

På vegne av styrets leder; Bjørn Amundsen, innkalles medlemmene i MOVAR IKS sitt styre til ekstraordinært styremøte:

FREDAG 06. MARS 2026 KL. 09:00 – 10:00

MØTEROM HJØRNET/TEAMS – TYKKEMYR 2 - 1597 MOSS

Til behandling:

STYRESAK NR. 4/2026

OPPFØLGING AV VEDTAK – INNKJØP RENOVASJONSBILER

Moss, 03. mars 2026

Bjørn Amundsen
Styreleder i MOVAR IKS

Ulf Ellingsen
Adm. direktør i MOVAR IKS

Styret for MOVAR IKS

Styresak

4/2026

Oppfølging av vedtak – innkjøp renovasjonsbiler

Vedlagt:

- Representantskapssak 14/2025

Forslag til vedtak:

Styret anbefaler at Representantskapet vedtar at innkjøp av renovasjonsbiler gjøres innenfor budsjettrammen vedtatt i Representantskapssak 14/2025 – 16 500 000,-.

SAKSOPPLYSNINGER/SAKSUTREDNINGER:

Oppsummert fra Representantskapssak 14/2025;

Administrasjonen har over tid orientert styret og representantskapet om status for innsamling av husholdningsavfall i egenregi. Etter omfattende organisatoriske og driftsmessige tiltak det siste året er driften betydelig forbedret, med redusert overtidsbruk og mer strukturert håndtering av avvik. Samtidig er bilparken fortsatt den største utfordringen. Den består i stor grad av eldre kjøretøy med høy slitasje og betydelige vedlikeholdskostnader, som gir lav driftssikkerhet og et uforutsigbart kostnadsbilde. Dagens situasjon er et resultat av at MOVAR ved oppstart måtte kjøpe mange brukte renovasjonsbiler i et begrenset marked, flere av dem nær slutten av teknisk levetid. Dette har over tid ført til hyppige driftsavbrudd, høye kostnader og belastninger på arbeidsmiljøet. Tiltak iverksatt fra høsten 2024 har gitt klare forbedringer, men det er lite som tilsier at vedlikeholdskostnadene for de eldste bilene vil avta. For å sikre videre kostnadseffektiv, driftssikker og forutsigbar renovasjonsdrift anbefales det derfor å erstatte de eldste kjøretøyene med nye.

Administrasjonen i MOVAR IKS la derfor frem sak om innkjøp av renovasjonsbiler for styret og representantskapet. Saken belyste forhold knyttet til valg av diesel vs el.

Representantskapet fattet med utgangspunkt i sak 14/2025 følgende vedtak;

Representantskapet vedtar at MOVAR IKS, innfor lånerammen, går til anskaffelse av renovasjonskjøretøy sommeren 2025, som det fremgår av alternativ 2 denne saken, innenfor en totalramme på 16,5 MNOK, herav 2 MNOK i ev. prisstigning mm, og at dette innarbeides i budsjett 2026.

Det vurderes at minst ett av kjøretøyene skal være elektrisk drevet, for å hente erfaringer med elektrisk drift. Det rapporteres tilbake til representantskapet om dette kan gjennomføres.

Saken legges herved frem for representantskapet.

Kostnadsbilde og alternative løsninger

Administrasjonen har jobbet med innkjøpet og har også benyttet innkjøpskompetanse fra Advokatfirmaet Føyen.

På bakgrunn av innkomne tilbud og økonomiske beregninger legges følgende forutsetninger til grunn for sammenligning av diesel- og el-alternativet.

- Valgt løsning: Scania chassis med JOAB påbygg
- Tilleggskostnader:
 - Vekt: kr 260 000 (en bil)
 - Juridisk bistand (Føyen), estimert: kr 250 000
 - Ladeinfrastruktur (lader + tilkobling): kr 200 000 (lagt inn i el-alt.)

