

**Handläggare**  
Johan Seuffert  
Telefon: 08 508 28 945

**Till**  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2015-06-14 p12.

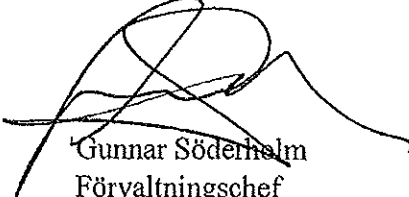
## **Strategi och riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.**

### **Förslag till beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- a. *Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad* godkänns enligt bilaga 1 till utlåtandet.
- b. *Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad* godkänns enligt bilaga 2 till utlåtandet.
- c. Tidigare beslutade regler avseende special- och uttryckningsfordon (dnr 314-1064/2008) upphör att gälla.
- d. *Riktlinjer för bilförmån inom kommunkoncernen Stockholms stad* godkänns enligt bilaga 3 till utlåtandet.
- e. Tidigare beslutade riktlinjer för bilförmån inom kommunkoncernen ((Dnr 209-1082/2014) upphör att gälla.
- f. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att besluta om revideringar av i p B och D angivna riktlinjer i enlighet med vad som anges i utlåtandet. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge alla bolag inom koncernen i uppdrag att anta Riktlinjer enligt bilaga 2 och 3 till utlåtandet och av kommunstyrelsen beslutade revideringar av riktlinjerna.
- g. Övergångsförfarande enligt utlåtandet godkänns.

- h. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge alla bolag inom koncernen i uppdrag att tillämpa övergångsförfarandet enligt utlåtandet.
- i. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ges i uppdrag att genomföra gemensam upphandling av laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider.



Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef



Gustaf Landahl  
Avdelningschef

### Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade 2015-11-02 (Dnr 129-1408/2015) att ge miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB utarbeta ett förslag till en långsiktig strategi för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad. Utifrån detta beslut är förslag till fordonsstrategi och riktlinjer framtagna. Tjänsteutlåtandet innehåller förklaringar och motiveringar till förslagen strategi och riktlinjer som redovisas i bilaga. Detta tjänsteutlåtande är framtaget i samråd med finansavdelningen, stadsutvecklingsavdelningen och välfärdsutvecklingsavdelningen på stadsledningskontoret och Stockholms stadshus AB.

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts av miljöförvaltningen i samråd med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB. Vidare har synpunkter inhämtats internt från flera fordonsansvariga från förvaltningar och bolag samt att ärendet har skickats externt för synpunkter till bl.a. Göteborgs Gatu AB och till ViSAB i Malmö.

### Bakgrund

Kommunkoncernen Stockholms stad (Stockholms stad) har idag totalt ca 800 fordon i drift hos förvaltningar och bolag för att kunna utföra den verksamhet och service som staden ansvarar för.

Kommunfullmäktige beslöt 2014 att kommunstyrelsen ska genomföra central upphandling avseende anskaffning, hantering, underhåll och avyttring av fordon. Samtidigt uppmanades Stockholms Stadshus AB att ge bolagen inom koncernen i uppdrag

att delta i central upphandling avseende anskaffning, hantering, underhåll och avyttring av fordon.

Kommunfullmäktige beslöt 2015 att ge miljö och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att införa en fleetmanagement-funktion. Fleetmanagement funktionen har ett övergripande ansvar för fordonsområdet inom Stockholms stad. Det innebär att fleetmanagement funktionen ska ansvara för kommunkoncernens långsiktiga strategi avseende fordon.

I dessa riktlinjer kommer stadens samtliga nämnder och bolag fortsättningsvis benämnas som Stockholms stad.

### **Förvaltningens synpunkter**

Riktlinjerna för hantering av fordon för Stockholms stad gäller personbilar, lastbilar och bussar.

