



Fordonsstrategi för Malmö stad

För en elektrifierad och effektivt använd fordonsflotta för Malmö stads verksamheter

Stadskontoret
Omvärd och näringsliv

Upprättad: 2023-11-08
Version: 1
Ansvarig: Joakim Iveroth



Innehållsförteckning

1 Fordonsstrategi för Malmö stad	3
1.1 Bakgrund och syfte.....	3
1.2 Fordonsstrategins mål.....	4
1.3 Utgångspunkter och strategiska vägval.....	5
2 Riktlinjer för Malmö stads verksamheter.....	12
2.1 Ansvar och roller	12
2.2 Anskaffande av fordon	14
2.3 Avyttring	15
2.4 Uppföljning	15

1 Fordonsstrategi för Malmö stad

Fordonsstrategi för Malmö består av två delar. I avsnitt 1 beskrivs och motiveras den övergripande strategiska riktningen för arbetet med Malmö stads fordonsflotta, elektrifiering och effektivisering. I avsnittet fastställs även de övergripande målen för stadens fordonsflotta framgent. I avsnitt 2, riktlinjerna, beskrivs konkret hur anskaffning och avyttring av stadens fordon ska ske.

1.1 Bakgrund och syfte

Vägtransporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser, utsläpp som har varit relativt konstanta sedan 90-talet. Riksdagens klimatmål för sektorn är därför ambitiöst med målet att utsläppen ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Två centrala åtgärder för att nå målet är att minska mängden vägtransportarbete, där effektivisering är ett viktigt perspektiv, samt att elektrifiera fordonsflottan.¹ Det är just dessa två perspektiv, effektivisering och elektrifiering, som Malmö stads fordonsstrategi tar avstamp i.

Inom elektrifieringen sker det nu stora förändringar när stora delar av vägtransportsektorn ställer om från fossila bränslen, förbränningsmotorer och tankstationer till förnybar elenergi, batteridrivna elektriska fordon och laddplatser. I IEA:s senaste prognos konstateras att den globala elektriska bilmärknaden växer exponentiellt och där nära vart femte såld bil förväntas vara elektrisk 2023. Utvecklingen är särskilt stark inom EU, USA och Kina där 60 procent av alla sålda personbilar förväntas vara elektriska 2030.² För Sveriges del går utvecklingen än snabbare, med prognoser som pekar mot att samtliga lätta fordon sålda i Sverige år 2030 kommer att gå på el.³

Det är av stor vikt för kommuner att förstå denna utveckling, som har pågått under relativt lång tid men i maklig takt för att nu skjuta fart ordentligt. Detta för att kunna vara väl förberedda inför framtiden och dra nytta av de många fördelar och nyttor som omställningen för med sig, men även för att mildra de eventuella negativa konsekvenser som uppstår när stora omställningar sker.

¹ Detta konstateras i regeringens elektrifieringsstrategi men även i Trafikanalys 2022a *Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning*. Läs även Utsläppsläget Malmö 2020–2030 – Samhällsekonomisk analys av klimatåtgärder för energi och transporter, Malmö stad 2020

² IEA 2023, *Global EV Outlook 2023 – Catching up with climate ambition*.

³ Elforsk rapport 2022:899 *Långsiktiga scenarier för introduktion av elfordon*. Högscenariot för personbilar i denna analys pekar på att 100% av nybilsförsäljningen år 2030 kan bestå av elbilar. För Lätta lastbilar 80 procent och för tunga lastbilar 60 procent.

Det är också viktigt att landets kommuner tar en ledarroll och går i bräschen för omställningen om de nationella målsättningarna ska kunna nås. Malmö stad har av den anledning beslutade mål som går i linje med de nationella och som är fastställda i Malmö stads miljöprogram 2020–2030 och Energistrategi för Malmö stad 2022–2030.⁴

För att ytterligare ta spets och säkerställa god framdrift i omställningsarbetet har denna *Fordonsstrategi för Malmö stad* tagits fram. Fordonsstrategins övergripande syfte är att utgöra ramverk och riktning i Malmö stads arbete med sin interna fordonsflotta bestående av personbilar, lätta transportfordon, arbetsmaskiner och tunga fordon.⁵ Fordonsstrategins två huvudspår är att elektrifiera samt effektivisera användningen av stadens fordonsflotta, två tydliga riktningsgivare som förväntas driva på omställningsarbetet, bidra till att beslutade miljö- och klimatmål nås, ge stora lokala miljönyttor samt minska stadens kostnader för transporter över tid.