Prisoversikt: 5 / 4+1

- Dieselbil: kr 16 145 000
- Elbil: kr 18 170 000

Prisforskjell

- Differanse diesel vs. el: kr 2 025 000

Budsjett

- Vedtatt budsjett: kr 16 500 000

Vurdering av løsningsmulighetene

Vurderingen av elektriske renovasjonsbiler er basert på kostnader, lastekapasitet, infrastruktur og samlede miljøeffekter over kjøretøyenes levetid. El-biler kan bidra til lavere utslipp, men dagens løsninger har betydelige praktiske og økonomiske utfordringer i renovasjonsdrift. De har, som det fremkommer, høyere innkjøpskostnad enn dieslbiler, usikker restverdi og krever store investeringer i lade- og strøminfrastruktur. I tillegg gir høy egenvekt og ugunstig vektfordeling redusert nyttelast, noe som ofte gjør tre-akslede kjøretøy nødvendig. Dette er lite egnet i mange boligområder og vil kreve omfattende endringer i dagens ruter og infrastruktur.

På den annen side; Ved å anskaffe én elbil får virksomheten egen driftserfaring med teknologi, rekkevidde, lading, vedlikehold og vinterdrift. Det reduserer risikoen ved senere beslutninger og gjør organisasjonen bedre rustet når teknologien modnes og rammevilkårene forbedres.

Det er sannsynlig at nasjonale og europeiske krav til utslippsfri eller lavutslipps innhentingsløsning vil skjerpes. En begrenset el-anskaffelse viser at virksomheten tar klimautviklingen på alvor, uten å pådra seg høy økonomisk og operativ risiko nå.

Selv om el-biler ikke egner seg overalt, kan de fungere godt på utvalgte ruter med:

- korte kjøreavstander
- forutsigbare tømmeønstre
- god adkomst og mindre vektutfordringer

På slike ruter kan man oppnå reell lokal miljøgevinst, spesielt knyttet til utslipp, støy og arbeidsmiljø.

En kontrollert satsing på el-kjøretøy gir et tydelig og troverdig signal til innbyggere og eiere om at klima og bærekraft tas på alvor, samtidig som man utviser økonomisk ansvarlighet.

El-biler har normalt lavere energi- og vedlikeholdskostnader. Med én bil kan man konkret vurdere om disse besparelsene i praksis veier opp for høyere investering, før man eventuelt skalerer opp.

Når det gjelder investeringer i elektriske renovasjonsbiler, varierer behovet for lade- og strøminfrastruktur med antall kjøretøy. I denne anskaffelsen kommer vi relativt rimelig ut fordi det kun gjelder én bil, og bygget har tilstrekkelig kapasitet til at det kan legges ny kabel og graves fra hovedtavlen uten større tiltak.

Ved en fremtidig utskifting av flere renovasjonsbiler til elektriske alternativer må det imidlertid vurderes om dagens kapasitet er tilstrekkelig. Det kan bli nødvendig å etablere ny strømkabel fra trafo, og kostnadene for dette er per i dag uavklarte og det ansees pt som lite hensiktsmessig å gjøre en slik investering i leide lokaler.

Saken er herved fremlagt for styrende organer i MOVAR IKS

Moss, 02.03.2026

Ulf Ellingsen
Adm. direktør
MOVAR IKS

Representantskapet FOR MOVAR IKS

Representantskapssak 14/2025

Nye renovasjonskjøretøy

Styret MOVAR IKS behandlet styresak 9 /2025 vedr nye renovasjonskjøretøy og fattet flg vedtak:

Styret anbefaler representantskapet om å godkjenne at MOVAR IKS, innfor lånerammen, går til anskaffelse av renovasjonskjøretøy sommeren 2025, som det fremgår av alternativ 2 denne saken, innenfor en totalramme på 16,5 MNOK, herav 2 MNOK i evt prisstigning mm, og at dette innarbeides i budsjett 2026.

Saken legges herved frem for Representantskapet. Saken er noe justert siden den ble behandlet i styret, spesielt gjelder dette vurderinger av hensiktsmessigheten ved å anskaffe renovasjonskjøretøy på el, og til dels gass.

Forslag til vedtak:

Representantskapet vedtar at MOVAR IKS, innfor lånerammen, går til anskaffelse av renovasjonskjøretøy sommeren 2025, som det fremgår av alternativ 2 denne saken, innenfor en totalramme på 16,5 MNOK, herav 2 MNOK i evt prisstigning mm, og at dette innarbeides i budsjett 2026.