Tidigare beslut i kommunfullmäktige har haft stor betydelse för utformningen av dessa riktlinjer:

- Stockholms stad ska ha 100% miljöbilar i den egna fordonsflottan.
- De fordon som kan tanka förnybart drivmedel ska göra så till minst 85 %
- Riktlinjer för specialfordon
- Trafiksäkerhetsprogrammet
- Riktlinjer för bilförmån

### **Syfte**

Stockholms stad har under närmare två decennier aktivt verkat för en utveckling mot en högre andel miljöbilar samt miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm och i Sverige, men även i viss mån i Europa. I den egna fordonsflottan har Stockholms stad målet att 100 procent av stadens fordon ska vara miljöbilar och att de fordon som kan tanka förnybara drivmedel ska göra så till minst 85 procent. Stockholms stad fick under april 2016 pris för miljöbästa fordonsflottan i Sverige, det är tredje året i rad Stockholms stad vinner detta pris. Även på trafiksäkerhetsområdet ligger staden långt fram med krav om ISA (intelligent speed adoption, hastighetsanpassnings system) och alkohol i samtliga fordon. Nu behövs en tydligare styrning så att det blir lättare att följa upp stadens kostnader och se hur stadens fordon används. Detta för att kunna styra mot Stockholms stads Vision 2040.

Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad och riktlinjerna för hantering av fordon för Stockholms stad (bilaga 1 samt 2) syftar till att optimera hanteringen av stadens egna fordon. Strategin anger riktningen för stadens fordonsanskaffning och fordonsinnehav med mål att optimera hanteringen, minska riskerna och erhålla en bättre överblick över kostnaderna. Riktlinjerna visar hur hanteringen av fordon ska organiseras och skötas inom staden. Riktlinjerna hanterar huvudsakligen riskhantering, kostnader och handhavande av Stockholms stads fordon inklusive förmånsbilar samt egen bil i tjänsten och bilpoolsbilar. Syftet är även att klargöra ansvarsfrågan när det gäller koncernens fordon mellan fleet-management funktionen på miljöförvaltningen, serviceförvaltningen och respektive nämnd och bolag.

Riktlinjerna är framtagna för att underlätta för fordonsansvariga och förare/användare hos förvaltningar och bolag inom Stockholms stad. Därutöver syftar de till att fordonsflottan ska hanteras på ett professionellt sätt.

Riktlinjerna för bilförmån (förmånsbil) inom kommunkoncernen Stockholms stad (bilaga 3) har uppdaterats i syfte att tydligare styra mot enhetlighet och transparens gällande kostnaderna. De föreslagna riktlinjerna för bilförmån ska ersätta tidigare beslutade riktlinjer (Dnr 209-1082/2014).

### **Ordlista**

*Tjänstefordon* - Fordon som ägs/leasas av Stockholms stad

*Bilpool* - en upphandlad tjänst där staden betalar för den tid och antal km bilarna används i verksamheten

*Förmånsbil* - Förmånsbil är en bil som är knuten till en tjänst inom Stockholms stad.

*Fordon* - ett samlingsnamn för personbilar, lastbilar och bussar

### **Delegation av riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad**

De föreslagna riktlinjerna är detaljrika och omfattar många olika områden som ständigt ändras och utvecklas. Det är därför viktigt att detaljer kan förändras vid behov utan att det är allt för omständligt eller tidskrävande.

För att underlätta arbetet med revideringen av dessa riktlinjer föreslås att kommunfullmäktige ska besluta att ge kommunstyrelsen i uppdrag att besluta om revideringar i riktlinjer som inte påverkar riktlinjernas huvudsakliga innehåll. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge alla bolag inom koncernen i uppdrag att anta av kommunstyrelsen beslutade revideringar av riktlinjerna.

### **Ansvar för efterlevnad av riktlinjerna för fordon**

Det är respektive nämnd och bolagsstyrelse som ansvarar för att riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad i sin helhet efterlevs.

### **Ansvar för efterlevnad av riktlinjerna för bilförmån**

Det är respektive nämnd och bolagsstyrelse som ansvarar att riktlinjerna för bilförmån inom kommunkoncernen Stockholms stad i sin helhet efterlevs.

### **Övergångsförfarande**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förslår att innan alla avtal kopplade till dessa riktlinjer är upphandlade av servicenämnden och finns på plats ska följande gälla:

#### **Finansiering:**

Vid nyanskaffning av fordon ska nämnder eller bolag teckna avtal som i möjligaste mån stämmer med den avtalskonstruktion som föreslås i detta tjänsteutlåtande. Upphandling av tjänsten sker under 2016 och avtal beräknas vara på plats under 2016.