1.2 Fordonsstrategins mål

Följande elektrifieringsmål gäller för Malmö stads interna fordonsflotta:

- ❖ Fordonsflottans lätta fordon ska elektrifieras. Detta görs i takt med att befintliga fordon byts ut med målet att nå en helt elektrifierad flotta till 2030.
- ❖ En intern laddinfrastruktur ska etableras som möjliggör för mål 1.
- ❖ Fordonsflottans tunga fordon ska vara fossilfria.⁶

Följande effektiviseringsmål gäller för Malmö stads interna fordonsflotta:

- ❖ Nyttjandegraden för den lätta fordonsflottan ska öka.

⁴ Miljöprogrammets mål 1 innebär att utsläppen av växthusgaser inom Malmös geografi ska minska med 70 procent till 2030. I mål 2 fastslås att Malmö stad ska vara en nettonollorganisation till 2030, ett mål som inkluderar både direkta utsläpp, från till exempel avgasrör, och indirekta utsläpp från inköp av varor och tjänster, till exempel fordon. Transport- och mobilitetsrelaterade utsläpp (drivmedel, tjänsteresor, persontransporter, inköp av fordon) står för 5 procent av Malmö stads organisations totala utsläpp, där inköp av fordon står för hälften av detta. I Energistrategi för Malmö 2022–2030 specificeras kraven på stadens egen fordonsflotta genom målet att de fordon som används inom den kommunala verksamheten ska drivas med förnybara drivmedel och vara energieffektiva.

⁵ Lätta fordon är fordon med en vikt under 3 500 kg medan tunga fordon har en vikt på 3 500 kg eller mer.

⁶ I avsnitt 1.3.4 redogörs för ambitionerna för de tunga fordonen i Malmö stads fordonsflotta.

- ❖ Kostnaden per körd mil för lätta fordon ska minska.

För vissa verksamheter och för specifika uppgifter finns det idag ännu inte eldrivna fordon tillgängliga på marknaden med rätt specifikationer och till en rimlig investeringskostnad. I dessa fall får undantag göras och fordon som drivs av alternativa förnybara drivmedel väljas. Avvägningen och val av alternativ görs av berörd verksamhet i nära dialog med Malmö Leasing.

På samma sätt är det inte alltid möjligt för en verksamhet att öka nyttjandegraden eller använda sig av delningsfordon för att minska antalet fordon inom verksamheten. Ett exempel är om verksamheten har jourberedskap som kräver att bilen alltid måste finnas tillgänglig om något sker. Även här sker avvägning och val av alternativ i nära dialog mellan berörd verksamhet och Malmö Leasing.

1.3 Utgångspunkter och strategiska vägval

Nedan hittas viktiga utgångspunkter och strategiska vägval gällande Malmö stads fordonstrategi och ambition att elektrifiera och effektivisera fordonsflottan.

1.3.1 1 000 nya elfordon till 2030

Malmö stads fordonsflotta utgörs av 1317 fordon varav majoriteten, 1211 fordon, är lätta fordon med en vikt under 3 500 kg. Ett hundratal fordon är kategoriserade som tunga med en vikt över 3 500 kg, av vilka majoriteten är lastbilar och traktorer.⁷ Fordonsflottans sammansättning illustreras i tabell 1 nedan.

⁷ Statistiken gäller för 26 maj 2023, antalet och fördelning av fordon förändras kontinuerligt i och med att fordon avyttras och nya köps in.