SAKSOPPLYSNINGER/SAKSUTREDNINGER:

Administrasjonen ved administrerende direktør har ved flere anledninger orientert styret og representantskapet om status knyttet til innhenting av husholdningsavfall i egenregi.

Det har det siste året vært gjort omfattende justeringer i organisasjonen innenfor organisering, ledelse og driftsoptimalisering og en ser nå gradvis resultater av arbeidet som er gjort. Innsamlingen av husholdningsavfall i egenregi er nå over i en fase hvor det hentes ut gevinster av arbeidet som er gjort. Mer om dette lenger ned i saken. Fortsatt er det imidlertid store vedlikeholdskostnader i en eldre utrangert bilpark.

Ved oppstart av renovasjonsdrift og innhenting av husholdningsavfall i egenregi stod MOVAR overfor betydelige utfordringer knyttet til anskaffelse av kjøretøy. På dette tidspunktet var

markedet for renovasjonsbiler svært begrenset. For å sikre kontinuitet i driften ble det derfor kjøpt inn et høyt antall brukte kjøretøy. Dette innebar også anskaffelse av flere biler som allerede den gang var nær slutten av sin tekniske levetid.

Spesielt for gassdrevne renovasjonsbiler anses forventet levetid å være 5–7 år, gitt de påkjenningene de utsettes for – blant annet kontinuerlig start/stopp og kjøring på veier med til dels lav standard. Dette førte til at avdelingen allerede fra oppstart fikk et skjevt utgangspunkt, med en bilpark preget av høy alder og svak teknisk tilstand. Resultatet var hyppige driftsavbrudd, økt ståtid og uforutsette stopp, noe som skapte frustrasjon i organisasjonen og redusert forutsigbarhet i den daglige driften.

Denne situasjonen bidro over tid til en hverdag preget av «brannslukking» fremfor planmessig drift. Lav forutsigbarhet, hyppige driftsavvik og manglende forutsigbarhet ga organisasjonen store drifts- og trivselsutfordringer. Krav til effektiv drift var vanskelig å etterkomme og overtidsbruken ble en forventet og nødvendig del av arbeidshverdagen, og ikke minst medførte dette store kostnader.

I tillegg til utfordringene knyttet til arbeidsmiljø og driftssikkerhet, har situasjonen medført et uforutsigbart kostnadsbilde for avdelingen, i hovedsak som følge av høye og vedvarende vedlikeholdskostnader.

For å snu denne utviklingen ble det høsten 2024 iverksatt flere tiltak. Det ble gjennomført en organisatorisk endring i kjøreledelsen med mål om å etablere bedre driftskontroll og effektiv ledelse. Videre ble det etablert daglige driftsmøter for bedre koordinering, informasjonsflyt og fordeling av oppgaver. Det ble også implementert digitale løsninger for sporing av kjøretøy, og arbeidet med driftsplanlegging ble styrket.

Som et ledd i å optimalisere flåtestørrelsen og redusere kostnader ble bilparken gradvis redusert i tråd med tidligere utskiftninger. Dette medførte blant annet salg av fem kjøretøy som hver hadde en gjennomsnittlig årlig vedlikeholdskostnad på ca. 326 000 kroner.

Innhenting av husholdningsavfall er selvkostfinansiert, det betyr at det er innbyggerne som betaler for denne tjenesten gjennom renovasjonsgebyret.

Med dette som bakgrunn for saken er kostnadseffektivitet, driftssikkerhet og miljø vurdert samlet i et helhetlig perspektiv. Selv om miljøaspektet har vært en viktig faktor, er valgt løsning et resultat av en totalvurdering der miljø ikke alene har veid tyngst.

De tre alternativene i denne saken bygger på at det anskaffes dieseldrevne renovasjonskjøretøy. Dette medfører en bilpark med en 50/50-fordeling gass/ diesel. Dette vurderes som hensiktsmessig av flere grunner. Mer om dette senere i saken.

