföljning av samhällsbetalda resor.	<p> Delvis uppfyllt</p> <p>Det finns en ansvarsfördelning avseende styrning och handläggning. Det finns en trafiksamordnare och en färdtjänstsamordnare, samt ekonomer.</p> <p>Det faktum att det finns flera ansvariga inom olika förvaltningar försvårar, enligt vår bedömning, att en tydlig uppföljning av samhällsbetalda resor kan ske. Bedömningen grundas bl.a. på att det för exempelvis färdtjänst och skolskjuts saknas dualitet i och i huvudsak dokumentation av utförda kontroller av faktureringsunderlag. Vidare bedömer vi att det saknas en enhetlig struktur för uppföljning av volymer, kostnader samt budgetering av de samhällsbetalda resorna.</p>
Berörda nämnder har en god styrning och kontroll av kostnaderna för samhällsbetalda resor inklusive budgetering och redovisning.	<p> Delvis uppfyllt</p> <p>Vi bedömer att det finns en etablerad styrning och kontroll av kostnader för samhällsbetalda resor inklusive budgetering och redovisning avseende färdtjänst och elevresor.</p> <p>Vi anser att dock att kontroller inklusive budgetering och redovisning för skolskjuts kan utvecklas. Som framgår av bilaga 1 sker exempelvis ingen gemensam rimlighetsbedömning av totalfaktureringen varje månad mellan trafiksamordnare och verksamhetsekonomerna. Något som vi bedömer bör ske samt att kontrollen dokumenteras och att avvikelser och förändringar framgår.</p>
Berörda nämnder har säkerställt att det finns ändamålsenliga avtal upphandlade för att tillgodose behovet av resor.	<p> Delvis uppfyllt</p> <p>Det finns rutiner för uppföljning av taxiavtalet vilket, enligt vår bedömning, ger förutsättningar för att säkerställa ett ändamålsenligt avtal. Vår bedömning är dock att taxiavtalets utformning saknar "nödutgångar" för kommunen att avsluta avtalet i förtid vid exempelvis förändrat behov.</p>

	Vidare bedömer vi att ytterligare uppföljning avseende buss bör ske.
Det sker en löpande uppföljning av avtalen för samhällsbetalda resor bl a med avseende på fakturerade resor.	<p>● Delvis uppfyllt</p> <p>Vår bedömning är att ändamålsenlig uppföljning och kontroll finns avseende taxi. Mötena med leverantören dokumenteras i protokoll, som bl.a. omfattar underlag för fakturor och statistik. Det är dock en brist och risk att det i stora delar bara är en person som ansvarar för kontrollerna och att dessa inte dokumenteras.</p> <p>Vi bedömer dock att ytterligare uppföljning avseende bussavtalet bör ske.</p>
Berörda nämnder har en tillräcklig intern kontroll avseende styrning och kontroll av kommunens tjänstefordon med avseende på redovisning, kostnader och användning.	<p>● Ej uppfyllt</p> <p>Vid avstämning mellan kommunens fordon i anläggningsregistret och fordonsregistret påträffades tre avvikelser. Avvikelsena tyder på att berörd nämnd i vissa delar inte har en tillräcklig intern kontroll.</p> <p>Vi kan inte heller med säkerhet uttala oss om att alla fordon som ägs av kommunen finns med i anläggningsregistret. Detta beror dels på att det är svårt att stämna av samtliga fordon då många saknar registreringsnummer. Det beror också på att enligt fordonsregistret finns det 92 fordon som ägs av kommunen, dock uppgår anläggningsregistret till endast 89 st.</p>

2015-09-30

Richard Vahul
Projektledare

Anders Hägg
Uppdragsansvarig