Tabell 1 Malmö stads fordonsflotta, fördelning fordonstyp och drivlina

Fordonstyp	Drivlina/bränsle				Totalt
	Gas	El	Diesel*/ HVO**	Övrigt	
<i>Lätta fordon (<3,5 ton)</i>					
Personbil	544	66	15	4	629
Lätt transportbil	306	58	49	5	418
Minibuss	33	9	41	1	84
Övrigt***	1	45	26	8	80
Totalt	884	178	131	18	1211
<i>Tunga fordon (>3,5 ton)</i>					
Traktor	0	1	53	8	62
Tung lastbil	1	0	27	1	29
Buss	0	0	5	0	5
Sopmaskin	0	0	6	0	6
Lastmaskin	0	0	4	0	4
Totalt	1	1	95	9	106
Hela fordonsflotta	885	179	226	27	1317

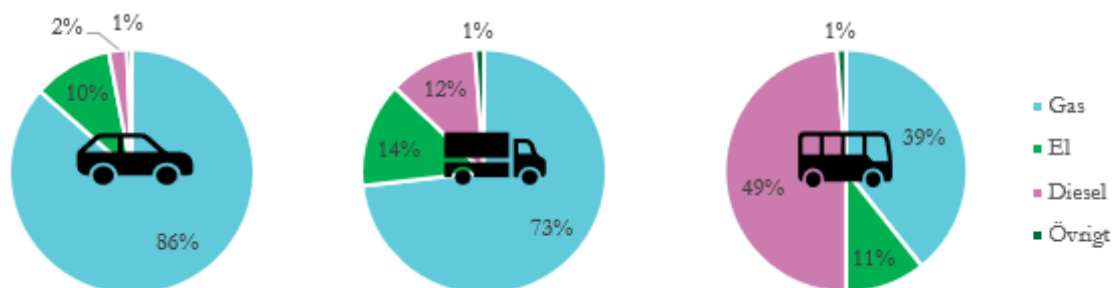
* Majoriteten av fordon uppfyller Miljökrav euro 5 eller 6

** Fordon med dieselmotor drivs vanligtvis av HVO100

*** Inkluderar motorredskap, truckar, gräsklippare och mopeder

Fordonsstrategins elektrifieringssatsning riktar sig primärt mot den lätta delen av fordonsflottan som utgörs till hälften av personbilar och till hälften av olika former av transportfordon och arbetsmaskiner. De tre huvudsakliga kategorierna av fordon som berörs av strategin, personbilar, lätta transportbilar och minibussar, är idag främst gasfordon, en mindre del är elektrifierade.

Figur 1 Fördelning drivlinor för Malmö stads personbilar, lätta transportfordon och minibussar



Fordonsstrategins mål att elektrifiera den lätta fordonsflottan i takt med att den byts ut innebär att ytterligare drygt 1000⁸ lätta fordon ska elektrifieras under de kommande 7 åren, varav knappt 500 personbilar.

1.3.2 Omställningen är ekonomiskt rationell

När Malmö stads olika verksamheter önskar leasa ett fordon från Malmö Leasing presenteras kostnaden för detta utifrån fordonets Total Cost of Ownership (TCO). TCO-kalkylen ger verksamheten en heltäckande bild av fordonets olika kostnader över dess livstid och gör det möjligt att jämföra olika alternativ mot varandra utifrån ett ekonomiskt perspektiv. I tabell 2 presenteras TCO för två olika fordon, personbil och skåpbil, med två olika drivlinor, gas och el, presenterat som kostnaden per körd mil.⁹

Tabell 2 TCO för lätt transportfordon och personbil, el och gas,

TCO	Lätt transportfordon		Personbil	
	El	Gas/bensin	El	Gas/bensin
1000 mil per år				
TCO år 1–3 (kr/mil)	99	102	81	80
TCO år 4–5 (kr/mil)	106	106	87	83
2000 mil per år				
TCO år 1–3 (kr/mil)	60	62	49	55
TCO år 4–5 (kr/mil)	64	63	53	57

* Källa: Beräkningar Malmö Leasing

⁸ Totalt 1211 lätta fordon, varav 178 är elektrifierade idag

⁹ TCO inkluderar kostnader för hyra, service, försäkring, kostnader drivmedel (el eller gas). Kalkylen är gjord utifrån de kostnadsuppgifter som fanns tillgängliga i maj 2023.