Status pr i dag

Tiltakene som ble iverksatt høsten 2024 har allerede gitt målbare resultater. Et av de mest tydelige utslagene ses i utviklingen av overtidstimer. I perioden september 2023 til mars 2024 ble det registrert om lag 5 600 timer overtid. I tilsvarende periode 2024–2025 var dette redusert til 2 131 timer, noe som utgjør en nedgang på 3 470 timer over en syv måneders periode. Dette indikerer at tiltakene har hatt god effekt, og at organisasjonen er i en positiv utvikling.

I tillegg er det observert en vesentlig forbedring i måten avdelingen håndterer driftsavvik på. Det rapporteres om økt kontroll i driften og at utfordringer løses på en mer strukturert og reflektert måte enn tidligere.

Til tross for fremgangen, fremstår bilparken fortsatt som den største gjenværende kostnadsdriveren. Per i dag består flåten blant annet av åtte (8) renovasjonsbiler av 2015-modell. For disse bilene foreligger det ingen fastsatt utskiftingsplan, og de er dermed ikke blitt erstattet til tross for at de for lengst har nådd eller overskredet forventet levetid. Dette har ført til omfattende vedlikeholdsutgifter. Totalt har disse åtte kjøretøyene medført en samlet vedlikeholdskostnad på ca. 5,2 millioner kroner i løpet av de siste to årene.

Det er lite grunn til å anta at dette kostnadsnivået vil reduseres fremover, snarere tvert imot må vedlikeholdskostnadene forventes å øke i takt med videre aldring og slitasje. Det er også verdt å merke seg at avdelingen har innført bedre rutiner for vedlikehold og oppfølging av kjøretøy. Dette vil kunne bidra til at nye biler holder seg i bedre teknisk stand og dermed også vil kunne oppnå høyere restverdi ved senere utskifting. Det anbefales derfor å erstatte de eldste kjøretøyene med nye biler.

Konsekvenser ved å ikke foreta utskifting av kjøretøy nå

Dersom utskifting av de eldste renovasjonsbilene utsettes ytterligere, må det påregnes flere negative konsekvenser for både drift og økonomi:

- **Økt uforutsigbarhet:** Den tekniske tilstanden på de gjenværende eldre kjøretøyene gir liten forutsigbarhet i den daglige driften, med hyppige feil og akutte reparasjonsbehov.
- **Høye og eskalerende kostnader:** Vedlikeholdskostnadene for dagens bilpark er allerede svært høye, og det er grunn til å forvente at disse vil øke ytterligere etter hvert som kjøretøyene eldes og større komponentfeil oppstår (f.eks. girkasser, motorer og drivlinjer).
- **Lav driftssikkerhet:** Sviktende kjøretøytilgjengelighet gjør det utfordrende å opprettholde en stabil og effektiv renovasjonstjeneste, noe som kan gi negative ringvirkninger i hele verdikjeden.
- **Frustrasjon og lavere trivsel blant ansatte:** Driftsavbrudd og ustabile arbeidsdager påvirker arbeidsmiljøet negativt og kan bidra til høyere turnover. Denne frustrasjonen kan også forplante seg til støttefunksjoner som kjørekontor, kundeservice og administrasjon.

- Økt behov for overtid: Manglende kjøretøytilgjengelighet og driftsproblemer fører ofte til forskyvning av ruter og behov for overtid, noe som igjen øker belastningen på de ansatte og gir økte lønnskostnader.
- Risiko for negativt omdømme, når tjenesteleveransen blir ustabil grunnet stadige driftsstans på de eldre kjøretøyene og mer uforutsigbar tjeneste for innbyggerne

Forbehold

I vurderingen og beregningene som er lagt til grunn for denne saken, gjelder følgende forutsetninger og forbehold:

- **Rotorpresse – behov for utskifting:**
De økonomiske beregningene forutsetter at den eksisterende rotorpressebilen fases ut. Denne bilen er i praksis lite egnet for drift i MOVARs renovasjonsområder grunnet sin størrelse og begrensede fleksibilitet. Bilen er per i dag lite brukt, men medfører fortsatt løpende vedlikeholdskostnader. Den har en estimert restverdi på ca. 1,5 millioner kroner. For å unngå fortsatt kostnadsbelastning knyttet til et underutnyttet kjøretøy, bør det tas stilling til om denne skal selges (eventuelt til fordel for en brukt bil med bedre egnethet), eller beholdes med aksept for fortsatt kostnadsførsel over tid.
- **Finansieringsform – kjøp fremfor leasing:**
Det forutsettes at nye kjøretøy **anskaffes gjennom kjøp** og ikke leasing. En leasingavtale over 7 år medfører anslagsvis 1,5 millioner kroner høyere kostnad per kjøretøy sammenlignet med kjøp, uten at restverdi på 200 000–300 000 kr er inkludert. Her er ikke renter beregnet. Heller ikke innsparingen i form av redusert overtid og ståtid.
- **Vedlikehold – inngåelse av gullavtaler:**
Det legges til grunn at alle nye kjøretøy inngår i **gullavtaler** (fullservicevedlikehold). Dette sikrer forutsigbare driftskostnader og innebærer at alle service- og vedlikeholdskostnader dekkes, med unntak av skader som skyldes feil bruk eller påbygg (disse kostnadene kommer i tillegg, men garanti de første året). Gullavtalen reduserer risikoen for uforutsette større kostnader og sikrer høy tilgjengelighet på kjøretøyene.

Miljøperspektivet – diesel / gass /el?

De tre alternativene i denne saken bygger på at det anskaffes dieseldrevne renovasjonskjøretøy. Dette medfører en bilpark med en 50/50-fordeling gass/ diesel. Dette vurderes som hensiktsmessig av flere grunner.

For det første gir dieseldrift redusert sårbarhet ved bortfall av gassleveranser, slik det ble erfart i januar 2024. I tillegg er innkjøpsprisen for dieserbiler om lag 270 000 kroner lavere per bil sammenlignet med gassdrevne kjøretøy, noe som gir betydelige besparelser ved større anskaffelser.

Dieseldrevne biler gir også lavere kostnader knyttet til gullavtalen (serviceavtale), med et anslått årlig besparelspotensial på mellom 12 000 og 14 000 kroner pr bil. Drivstoffkostnadene er dessuten lavere, og anslås å gi en månedlig besparelse på mellom 8 000 og 12 000 kroner sammenlignet med gass. Dieserbiler har i tillegg lengre levetid og høyere restverdi, noe som gir større fleksibilitet ved utskifting – enten ved å forlenge levetiden eller ved tidligere salg til en høyere pris.

Videre er ettermarkedet for dieserbiler bedre utviklet, noe som gjør det enklere å selge brukte kjøretøy i et bredere marked.

Miljøperspektivet – hvorfor ikke el-kjøretøy?

I denne vurderingen er flere faktorer lagt til grunn for endelig beslutning; kostnadsbilde ved innkjøp, lastekapasitet, infrastruktur og miljøeffekter over kjøretøyets levetid.

Elektriske renovasjonsbiler representerer et viktig bidrag til en mer klimavennlig transportsektor, men det er betydelige utfordringer knyttet til den praktiske anvendelse av disse kjøretøyene i hverdagen. Overgang til el vil i praksis kreve utfasing av dagens 2-akslede kjøretøy, noe som reduserer den operative fleksibiliteten. I tillegg vil det trolig være behov for flere kjøretøy for å opprettholde dagens tjenestetilbud, samtidig som investeringene i ladeinfrastruktur blir store. I sum gjør dette at innkjøpskostnaden blir høy, salgsværdien usikker, og klimagevinsten betinget av lang kjørelengde og stabil drift over mange år. Tyngre kjøretøy skaper også praktiske utfordringer på smale og dårlige veier, noe som begrenser bruken av elektriske renovasjonsbiler uten vesentlige tilpasninger.