Redan befintliga leasade fordon ska även dessa, där så är möjligt, flyttas över till den upphandlade leverantören av leasing i kombination med option så fort nytt avtal finns på plats (se vidare punkten ovan). Detta sker genom att den nya leasingleverantören betalar skulden på fordonet hos befintlig leasinggivare, på så sätt flyttas skulden över till den nya leverantören.

#### **Laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider:**

Fram tills att fleet-management funktionen på miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått ansvaret och genomfört en upphandling av laddinfrastruktur får förvaltningar och bolag själva genomföra egna upphandlingar.

#### **Administration av fordon:**

En upphandlad administrationstjänst gör det enklare för förvaltningar och bolag att få en överblick över kostnader, drivmedelsförbrukning, antal skador, totalkostnad av hela innehavsperioden för fordon och kunna jämföra olika fordonsmodeller med varandra.

Om det idag finns lokala avtal inom Stockholms stad för administration av fordon används de avtalen tills de löper ut, därefter ska administrationen av fordonen flyttas över till det nya avtalet. Kostnaden för att låta en extern leverantör ta över viss administration av fordon belastar respektive nämnd och bolag och

är en kostnad som tas ut månadsvis/fordon. Tidigare upphandlingar av liknande tjänst har kostat 110 kr/fordon/månad. Upphandling av tjänsten och avtal beräknas vara på plats under 2016.

#### Avyttring:

Kontakt tas med fleet-management funktionen inför varje avyttring precis som idag. Kostnaden för att använda den nya tjänsten belastar respektive förvaltning och bolag vid avyttring och sköts av dem. Upphandling av tjänsten sker under 2016/2017, avtal beräknas vara på plats under 2017.

#### Däck och däckhantering:

Fram tills att centralt upphandlat avtal finns på plats ska tjänsten ingå vid fordonsanskaffningen av nya fordon.

#### Förmånsbil (bilförmån):

När befintliga leasingavtal löper ut så upphör möjligheten att byta fordon enligt de gamla riktlinjerna.

#### **Motiv till riktlinjernas utformning**

Motiv till riktlinjernas utformning har till stor del tagits från de underlagsrapporter som låg till grund för tidigare beslut i kommunfullmäktige (Dnr 129-1408/2015). I den ekonomiska analysen som gjordes inför ärendet i kommunfullmäktige framkommer att det finns en besparingspotential om sammanlagt 6 - 7 mkr/år genom att staden hanterar sina fordon på ett mer samlat och övergripande sätt.

#### Finansiering

När det gäller valet av finansieringsform, eget ägande, finansiell eller operationell leasing, ska hänsyn tas till främst två parametrar; mervärdesskatt (moms) och räntekostnader.

För fordon med en totalvikt under 3,5 ton med undantag för lätta lastbilar med separat flak (där det finns en luftspalt mellan hytt och flak) är momsen avdragsgill till hälften vid både finansiell och operationell leasing men inte vid egen finansiering (eget ägande).

Lastbilar och bussar med en totalvikt över 3,5 ton ger rätten till fullt momsavlyft.

Ren finansiell leasing av fordon rekommenderas inte eftersom leasingkostnaden baseras på ett kalkylerat restvärde, vilket inte behöver motsvara fordonets faktiska marknadsvärde vid leasingperiodens slut. Vid finansiell leasing är det Stockholms stad som garanterar restvärdet. Detta bedöms under fordonets första år

som en stor risk, som kan komma att kosta staden mycket pengar, samtidigt som det även skapar svårigheter att förutse Stockholms stads faktiska kostnad för fordonen.

Traditionell operationell leasing av fordon rekommenderas inte heller, även om detta alternativ minimierar den ekonomiska risken för Stockholms stad. En nackdel är att fordonets marknadsvärde kan överstiga det överenskomna restvärdet, ett övervärde som Stockholms stad då går miste om till fördel för leasinggivaren.