Tabellen tydliggör två saker; 1) kostnaden per körd mil är ungefär densamma oavsett drivlina och, 2) kostnaden per körd mil minskar kraftigt när fordonet körs mer.¹⁰ Från detta kan konstateras att:

- ❖ Omställningen till elektrifierade lätta fordon innebär inte några ökade leasingkostnader för stadens verksamheter.¹¹
- ❖ För att minska transportkostnaderna för stadens verksamheter bör nyttjandegraden av varje fordon öka.

1.3.3 Utrullning av intern laddinfrastruktur en förutsättning

För att möjliggöra för elektrifieringen av Malmö stads lätta fordonsflotta krävs att laddinfrastrukturen byggs ut i snabb takt. Utan en lättanvänd och heltäckande laddinfrastruktur som stadens verksamheter litar på och kan planera sin verksamhet utifrån, kommer inte Fordonsstrategins mål att nås. Det är av den anledningen som en *Plan för etablering av Malmö stads interna laddinfrastruktur* (STK-2023-876) har tagits fram som beskriver hur Malmö stad ska uppnå detta. Malmö Leasing har det övergripande strategiska ansvaret för genomförandet av planen, där den fysiska infrastrukturen etableras av Parkering Malmö tillsammans med berörd fastighetsägare.

1.3.4 Elektrifierade tunga fordon och arbetsmaskiner

Elektrifiering av Malmö stads flotta av tunga fordon är ett viktigt steg för att uppnå stadens miljö- och klimatmål, detta då utsläppen av växthusgaser såväl som skadliga lokala utsläpp är betydande från dessa. De dryga hundra fordonen (se tabell 1) utgörs dock till stor del av traktorer och lastbilar vilka idag inte helt enkelt kan elektrifieras. Utmaningen är tvådelad. Dels har marknaden, även om den mognar i snabb takt, ett begränsat utbud av elektrifierade tunga fordon med rätt specifikationer, dels är tillgången till laddinfrastruktur med tillräcklig

¹⁰ Om körsträcka dubblas från 1000 till 2000 mil per år sjunker kostnaden per körd mil med cirka 40 procent enligt beräkningarna.

¹¹ Kostnaden för eldrivna fordon generellt förväntas också sjunka över tid i takt med att batterikostnaderna sjunker och genom storskalafördelar när eldrivna fordon produceras i större skala. De rörliga kostnaderna för eldrivna fordon är sen länge lägre jämfört med konventionella fordon. Malmö stad har dessutom egen rådighet där satsningar på lokal förnybar elproduktion kan sänka kostnaderna för transporter ytterligare. På sikt innebär således en elektrifierad fordonsflotta minskade transportkostnader.

effekt idag mycket begränsad i Malmö. Av de två utmaningarna är utbyggnaden av laddinfrastruktur den mest svårlösta.

Just för tunga vägfordon har EU nyligen föreslaget nya skärpta utsläppskrav där utsläppen från ny tillverkade sådana (jämfört med 2019 års nivå) ska minska med 45 procent från och med 2030, 65 procent 2035 och 90 procent 2040.¹² Förordningen inkluderar även olika incitament för fler utsläppsfria och utsläppsnåla fordon (ZEV respektive LEV).

Utmaningarna beskrivna ovan är anledningen till att Fordonsstrategins mål gällande stadens tunga fordon inte har ett lika starkt elektrifieringsfokus. Strategins mål 3 är i stället att de tunga fordonen ska vara fossilfria. Ambitionen bör dock vara att detta mål nås genom elektrifiering när detta är praktiskt möjligt och ekonomiskt rationellt. Detta kräver att laddinfrastruktur för tung trafik kommer på plats. En fortsatt ambitiös satsning mot elektrifierade tunga fordon är troligen också nödvändigt för att klara EU:s utsläppskrav framöver.