Elektriske renovasjonsbiler har betydelig høyere innkjøpskostnad enn dieserbiler, ofte 2 til 3 millioner kroner mer pr bil. Dette gir et høyt økonomisk innslag ved anskaffelse. Samtidig er det stor usikkerhet knyttet til restverdi og annenhåndsmarked for elektriske kjøretøy. Ettersom markedet ennå er umodent og teknologien utvikler seg raskt, er det en risiko for at kjøretøyene mister mye verdi over kort tid, i motsetning til de mer etablerte dieselmodellene. På den andre siden er driftskostnadene for elektriske kjøretøy normalt lavere enn for diesel, noe som kan bidra til å veie opp for deler av investeringskostnaden over tid.

En annen betydelig utfordring ligger i bilens nyttelast og vektfordeling. På papiret kan en 2-akslet elektrisk renovasjonsbil for eksempel ha en egenvekt på rundt 11 000 kg og en tillatt totalvekt på 16 000 kg, noe som gir en teoretisk nyttelast på nær 5 000 kg. Likevel viser det seg at vektfordelingen mellom akslene er skjev, med betydelig høyere belastning på bakakselen. En tom bil kan for eksempel ha 3 800 kg på forakselen og 8 180 kg på

bakakselen. Dette gir kun cirka 2 320 kg tilgjengelig før bakakselen når sin maksimale vektgrense, som ofte er 10 500 kg. Elektriske biler har også en ekstra vektutfordring i form av batteripakker, som kan veie over 2 tonn. Dette reduserer nyttelasten ytterligere og øker risikoen for overbelastning på bakakselen ved full utnyttelse av kjøretøyet. Konsekvensen av dette er at mange elbiler må utstyres med tre aksler for å fordele vekten tilfredsstillende, noe som ikke er forenlig med dagens behov i tettbygde områder. Halvparten av dagens renovasjonskjøretøy er 2-akslede, nettopp fordi mange av kommunenes veier og standplasser krever smidige og mindre kjøretøy. En overgang til 3-akslede elbiler vil derfor medføre behov for omfattende endringer i infrastrukturen for beholdere og kjøreruter.

Lading av en flåte med elektriske renovasjonsbiler krever betydelige investeringer i strømtilførsel og infrastruktur. For å lade eksempelvis 25 elbiler over natten kreves strømkapasitet som ofte overskrider hva eksisterende nett kan levere. Dette vil kunne kreve tilknytning til høyspent, ny transformator, samt graving og kabling for strømfremføring. I tillegg må det bygges ladeanlegg og innføres energistyringssystemer. Situasjonen kompliseres ytterligere ved at dagens drift er basert på leid tomt og kontorlokaler. Videre må det tas hensyn til driftskapasitet og rekkevidde. Oppgitt kjørelengde for elektriske renovasjonsbiler inkluderer som regel ikke forbruket knyttet til påbygget, som komprimator og lift. Dette forbruket kan være betydelig, og ved høy bruksintensitet tømmes batteriet raskere enn antatt. Resultatet er redusert driftstid og potensielt behov for flere biler for å dekke dagens ruter.

Diskusjonen og sammenligning av CO₂-utslipp for produksjon av el-kjøretøy og batteripakker kontra dieseldrevne kjøretøy skal ikke drøftes her, men når det gjelder levetid, kan en diesebil i mange tilfeller oppnå en kjørelengde på 800 000 til 1 000 000 km før utfasing, mens elektriske renovasjonsbiler ofte anslås å ha en levetid på mellom 400 000 og 500 000 km. Dersom dette stemmer, vil elbiler måtte byttes ut oftere, noe som svekker den langsiktige miljøgevinsten.

For at en elektrisk bil skal kompensere for CO₂-utslippet i produksjonen gjennom lavere utslipp under drift, må den kjøre et betydelig antall kilometer over flere år. Dersom man i tillegg må øke bilflåten for å kompensere for lavere rekkevidde og nyttelast, vil den totale klimagevinsten bli ytterligere svekket.

El-kjøretøy vil allikevel fortsatt vurderes i alle framtidige anskaffelser av renovasjonskjøretøy da teknologien gjør stadige fremskritt og flere flere selskap jevnlig tester ut ulike modeller og deler erfaringer med bransjen.