Stockholms stads fordon är generellt i så gott skick vid leasingperiodens slut att de kan fortsätta att användas inom stadens verksamhet i ytterligare några år. Mot denna bakgrund kan behov finnas för Stockholms stad att köpa ut fordonet vid leasingperiodens slut. En möjlighet som begränsas vid operationell leasing. Utifrån detta resonemang ska Stockholms stad välja en finansieringsform där fordonsförsäljaren, men i slutändan leasegivaren, garanterar restvärdet under de första 48 månaderna. Detta innebär att om fordonsförsäljaren inte kan fullgöra sina åtaganden ska leasegivaren enligt avtal träda i fordonsförsäljarens ställe. Restvärdet ska uppgå till ett så stort belopp att finansieringsformen inte automatiskt klassas som finansiell leasing. Därefter ska staden ha möjlighet att köpa ut fordonen.

Det blir alltså fordonsleverantören och i slutändan leasegivaren som garanterar restvärdet i form av en option för Stockholms stad. Optionen innebär att Stockholms stad har rätten att välja om staden önskar utnyttja fordonsleverantörens / leasegivarens garanterade restvärde eller inte. Fordonsleverantören / leasegivaren har dock alltid skyldighet att lösa in fordonet till det garanterade restvärdet om staden så önskar. I och med att leasegivaren garanterar restvärdet om fordonsleverantören inte kan uppfylla garantin faller den yttersta risken på leasegivaren och därmed kan finansieringsformen klassificeras som operationell leasing. Då förutsätts även att förbehållen avseende det garanterade restvärdet är klart definierade och inte innebär att risken överförs på leasetagaren.

Lastbilar och bussar med en totalvikt över 3,5 ton samt lätta lastbilar med en totalvikt under 3,5 ton med en luftspalt mellan förarhytten och flaket skall köpas in och ej leasas eftersom dessa ger rätten till fullt momsavlyft.

## Fordon

Stockholms stads totala vagnpark består idag av många olika märken och modeller. Möjligheterna att ställa krav och får bättre priser minskar när ett fåtal fordon köps in via många olika leverantörer. Stockholms stad ska agera som en kund för alla nämnder och bolag. Detta underlättar införskaffandet av miljöbilar med höga säkerhetskrav samtidigt som kostnaderna kan minska.

Genom att få ned antalet varumärken och modeller, kommer Stockholms stad kunna reducera kostnader och samtidigt höja servicegraden hos de leverantörer staden använder sig av. Detta kommer även att underlätta för fordonsansvariga vid beställning av nya fordon samt vid service och reparationer. Färre märken och bilmodeller kommer dessutom att underlätta rotation av fordon inom Stockholms stads olika verksamheter.

För att uppnå målet om en fossiloberoende organisation till år 2030, och aktuella delmål om andelen elbilar i staden flotta på väg mot målet bör nya fordon väljas enligt en tydlig rangordning. Elbilar och fossiloberoende fordon måste väljas i första hand om staden ska nå dessa mål.

### Exempel på TCO kostnader för olika typer av fossilfria bilar:

Exempel på kostnader:		Lastbil/personbil	Leasingavgift	48 månader	Bränsle:	Leddifra:	Total kostnad
VW e-Up	(elbil)	personbil	4300	206400	9100	5000	220500
VW UP gas	(gas)	personbil	4000	192000	27800		219800
Toyota Yaris	(hybrid)	personbil	3455	165840	26200		192000
Renault ZOE	(elbil)	personbil	4500	216000	10400	6000	231400
VW e golf	(elbil)	personbil	6300	302400	10000	5000	317400
VW golf	(elanol)	personbil	5300	254400	45200		299600
Toyota Auris	(hybrid)	personbil	3938	189024	27800		216800
VW golf gas	(gas)	personbil	4600	220800	33500		254300
Nissan Leaf	(elbil)	personbil	6449	309552	11700	5000	326200
Toyota Prius	(hybrid)	personbil	5142	246816	31700		278500
				60 månader			
VW Caddy	(gas)	lastbil	5100	306000	83400		389400
Renault Kangoo Maxi	(elbil)	lastbil	6127	367620	25700	5000	398300
VW Caddy Maxi	(gas)	lastbil	5800	348000	83400		431400
Renault Kangoo	(elbil)	lastbil	5800	354000	25700	6000	384700
Nissan e-NV200	(elbil)	lastbil	6200	372000	19300	6000	396300

Dessa kostnader baseras på en innehavstid om 48 månader och en sammanlagd körsträcka på 4500mil för personbilarna. 60 månader och 6000mil för lastbilarna. Avgiften innehåller: leasingavgift, all obligatorisk utrustning som staden kräver, serviceavtal samt ett garanterat restvärde från fordonsförsäljaren.



konkurrensutsättning för hela staden underlättar det för beställare inom staden när behov av fordon uppstår och staden kan agera som en kund.