1.3.5 Effektivisering genom delade fordon

Malmö stads fordonsflotta bör inte vara större än nödvändigt för att staden ska kunna leverera på sina många uppdrag. Anledningen till detta är flera, men ytterst handlar det om att spara på resurser och frigöra ekonomiska medel inom kommunen. För många verksamheter är en stor fordonsflotta ett måste där bilarna rullar dygnet runt för att leverera tjänster åt Malmöborna. För andra verksamheter står fordonen stilla i större utsträckning och där antalet mil som fordonet rullar under ett år inte alltid motiverar dess kostnad. I dessa fall finns det effektiviseringsmöjligheter, främst genom en större användning av delningsfordon. Logiken är att ett fordon som delas av fler har en högre nyttjandegrad samt körs längre under ett år vilket, som påvisats i avsnitt 1.3.1, sänker transportkostnaden per körd mil för verksamheterna.

För att nå strategins effektiviseringsmål kommer en kommunövergripande bilpool för personbilar etableras för Malmö stads verksamheter. Med kommunövergripande menas att hela kommunen nyttjar samma bilpooltjänst med ett gemensamt bokningssystem administrerat av Malmö Leasing. Dock kommer bilpoolen på lokal nivå utformas efter de specifika behoven som finns för berörd verksamhet. Vidare kommer användningen av bilpooltjänsten vara

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och EU) 2018/956

utgångspunkten i den dialog som förs mellan Malmö Leasing och stadens verksamheter när en ny bil ska införskaffas. I riktlinjerna som tagits fram kopplat till strategin fastslås att en personbil som ska hyras av Malmö Leasing förväntas rulla minst 1000 mil per år. Om inte så är fallet hänvisas verksamheten till en bilpoolstjänst eller andra alternativa färdmedel så som cykel och kollektivtrafik

1.3.6 Styrning - Malmö Leasing tillsammans med fordonstrateger

I Malmö Leasings nu gällande ägardirektiv beskrivs bolaget som en inköpscentral för kommunens verksamheter. I rapport "En optimerad och elektrifierad fordonsflotta för Malmö stads verksamheter" föreslås ett utökad strategiskt uppdrag till Malmö Leasing i syfte att ge bolaget fler verktyg och stärkt mandat att styra utvecklingen av stadens fordonsflotta. Denna ambition står fast. Bolagets uppdrag breddas till att inkludera ett övergripande ansvar för fordonsstrategins genomförande, för etablering och drift av en kommunövergripande bilpool samt det strategiska ansvaret för utbyggnaden av stadens interna laddinfrastruktur.

Möjligheterna för Malmö Leasing att styra omställningen av Malmö stads fordonsflotta kräver välfungerande kommunikationskanaler med respektive del av stadens verksamheter som har behov av ett fordon. Det är via dessa kanaler som behovsdialoger och beslut om fordonsval görs. För god styrning av omställningen krävs också att stadens verksamheter har god uppsikt över sin fordonsanvändning och sitt transportbehov. Detta är inte alltid fallet. En central del i uppfyllandet av fordonsstrategins mål är därför etableringen av funktionen *fordonsstrateger* i Malmö stads verksamheter, som blir Malmö Leasings kontaktpunkt in i respektive verksamhet.

Fordonsstrateger är en ny funktion som införs i och med antagandet av denna fordonsstrategi, med förhoppningen att det ska stärka styrförmågan hos Malmö Leasing samtidigt som det blir ett verktyg för ökad involvering bland stadens verksamheter. I avsnitt 2 Riktlinjer beskrivs fordonsstrategens ansvarsområden. Då transportbehovet varierar kraftigt mellan Malmö stads verksamheter kommer fordonsstrategens placering inom organisationen samt rollens utformning och omfattning se olika ut. Det blir upp till respektive nämnd att utforma funktionen och placera den på lämplig plats inom organisationen, allra helst i dialog med Malmö Leasing.