Valg av løsning:

Alternativ 1:

Kjøpe 3 nye dieserbiler, bytte ut 3stk 2015 modeller

- Vedlikeholds besparelse pr år med dagens vedlikeholdskostnader (denne vil mest sannsynlig øke) ca 1mil. 3 nye gullavtaler koster oss ca 100 000pr kjøretøy. Sitter da igjen med ca 700 000kr lavere vedlikeholdskostnader pr år.

- Sitter fortsatt igjen med for mange biler, men grunnet tilstanden på resten er det risiko og selge flere biler grunnet forventet ståtid/brekasjer på bilene.
- Bedrer driftssikkerhetene og kostnader noe, men med fortsatt høy usikkerhet på begge pkt.
- Investering ca 8,7 mil for kjøp eller 1,9 pr år for leasing i 7 år (totalt 13,3 mil)

Alternativ 2:

Kjøpe 5 nye dieselbiler, bytte ut 7 stk 2015 modeller

- Vedlikeholds besparelse pr år med dagens vedlikeholdskostnader (denne vil mest sannsynlig øke) ca 2,3 mil kr. 5 nye gullavtaler koster oss ca 100 000 pr kjøretøy. Sitter da igjen med ca 1,8 mill kr lavere vedlikeholdskostnader pr år.
- Her vil vi kunne selge flere biler enn det vi kjøper grunnet høyere driftssikkerhet. Må fortsatt ha noen reservebiler samt bil til sommer renovasjon, men vesentlig mer stabilt
- Investering ca 14.5mil for kjøp eller 3,1 mil pr år for leasing i 7 år (totalt 22,2 mil)

Alternativ 2 er anbefalt løsning.

Alternativ 3:

Kjøpe 6 nye dieselbiler, bytte ut 8 stk 2015 modeller

- Vedlikeholdsbesparelse pr år med dagens vedlikeholdskostnader (denne vil mest sannsynlig øke) ca 2,6 mil kr. 6 nye gullavtaler koster oss ca 100 000pr kjøretøy. Sitter da igjen med ca 2 mil kr lavere vedlikeholdskostnader pr år.
- Her vil vi kunne selge flere biler enn det vi kjøper grunnet høyere driftssikkerhet. Bytter her ut alle 2015 bilene. Vil gi høyere kostnad på kort sikt, men vesentlig mer stabilt

Investering ca 17.5mil for kjøp eller 3,8mil pr år for leasing i 7 år (totalt 26,7 mil)

Muligheter

Ved en fornyelse av bilparken åpner det seg flere strategiske muligheter for å styrke både drift og fremtidig tjenestetilbud:

- Vektsystemer : Ved kjøp av nye kjøretøy kan det vurderes å inkludere vektsystemer på utvalgte biler. Dette vil kunne sette MOVAR i stand til å møte fremtidige krav fra næringskunder knyttet til avregning basert på vekt, dersom dette utvikler seg til å bli et satsingsområde.
- Kranbil: Kranbilen som i dag er i drift, er moden for utskifting. Det foreslås imidlertid at nyanskaffelse av denne skyves til 2027. Dette muliggjør anskaffelse av et mer moderne og fleksibelt kjøretøy, som kan håndtere både nedgravde løsninger og hjulbeholdere. En slik løsning kan samtidig fungere som reservekjøretøy ved behov.

- Gebyrpåvirkning: Dersom det velges et investeringsalternativ som gir en reell reduksjon i driftskostnader, vil dette kunne bidra til å dempe presset på gebyrnivået sammenlignet med å videreføre dagens modell med høy og uforutsigbar vedlikeholdsbelastning.

Anbefaling

Alt 1 utelukkes som endelig løsning da den ikke medfører vesentlig utskifting av de eldste kjøretøyene. Vi vil fortsatt være sårbare og kan ikke selge de utrangerte kjøretøyene.

- 8,7 mill avskrives med ca 1,25 mill pr år (uten renter)
- Besparelsen på vedlikeholdskostnader ca 670 000kr pr år (etter at gull avtale på nye biler er betalt). Man vil etter noen år få kostnader på vedlikehold påbygg.
- Besparelse drivstoff kostnader pr år ca 360 000kr pr år
- Avskrivning 1,25 mill – (Vedlikehold 670 000kr + drivstoff 360 000kr) = 210 000
- Konklusjon er 210 000kr pr år i økt kostnad pr år (selv om vi da regner vedlikeholds kostnader fra et snitt siste 2 år, som sannsynligvis vil øke).

