

Taxis miljöarbete – var god dröj



Inledning: Taxi inte det föredöme man kan tro – och beställarna en del av problemet!

Gröna Bilister har engagerat sig mycket i taxis omställning i grönare riktning. Oproportionerligt mycket, har vi fått höra ibland. Det är fel.

Det finns cirka 14 500 taxibilar i Sverige, mindre än en halv procent av bilparken. Men varje taxibil kör i genomsnitt cirka 10 000 mil och motsvarar alltså sju bilar. Dessutom går taxibilar i betydligt högre grad än andra personbilar i stadstrafik, och taxi räknas som en arbetsplats med undantag från tomgångsförbud. Detta sammantaget innebär att de hälso- och miljöpåverkande utsläppen från en taxibil är både mångfalt högre och av mycket större betydelse än andra personbilar.

Dessutom har taxibranschen en helt annan möjlighet att påverka bil- och bränslemarknaden än vad privatpersoner har. Ett större taxibolag, med flera hundra eller till och med över tusen bilar, är en betydande kund för bilföretagen och alla större bilmärken erbjuder särskilda taxiversioner och har särskilt ansvariga som enbart arbetar med taximarknaden. När kommuner överväger att satsa på biogastillverkning för fordonsdrift, är taxibolagen bland de första man kontakter – är de intresserade av att köra på gas ökar förutsättningarna dramatiskt att det blir lokal biogasproduktion.

Taxi är dessutom viktig ur påverkanssynpunkt. Många av oss har fått sin första kontakt med en etanol-, biogas- eller hybridbil genom att åka taxi, och taxichaufförer som kör dessa miljöbilar berättar att de får många frågor från intresserade kunder.

Denna rapport visar att taxinäringen inte tar det ansvar man skulle kunna hoppas. Alltför få har systematiskt bytt till miljöbilar – många har fortsatt inte en enda miljöbil! Alltför få av de som har miljöbilar erbjuder kunden att kunna boka en sådan bil. Nästan ingen erbjuder klimatkompensation av körningarna.

Men taxibolagen ska inte ha hela skulden. Undersökningen visar också att alltför få kommuner och landsting utnyttjar den pådrivande roll de kan ha genom att de köper så mycket taxiresor bl.a. i form av skolskjuts och färdtjänst. Företag som profilerar sig som miljöengagerade tar alltför sällan ansvar för vilka taxibilar de bokar. Och det är alltför ovanligt att privatpersoner gör ett aktivt grönt taxival. Också Taxiförbundet förtjänar en känga. Deras ”Säker Grön Taxi” ställer inga som helst krav på att använda miljöbilar, trots åtskilliga påpekanden från Gröna Bilister.

Denna rapport är en mindre rosenröd lägesrapport än vi hade önskat. Låt den också vara ett startskott för grönare taxi!

Martin Prieto Beaulieu och Mattias Goldmann
Taxiansvariga i Gröna Bilisters styrelse

Framsidesbild: Utdelning av rosor till miljötaxi på världsmiljödagen 2007.

Miljöbilsandel

Det enskilt viktigaste ett taxibolag kan göra för att minska sin miljöpåverkan är att byta till miljöbilar. Den statliga miljöbilsdefinitionen omfattar etanol- och gasbilar (med ett förbrukningstak), samt särskilt bränslesnåla bensin- och dieslbilar och elbilar. Då taxi har utrymmeskrav är särskilt bränslesnåla bensin- och dieslbilar i normalfallet bara intressanta om bränsleförbrukningen minskats med hybridteknik. Elbilar är i nuläget av begränsat intresse, även om de går som taxi bl.a. i Norge (se bild).



Norska elbilen Think som taxibil i Trondheim.

42 procent av landets taxibolag har inga miljöbilar alls, 72 procent taxibolag har max 25 procent miljöbilar. Bara tre mindre taxibolag har enbart miljöbilar. Flera stora taxibolag har dock långtgående miljöbils mål:

- Taxi 020 ska nå 80 procent miljöbilar år 2010, och byter alltid till miljöbil i Göteborgsregionen.
- Taxi Stockholm byter enbart till miljöbilar från årsskiftet.
- Gävle Taxi godkänner enbart miljöbilar.
- Taxi Kurir i Stockholm och Södertälje ska nå 100 procent miljöbilar 2012.
- Mjölby Taxi ska enbart ha bilar som går på förnyelsebara bränslen senast juli 2009.
- Kalix Taxi ska enbart ha miljöbilar inom 3-4 år.
- Taxi Exact ska ha minst 80 procent miljöbilar inom tre år.

Knappt hälften av taxibolagen har något uttalat miljösmål, medan 52 procent saknar det.