Kravet på fordonsstrateger kommer innebära en kostnad för de verksamheter som idag inte har en någon sådan funktion på plats. Förslaget förväntas dock

framför allt att leda till besparingar. Genom fordonstrategen kommer verksamheterna få bättre uppsikt och kontroll över sina avtal, sin fordonsanvändning och kostnaderna för detta, samt en klarare bild över verksamhetens faktiska transportbehov. Detta underlag gör det möjligt för verksamheterna att, tillsammans med Malmö Leasing, identifiera onödiga kostnadsposter och möjliga effektiviseringsåtgärder. Vidare, införandet av fordonstrateger kommer skapa tydliga kommunikationsvägar mellan Malmö Leasing och stadens verksamheter såväl som inom verksamheter och mellan verksamheter. Detta förbättrade informationsflöde har stor potential att möjliggöra för ytterligare optimering och effektivisering av stadens fordonsanvändning.

2 Riktlinjer för Malmö stads verksamheter

I avsnitt 2 Riktlinjerna beskrivs konkret hur anskaffning och avyttring av stadens fordon ska ske. Riktlinjerna syftar till att verka mot målen fastställda i del 1 Fordonsstrategin. Riktlinjerna behandlar ansvar och roller, upphandling, anskaffning, användande och avyttring av fordon, samt uppföljningsrutiner. Riktlinjerna gäller samtliga nämnder och helägda bolag inom Malmö stad.

2.1 Ansvar och roller

Att elektrifiera och effektivisera användningen av stadens fordonsflotta är en stor omställning som kräver att samtliga delar av staden förstår och deltar i arbetet. Centrala parter är Malmö Leasing samt respektive verksamhets fordonsstrateg samt fordonsansvariga. Nedan beskrivs respektive parts roll och ansvar.

Malmö Leasing ansvarar för att:

- fordon upphandlas utifrån Fordonsstrategins mål.
- via sin rådgivande funktion verka för att effektivisera fordonsutnyttjandet i flottan som helhet.
- årligen följa upp körsträcka per fordon och föreslå justeringar i förvaltningarnas/bolagens bilinnehav i samverkan med fordonsstrategerna. Elektronisk körjournal typ ISA är en förutsättning för detta arbete.
- strategiskt arbeta med etableringen av den interna laddinfrastrukturen för stadens verksamheter.
- Etablera och förvalta en kommunövergripande bilpoolslösning
- erbjuda utbildningar som:
 - effektiviserar och kvalitetssäkrar förvaltningarnas/bolagens bilanvändande. I första hand gäller detta sparsam körning, halkkörning och praktiskt handhavande.
 - hjälper stadens verksamheter i övergången till elektriskt drivna fordon. Detta inkluderar information om tekniken, räckvidd och laddning.

- ökar kompetens hos verksamheternas fordonsstrateger.
Exempel på utbildning är information om stadens miljömål såväl som beräkningar av TCO.
- MLAB ska vid behov kunna informera om möjligheten att använda så kallade alkoskåp, vilka effektiviserar hanteringen jmf med alkolås i varje enskild bil.

Malmö stads nämnder och bolagsstyrelser ansvarar för att:

- etablera funktionen fordonsstrateg.

Fordonsstrategen ansvarar för att:

- verka som verksamhetens kontakt gentemot Malmö Leasing och förmedlar verksamhetens behov till Malmö Leasing.
- bilnehavet motsvarar verksamhetens behov samt att överväga möjligheten att införa bilpool för delar eller hela förvaltningens/bolagets bilanvändande.
- följa upp verksamhetens användande av fordon i samverkan med Malmö Leasing. Exempel på nyckeltal som kan följas upp årligen (totalt och per förvaltning/bolag).
 - Antal fordon i flottan (ska minska över tid)
 - Genomsnittlig körsträcka per fordon och år (ska öka över tid)
 - Andel elbilar (ska öka över tid)
 - Uppföljning av samtliga fordonsrelaterade kostnader
 - Drivmedelsförbrukning
- förarutbildningar genomförs.
- Föra dialog med MLAB om eventuella avsteg från Fordonsstrategins riktlinjer.