#### Innehavstid och antal mil

Idag leasas fordon inom Stockholms stad vanligen på 36 månader. Genom att förlänga leasingperioden ytterligare 12 månader, till 48 månader på befintliga bilar, kan Stockholms stad förvänta sig en besparing om ca 4 mnkr under det första året. Det finns potential för ytterligare årliga konstadssänkningar om samtliga fordon inom Stockholms stad i fortsättningen leasas på minst 48 månader (istället för 36 månader).

Utöver ålder har antalet mil en stor betydelse för den samlade fordonskostnaden. När fordonsreparationer övergår värdet av själva fordonet bör fordonet redan vara avyttrat. Det är idag många större reparationer eller serviceåtgärder som inträffar strax efter att fordonet kört 12 000 mil. Vid denna mätarställning upphör även i många fall maskinskadegarantin att gälla. Utifrån dessa fakta rekommenderas följande:

- a) Fordonen ska användas inom Stockholms stad till dess att kriterierna om 4 års ålder och 6 000 mil körsträcka uppnåtts. Fordonen inom Stockholms stad ska först avyttras externt när både 4 års ålder och 6 000 mil körsträcka har uppnåtts.
- b) Inget fordon med en totalvikt under 3,5 ton får vara äldre än 7 år eller ha körts mer än 12 000 mil. Fordonen inom Stockholms stad ska avyttras externt när något av dessa kriterier uppnås.

#### Service och underhåll

Stockholms stads nämnder och bolag har många speciella krav på de fordon som de dagligen ska använda i sin verksamhet. Tillgång till service, reparationer och reservdelar, är viktigt eftersom fordon som blir stillastående under långa tider orsakar onödiga och dyra kostnader. Stockholms stads kostnader för service, reparationer och underhåll bör kunna sänkas genom nedanstående förslag:

Alla fordon ska ha service- och reparationsavtal tecknat med fordonsleverantören (som även garanterar restvärdet i kombination med en slutlig garanti från leasegivaren). Fordonsleverantören tar då på sig risken för ökade servicekostnader och dyra reparationer under innehavstiden. Denna risk behöver fordonsleverantören följaktligen ta betalt för. Denna extra premie, som staden behöver

betala, bedöms bli billigare än att inte ha ett serviceavtal. Anledningen är att avsaknaden av serviceavtal ökar risken för att fordonen blir "överservade", dvs. risken finns att delar byts ut även om det inte behövs då fordonet ändå är inne på verkstad. När Stockholms stad bli en större kund hos några verkstäder istället för att som idag vara en liten kund hos många olika verkstäder, ökar möjligheten till lägre pris och bättre service.

#### Laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider

Idag har nämnder och bolag själva löst laddinfrastrukturen till sina fordon på lite olika sätt, oftast genom egna direktupphandlingar.

Stockholm Parkering har genomfört en upphandling för inköp av laddinfrastruktur för normalladdning upp till 3.7 kW. Inom ramen för denna upphandling ska Stockholm Parkering utrusta sina garage och utomhusanläggningar med normalladdning (ca 100 st/år kommande tre åren). Stockholm Parkering sköter dessutom parkeringen hos många av stadens bolag som på så sätt även får del av detta avtal.

Att det finns avtal som möjliggör inköp av laddinfrastruktur för elbilar och laddhybrider föreslås vara ett ansvar som ligger på miljö- och hälsoskyddsnämnden. Upphandlingen ska i första hand göras med hjälp av servicenämnden.