Bränslemix

Bara sju procent av bolagen förbrukar mer förnybara än fossila drivmedel och bara två procent av bolagen förbrukar enbart förnybara drivmedel. Det gäller EcoTaxi, KlimatTaxi och Taxi Klimatsmart, tre små nischbolag som utnyttjat möjligheten att profilera sig genom miljöengagemang.

Biogastaxi tankas.

I våra stickprovsundersökningar har vi funnit alltifrån gas- och etanolbilar som i stort sett aldrig tankats med bensin – även i Stockholmsområdet där gasen stundtals fungerat dåligt – till chaufförer som utan omsvep erkänner att deras etanolbilar i princip alltid tankas med bensin. I normalfallet tankas dock taxibilarna ”rätt”, bl.a. utifrån Luftfartsverkets krav på Arlanda och Bromma.

Fordonsval

Bland miljöbilarna dominerar etanolen, med ett snabbt genomslag de senaste åren, främst i form av Saab 9-5 kombi. På västkusten finns relativt många gasbilar, fortsatt främst Volvo V70 Bi-Fuel av förra, numera nedlagda modellen. Andelen hybridbilar (bensin och el) ökade mycket snabbt 2007-08, helt dominerat av Toyota Prius. I Skåne finns också ett antal ”minitaxi” i form av små dieselbilar som uppfyller miljöbilsdefinitionen.

Hybridbilen Toyota Prius och etanolbilen Saab 9-5 i taxiversion.

Flera taxibolag uppger att de kommer att satsa på gasbilar det kommande året, med särskilt intresse för den kommande Volvo V70 Flexifuel med gastankar och Volkswagen Passat gas.

Flera taxibolag anger att de *inte* kommer att satsa på etanolbilar så länge prisbilden för bränslet är så negativ.

Klimatkompensation

Alla transporter ger upphov till någon form av klimatpåverkan, även om miljötaxi i genomsnitt drygt halverar denna jämfört med en traditionell dieselstånka. Denna resterande påverkan kan kompenseras genom utsläppsminskande projekt. FN:s Kyotoprotokoll anger hur det ska gå till för att klimatnyttan ska säkerställas och Energimyndigheten ger rekommendationer för den svenska marknaden.

Bara två taxibolag erbjuder sina kunder att klimatkompensera sina resor, Taxi Klimatsmart har det inbakat i priset – och kompenseringen sker, som det ska, med FN-certifierade projekt.

På denna punkt förutser vi en snabb förändring, eftersom hälften av alla tillfrågade taxibolag önskar mer information om hur de kan klimatkompensera sina resor. 7 procent av taxibolagen uppger att de redan idag fått förfrågningar om klimatkompensation.

Gröna Bilisters klimatkompensation

Gröna Bilisters klimatkompensationsprogram är utvecklat i samarbete med Tricorona, är certifierade under Kyotoprotokollet och rekommenderas av Energimyndigheten. Sajten för klimatkompensation är speciellt inriktad på bilister, som enkelt kan fylla i hur mycket bränsle bilen drar, vilken bränsletyp det är och hur många mil man önskar kompensera (normalt den årliga körsträckan). Samtliga värden utgår ifrån Naturvårdsverkets och Vägverkets officiella utsläppsvärden för respektive bränsle, och dessa värden är i sin tur i linje med de som anges i EU:s biobränsledirektiv. Bland de aktörer som klimatkompenserar genom Gröna Bilister märks Bilpoolen.nu, Gjensidige Ecoförsäkring, MyMoney bilfinansiering och STCC Göteborgsracet, liksom flera riksdagsledamöter och åtskilliga privatpersoner.

Gröna Bilister är första organisation som är certifierat klimatkompenserad av Tricorona, innebärande att verksamhetens alla utsläpp beräknas och kompenseras.

Andra aktörers klimatkompensation av bilresor

Enköping och Karlstad klimatkompenserar de egna körningarna, medan Göteborgs stads förvaltningar ska klimatkompensera den egna verksamhetens utsläpp. Riksdagen kompenserar sina taxiresor och LFV AB (tidigare luftfartsverket) klimatkompenserar alla sina utsläpp inklusive transporterna. DHL, Hertz och många andra erbjuder klimatkompensation för den som är beredd att ta merkostnaden. Biltävlingen STCC, liksom Camaro Cup och Porscheklubbens verksamhet är klimatkompenserade, liksom MyMoneys billån och Gjensidiges Ecoförsäkring.

Kundval

Mycket av dagens miljöarbete handlar om att få konsumenten att göra ett upplyst, grönt val. För att detta ska kunna få någon effekt förutsätts att det finns ett grönt alternativ att välja. I många kommuner finns fortsatt ingen miljötaxi att få, och många taxibolag som har miljötaxi låter inte den som vill förbeställa en sådan taxi.