Alt 2 er en mellomløsning. Den løser/letter på mange av utfordringene som en middelvei. Om vi ser litt på kostnader her mot i dag vil det se ca slik ut over en 7 års periode (ikke beregnet med renter):

- 14,5 mill avskrives med ca 1,8 mill pr år (uten renter)
- Besparelsen på vedlikeholdskostnader ca 1,7 mill pr år (etter at gull-avtale på nye biler er betalt). Man vil etter noen år få kostnader på vedlikehold påbygg.
- Besparelse drivstoff kostnader pr år ca 600 000kr pr år
- Avskrivning 1,8 mill – (Vedlikehold 1,8 + drivstoff 600 000kr) = -571 000
- Konklusjon er 571 000kr pr år i reduserte kostnader pr år (selv om vi da regner vedlikeholdskostnader fra et snitt siste 2 år, som sannsynligvis vil øke).

Alt 3

- Mest stabile løsningen i forhold til driftssikkerhet, men vil kreve en høyere investering.
- 17,4 mil avskrives med ca 2,48 mil pr år (uten renter)
- Besparelsen på vedlikeholdskostnader ca 2 mil pr år (etter at gull avtale på nye biler er betalt). Man vil etter noen år få kostnader på vedlikehold påbygg.
- Besparelse drivstoff kostnader pr år ca 720 000kr pr år
- Avskrivning 2,48 mil – (Vedlikehold 2mil + drivstoff 720 000kr) = -244 414

- Konklusjon er 244 414kr pr år i reduserte kostnader pr år (selv om vi da regner vedlikeholds kostander fra et snitt siste 2 år, som sannsynligvis vil øke).

Konklusjon :

Avdelingen står nå overfor en situasjon der de store vedlikeholdskostnadene begynner å materialisere seg i form av omfattende tekniske feil, som blant annet girkasseskader, motorhavari og problemer med drivlinjer. Det er uunngåelig at dette vil føre til betydelige kostnadsbelastninger i tiden fremover. Spørsmålet er derfor ikke om disse kostnadene kommer, men hvordan de skal håndteres – gjennom en planlagt og kontrollert utskifting av bilparken, eller ved å håndtere en vedvarende og uforutsigbar kostnadssituasjon preget av reaktive reparasjoner og driftsavbrudd.

Utskifting av kjøretøyene er uansett nødvendig. Det avgjørende er hvor mye ressurser vi er villige til å bruke på vedlikehold før vi gjennomfører en fornyelse. Basert på en helhetsvurdering anbefales Alternativ 2 som det mest hensiktsmessige tiltaket. Dette alternativet gir en god balanse mellom investeringsnivå, forbedret driftssikkerhet og vesentlige reduksjoner i løpende kostnader.

En bilpark på 25-26 biler medfører en turnover på 2-4 biler pr år. Dette vil hensyntas i budsjettarbeidet for neste økonomiplanperiode med egen plan for kjøretøyparken innenfor renovasjonsområdet.

Det anbefales også at vedtaksorganet gjør en prinsipiell vurdering knyttet til valg mellom kjøp og leasing. Selv om leasing kan fremstå som gunstig med hensyn til låneramme og kontantstrøm, vil dette i praksis gi vesentlig høyere total kostnader over bilens levetid. Direkte kjøp fremstår derfor som den mest kostnadseffektive løsningen.

I et totalperspektiv er det pt vurdert at en 50/50 fordeling mellom gass / diesel vil den mest optimale balansen mtp driftssikkerhet, kostnadseffektivitet og miljø. Fremover vil det lages en plan for utskifting av kjøretøy hvor man til enhver tid kan vurdere kostnader og miljø i et helhetsperspektiv basert på hva markedet kan tilby av renovasjonskjøretøy.

Moss, 30.05.2025

Ulf Ellingsen
Adm. direktør

Ann Christin Skjelvand
Sektorsjef Renovasjon

MOVAR IKS

MOVAR IKS