#### Avyttring

Vid avyttring av fordon vill staden få ut ett marknadsmässigt pris för fordonet. Avyttring av Stockholms stads fordon kan ske via både externa och interna kanaler. Med externa kanaler avses t ex bilauktionsföretag. Med interna kanaler avses att fordon med kvarvarande ekonomisk livslängd kan flyttas (säljas internt) till annan verksamhet inom staden. Det garanterade restvärdet från leasingföretaget ska utnyttjas om det bedöms vara marknadsmässigt.

#### Administration

Fordonsadministration är tidskrävande och ställer höga krav på kännedom om fordon och alla avtal staden har inom fordonsområdet. Det gäller både hantering av externa fakturor och administration och den interna uppföljningen av drivmedel. Trots detta är det ändå svårt att i dagsläget följa upp fordonskostnader per bil. Därför ska Stockholms stad låta en extern aktör ta över all administration av fordonen. Detta kommer att underlätta styrning och uppföljning.

## Bilpool

I Stockholms stads fordonsflotta finns idag ett antal fordon som med enkelhet skulle kunna avyttras och istället ersättas med bilpool. Denna information har framkommit i en rad fordonsgenomgångar. Genomförda analyser bygger på data som antal körda km, lokalisering och användningsområde för personbilar och har även framkommit i enkäter och intervjuer. Nedan följer sammanfattningen av resultatet i rapporten "Bilpoolsutredning för Stockholms stad".

I dag finns bilpooler framförallt i Stockholms innerstad. Utifrån Översiktsplanens strategi att satsa på attraktiva tyngdpunkter i utpekade ytterområden bör en geografisk aspekt tas med i arbetet med bilpooler. Genom att Stockholms stad har verksamheter även utanför innerstaden kan staden bidra till att bilpooler etableras på platser där en bilpool annars inte skulle ha kommit till stånd.

I stadens styrande dokument anges att Stockholm ska växa, samtidigt som trafik- och miljöproblemen ska minska. Bilpooler bidrar till att uppfylla flera av stadens mål eftersom införandet av bilpool ofta leder till minskad bilanvändning, lägre utsläpp och minskat parkeringsbehov.

Inom Stockholms stad fanns 2013 cirka 400 personbilar. Av dessa körde drygt 65 procent mindre än 1 500 mil per år. Det medför en hög milkostnad per bil eftersom de fasta kostnaderna är förhållandevis stora vid korta körsträckor. En koncernövergripande bilpoolslösning som leder till att resorna koncentreras på färre bilar, resor flyttas över till andra resesätt och antalet "onödiga" bilresor minskar med bättre planering, skulle förbättra fordonskonomin. Inom flera nämnder och bolag förekommer det att privata bilar används i tjänsten, samtidigt som det står outnyttjade bilar inom andra, eller samma, delar av verksamheten. Flera verksamheter ligger så nära varandra att det enligt rapporten borde kunna vara möjligt att ha en gemensam bilpool.

De flesta fordon finns hos facknämnder och bolag. Det är också där flest underutnyttjade bilar finns och där nyttjandet av egen bil i tjänsten är som högst. Enligt rapporten är en bilpoolslösning att föredra. Även verksamheter som inte har bilar, men som ibland har behov av bilar, bör i så stor utsträckning som möjligt använda sig av bilpool eftersom bilarna då blir tillgängliga för fler användare.

På sikt kan poolen utökas med cyklar, elcyklar, lådcyklar, elmopeder m.fl. fordon. Bilpoolslösningen bör baseras på respektive nämnds/bolags förutsättningar för att bidra till att skapa en bra helhetslösning. Den geografiska spridningen och närheten till andra verksamheter är lika viktig som hur många bilar som ska ingå i bilpoolen. Slutsatsen i en tidigare rapport är att 26 av de 36 undersökta nämnderna/bolagen har fordon som bedöms kunna ersättas med poolbilar. Ytterligare nämnder kan eventuellt ingå men behöver undersökas närmare. De förvaltningar som inte har fordon som kan ersättas bör ändå enligt rapporten ingå i upphandlingen vad gäller användning av bilpoolens bilar på andra platser. (

SLUT (

Bilagor:

1. Fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad
2. Riktlinjer för hantering av fordon för kommunkoncernen Stockholms stad.
3. Riktlinjer för bilförmån(förmånsbil) inom kommunkoncernen Stockholms stad.