Exempel på loggor för miljötaxi

Knappt vart fjärde taxibolag erbjuder sina kunder att beställa miljötaxi, de flesta för alla sina kunder, några (5 procent) bara för avtalskunder.

Pådrivande faktorer

Gröna Bilister har också frågat taxibolagen vem de bedömer som särskilt pådrivande för omställningen till grönare taxi. Det är ingen smickrande läsning för landets kommuner, som upphandlar ungefär hälften av alla taxiresor i form av bl.a. skolskjuts och färdtjänst.

Över 40 procent av taxibolagen ger kommunerna det allra lägsta betyget och inte ens fem procent ger dem det högsta betyget, med medelvärdet 2,29 på en femgradig skala. Landstingen får nästan lika dåligt betyg; 2,45.

Företagen upplevs driva på ännu mindre, med medelvärdet 2,12, inte ett enda toppbetyg och 33,3 procent som ger företagen absolut lägsta betyg.

Privatpersoner upplevs som minst pådrivande av alla, med medelvärdet 1,74. 52,4 procent av taxibolagen ger privatpersoner det allra lägsta betyget medan ingen enda ger dem högsta betyget.

Statliga myndigheter finns inte med i förfrågningsunderlaget, men har i en ny förordning från regeringen krav på sig att alltid upphandla miljötaxi. Kravet omfattar dock inte enskilda, ej upphandlade taxiresor.

Begränsande faktorer

Taxibolagen ser två huvudsakliga faktorer för varför de inte i högre utsträckning har miljötaxi:

- Brist på tankställen för förnybara bränslen: medelvärde 3,56 av 5
- Brist på bilar som passar för taxi: medelvärde 3,56 av 5 (samma)

Dålig efterfrågan på miljötaxi upplevs av 25,6 procent av bolagen, medan 34,1 procent kraftfullt avvisar att det skulle vara så och ger påståendet det allra lägsta betyget. Dålig lönsamhet för miljötaxi avfärdas kraftfullt; 31,7 procent ger det påståendet allra lägsta betyget medan bara 7,3 procent ger det högsta betyget.

Flera taxibolag anger spontant andra faktorer som särskilt begränsande:

- Dålig infrastruktur för biogas och biodiesel
- Kortsiktighet från myndigheter gällande miljöbilsvillkor och bränslebeskattning

Önskad stimulans

Särskild miljötaxikö på Arlanda flygplats.

78 procent av taxibolagen anger att de önskar ytterligare ekonomisk stimulans från offentlig sektor (stat, landsting och kommun) för att påskynda övergången till förnybara drivmedel och öka lönsamheten för miljötaxi. Den stimulans som särskilt efterfrågas är:

- Högre milersättning för miljötaxi vid offentliga körningar: medelvärde 4,61 av 5
- Miljöbilspremie för taxi (som för privatpersoners miljöbilsköp): medelvärde 4,17 av 5

Förtur på större taxiplatser upplevs som mycket viktigt av 19,4 procent, medan 33,3 procent anger det som helt oviktigt. Här finns en stor skillnad mellan taxibolag från de allra största städerna, troligen för att taxiköer oftare är långa här, och de något mindre, där långa taxiköer troligen är mindre vanligt.

Flera taxibolag anger spontant andra faktorer som särskilt viktiga:

- Miljöbilskrav från offentlig sektor
- Bättre tillgång på biobränslen (inklusive etanol) i glesbygd
- Fler gasdrivna större bilar

Gröna Bilisters samlade bedömning

Inget taxibolag uppfyller Gröna Bilisters kriterier för ett fullt ut grönt taxibolag.

Bland de större taxibolagen rekommenderas i första hand Taxi 020, utifrån en hög miljöbilsandel (över 40 procent), möjlighet för alla kunder att välja miljötaxi, stor synlighet för miljötaxibilarna och ett aktivt påverkansarbete gentemot beställare och andra för bättre miljövillkor. Också Taxi Stockholm och Taxi Kurir (Stockholm och Södertälje) har ett rimligt miljöarbete.

Bland de mellanstora taxibolagen är Gävle Taxi och Mjölby Taxi långt framme, utifrån att det mycket snart ska ha enbart miljötaxi. Också Kalix Taxi och Taxi Exact har ett rimligt miljöarbete.

Bland de mindre taxibolagen finns tre taxibolag som har miljö- och klimatanpassning som en central del av sin verksamhet; EcoTaxi i Umeå, Klimat Taxi i Lund-Malmö och Taxi Klimatsmart i Norrköping.

Gröna Bilisters rekommendationer

Gröna Bilister är inte nöjda med dagens situation. Vi föreslår därför följande systematiska förändringar, fördelade per mottagare.