Fordonsansvariga ansvarar för att:

- service, reparation, alkolåsservice, besiktning & däckbyten mm genomförs

- fordon återställs inför återlämning - se över bilen samt reparera ev. skador innan återlämning

Serviceförvaltningen ansvarar för att:

- tillsammans med Parkering Malmö och Malmö Leasing etablera en intern laddinfrastruktur som möjliggör för strategins måluppfyllelse.

Miljöförvaltningen ansvarar för att:

- följa upp framtagna nyckeltal kopplat till fordonsstrategin. Detta som ett led i arbetet med Malmö stads miljöprogram och Miljöbarometern.

Stadskontorets upphandlingsenhet ansvarar för att:

- bistå och biträda Malmö Leasing AB när upphandlingsbehov föreligger. Upphandling av kommunövergripande drivmedelsavtal sker via stadskontorets upphandlingsenhet.

2.2 Anskaffande av fordon

2.2.1 *Krav vid upphandling*

När fordon upphandlas av Malmö Leasing gäller följande:

- Upphandling- Ramavtal -utvärderas enligt TCO kalkyl (Total cost of ownership)
- Arbetsmaskiner och transportfordon upphandlas separat
- Tungt fordon samt specialmaskiner upphandlas separat
- Säkerhet ingår i kravspecifikationer vid upphandling
- Fordonsförsäkringar - upphandlas separat, i dagsläget via Marsh
- Drivlinor el, vätgas & biogas anges i varje upphandling

Utöver ovanstående bör batterier till elfordon och dess miljömässiga och sociala konsekvenser om möjligt beaktas vid upphandling.

2.2.2 *Grundläggande behovsanalys*

Inköp av fordon eller tecknande av leasingavtal ska föregås av en behovsanalys som görs av fordonsstrategen för den berörda verksamheten i samverkan med Malmö Leasing. En prövning görs om behovet kan lösas på annat sätt än

genom ett verksamhetsanknutet fordon, där ställningstaganden tas till om behovet av transport kan lösas med andra färdmedel, bättre utnyttjande av befintliga fordon eller genom att verksamheten använder sig av bilpool. Är transportbehovet för det tänkta fordonet mindre än 1000 mil per år en bilpoolslösning utgångspunkten. Avsteg ska motiveras och dokumenteras samt kräver godkännande från ansvarig chef.

2.2.3 *Drivlina vid nyanskaffning*

Vid inköp av lätta fordon gäller att:

- fordon som drivs med enbart el väljs i första hand.
- fordon som drivs av biogas väljs i andra hand.

I undantagsfall kan fordon som drivs med HVO 100 väljas förutsatt godkännande av förvaltningschef/bolags VD. Avsteg ska motiveras och dokumenteras.

Vid inköp av tunga fordon/specialfordon:

- ska i första hand fordon som drivs med enbart el väljas
- ska i andra hand fordon som drivs med biogas eller vätgas väljas
- ska i tredje hand fordon som drivs med annat fossilfritt bränsle väljas

Vad gäller tankning av fordonen ska fordon som kan drivas med både förnybara och fossila drivmedel alltid tankas med förnybart drivmedel

2.3 Avyttring

Vid avyttring av fordon gäller följande:

- Personbilar avyttras efter 7 år, räknat från nybilsinköp, eller efter 10 000 mil, vilket som infaller först.
- Lätta transportfordon/minibussar avyttras efter 8 år, räknat från nybilsinköp eller 15 000 mil, vilket som infaller först.

2.4 Uppföljning

Fordonsstrategin följs upp årligen av Malmö Leasing tillsammans med stadens fordonstrateger i samband med årlig förnyad konkurrensutsättning av lätta

fordon. Uppföljningen återspeglar inom ramen för ordinarie verksamhetsuppföljning.

Fordonsstrategi för Malmö stad revideras senast vid årsskiftet 2025/2026. Stadskontoret ansvarar för revideringen.