Taxibolag

Samtliga taxibolag bör:

- Skyndsamt och fullt ut byta till miljötaxi enligt Vägverkets definition, med förtur för biobränslen och eldrift.
- Säkerställa att etanol- och gasbilar tankas med avsett bränsle (när elbilar kommer ska de laddas med Bra Miljöval El och där det är relevant ska gasbilar tankas med Grön Gas).
- Utbilda förare i sparsam körning, så kallad eco-driving.
- Erbjuder alla kunder att kunna boka miljötaxi utan merkostnad.
- Inkludera FN-certifierad klimatkompensation i taxameterpriset.
- Tydligt markera miljötaxi så att kunden enkelt kan göra ett grönt val.
- Presentera en årlig miljö- och klimatredovisning av den egna verksamheten.

Taxiförbundet

Svenska Taxiförbundet bör:

- Skyndsamt arbeta om Säker Grön Taxi respektive Grön Taxi så att endast miljötaxi omfattas, inklusive krav på ”rätt” tankning, utbildning i sparsam körning och tydlig årlig miljö- och klimatredovisning.
- Verka för en gemensam märkning av miljötaxi, för att underlätta kundens val.
- Vara pådrivande gentemot myndigheter för skärpta miljökrav i upphandlingar.
- Vara pådrivande för tydligare ekonomisk statlig stimulans för miljötaxi och användning av förnybara drivmedel.
- Genom informationskampanjer uppmana företags- och privatkunder att välja miljötaxi.
- Årligen redovisa branschens samlade miljö- och klimatpåverkan.
- Inkludera FN-certifierad klimatkompensation i taxameterpriset.

Statliga myndigheter, kommuner och landsting

Offentlig sektor bör:

- Begära miljötaxi vid alla upphandlingar av taxi och av resor som utförs av taxi.
- Välja miljötaxi vid alla icke-upphandlade taxiresor.
- Begära/betala för klimatkompensation av alla transporter.

- Ge miljötaxi förtur/ensamrätt på myndighetskontrollerade taxiplatser (t.ex. större flygplatser, järnvägsstationer och hamnar).
- Ta fram en gemensam märkning av miljötaxi, för att underlätta kundens val.
- Säkerställa tydligare och mer långsiktig ekonomisk statlig stimulans för miljötaxi och användning av förnybara drivmedel.
- Genom informationskampanjer uppmana företags- och privatkunder att välja miljötaxi.

Företag och privatkunder

Taxikunder, stora som små, bör:

- Begära miljötaxi vid alla upphandlingar av taxi och av resor som utförs av taxi.
- Välja miljötaxi vid alla icke-upphandlade taxiresor.
- Begära/betala för klimatkompensation av alla transporter.

Svarande företag

Följande taxibolag besvarade Gröna Bilisters enkät (i den ordning de svarat).

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1. Taxi Mitt AB | 22. Ekeröbilarna AB |
| 2. Eco Properties AB (Eco Taxi) | 23. Taxi Kiruna AB |
| 3. Gävle Taxi 129000 AB | 24. Renmit Trafik AB |
| 4. Åsbo Taxi AB | 25. Taxi Motala AB |
| 5. Sotenäs Taxi KB | 26. Taxi Väst AB |
| 6. TaxiKurir i Stockholm/TaxiKurir i Södertälje/Botkyrka Taxi | 27. TABCAB Taxi Arvidsjaur BC AB |
| 7. TAXI KALMAR AB | 28. Goteborgs Buss |
| 8. Taxi Kurir i Uppsala AB | 29. Taxi Laholm AB |
| 9. Taxi Jönköping AB | 30. Svedala Taxi AB |
| 10. Taxi Haparanda AB | 31. Vimmerby taxi |
| 11. Grimsmarks Taxi | 32. Piteå Taxi AB |
| 12. Mjölby Taxi AB | 33. Norrtälje Taxi AB |
| 13. Ockelbo Taxi | 34. Taxi Åsaka AB |
| 14. NORA TAXI | 35. fds |
| 15. Taxi Skåne AB | 36. Taxi Östersund AB |
| 16. Taxi Falkenberg AB | 37. Östra Göinge Taxi AB |
| 17. Kerstins taxi och Buss AB | 38. Taxi 020 AB |
| 18. Taxi Kungsbacka AB | 39. Taxi Exact AB |
| 19. Fröjds Taxi AB | 40. Taxi Sundsvall AB |
| 20. Kalix Taxi | 41. taxi 2 |
| 21. Sennans Taxi AB | 42. Taxi Herrljunga AB |
| | 43. Taxi 020 AB |

Denna rapport är delfinansierad av Tricorona Climate Partner, som dock inte haft något inflytande över innehållet, vår bedömning eller våra rekommendationer.