



Dato: 17.9.2008

## Strategiplan for miljø-satsing i Norges Taxiforbund

### **Innledning**

Norges Taxiforbunds handlingsprogram for 2007-2009 har satsing på miljø som prioritert område. Her følger en samlet oppstilling av strategien, med målangivelse og status for hovedaktivitetene.

### **Satsing med flere delmål**

Arbeidet med miljøspørsmål har ulike målsettinger, som leder til at det arbeides etter flere parallelle løp samtidig.

De enkelte aktiviteter kan støtte opp under ett eller flere av disse løpene.

For å gi en strukturert oversikt framstilles her hva vi ønsker å oppnå, ut fra hva som er målgruppen for arbeidet. Det overordnede målet er:

- Taxinæringen skal yte sitt bidrag til reduserte utslipp til vann, jord og luft. Bidraget ytes i et samspill mellom næringens utøvere (løyvehavere, førere og sentraler), offentlige og private kunder, leverandører og myndigheter.

I forbundets miljøarbeid er det gjort følgende prioriteringer:

- Forbundet prioriterer arbeid som vil gjøre medlemmene/næringens utøvere i stand til å møte framtidige (miljø-)krav fra private og offentlige kunder..
- Forbundet vil overfor næringens storkunder kjøre åpen prosess omkring utvikling av bransjenorm for miljøkrav
- Forbundet vil stille miljøkrav til sine samarbeidspartnere hos næringens leverandører, og oppfordre medlemmene til også å stille slike krav.
- Forbundet vil legge vekt på miljøeffekter i sine forslag til endringer i næringens rammebetingelser, som f eks skatter og avgifter.

Mye fokus settes på tiltak for å redusere belastningen på klima, fordi det har spesiell aktualitet. Det utelukker ikke at vi også har oppgaver for å redusere lokal forurensning, som svevestøv fra bl a bruk av piggdekk.

Det er ikke satt eget kvantitativt mål for arbeidet. Men for CO<sub>2</sub> vil Eco-driving kunne gi 10-15 prosent reduksjon, og ved endring i bilparken fra dagens 190 g/km til 150 g/km blir reduksjonen ytterligere 20 prosent. Samlet reduksjon for næringens CO<sub>2</sub>-utslipp på 20-30 prosent i løpet av 4-5 år, er således realistisk.

### **Samspill med næringens utøvere**

#### **Generelt**

Næringen må vise vilje til å bidra selv til reduserte forurensninger, for å oppnå troverdighet og imøtekommenhet fra sine omgivelser.

Det finnes også mange aktører i næringen som viser både vilje og evne til å bidra med effektive tiltak. Lokale initiativ og erfaringer vil ligge til grunn for mange av forbundets aktiviteter. Forbundet har også viktig oppgave i å viderefremme slike initiativ og erfaringer til andre deler av næringen. Eksempel på dette vil bl a komme i TAXI nr 7/2008 (Artikler om Miljøfyrtårn og Rogaland Taxi).

Vi registrerer også at det offentlige i stigende grad søker å påvirke næringens miljøegenskaper:

- Gjennom å stille miljøkrav ved utlysning av offentlig betalte transportoppdrag

- Gjennom vilkår ved utlysning av løyver (foreløpig bare kjent fra Tromsø)

Foreløpig mener NT at tida ikke er moden for å benytte løyvesystemet for å stille strenge miljøkrav som vilkår for løyve. Det har bl a sammenheng med både tilbud og økonomi knyttet til såkalte miljøvennlige innsatsfaktorer. Forbundet peker på at det å stille krav i forbindelse med offentlige betalte transportkjøp, er et bedre virkemiddel fordi det bidrar til en motivert satsing hos den seriøse del av næringen.

### Sertifisering for bruk i anbud.

Forbundet kan akseptere at det stilles (kvalifiserende) miljøkrav ved offentlige kjøp. Offentlige innkjøpere har også fått klare instruksjoner fra sentralt hold, om at det er ønskelig at slike krav blir stillet ved utlysning. Forbundet er imidlertid betenkt hvis det skal være opp til den enkelte utlyser å definere innholdet i kravene, og ønsker derfor å medvirke til at det utformes mest mulig standardiserte bransjekrav.

Formålet med standardiserte bransjekrav er at det gir forutsigbarhet og ryddighet i forbindelse med anbudsutlysninger. Vi ønsker i tillegg at slike krav skal være overkommelige for (seriøse) utøvere i markedet, samtidig som kravene bidrar til positiv miljøeffekt.

Oppfyllelse av kravene bør kunne dokumenteres gjennom en form for sertifiseringsordning. Det finnes ulike former for sertifiseringsordninger. Mange av dem er komplekse og omfattende, og kan oppleves som barrierer av mindre foretak. Forbundet har valgt å peke på sertifisering etter Miljøfyrtårn-modellen, fordi:

- De krav som stilles bør være overkommelig for taxinæringen
- Det finnes et etablert system som drifter sertifiseringen lokalt (kommunene er rapporteringssted)
- Det er et system som kan aksepteres av f eks offentlige kjøpere
- Sertifiseringen vil også inkludere krav til HMS-system og trafiksikkerhet.
- De generelle krav og overordnede krav for veitransport som er etablert, kan langt på vei benyttes – men det er behov for å vurdere spesielle tilleggskrav for taxisentraler (med tilsluttede løyvehavere).
- Sertifisering gir grunnlag for belønningsbonus hos viktige leverandører (eks forsikringsselskaper)

For å få etablert en egen bransjestandard innenfor Miljøfyrtårn-konseptet, forutsettes formell godkjenning av stiftelsen Miljøfyrtårn. Prosessen fram til slik godkjenning innebærer også en høring overfor aktuelle brukere, som f eks fylkeskommuner etc.

Arbeid mot en egen bransjestandard (og krav i utlysning av off betalte transporter) var ett tema for forbundets samarbeid med GRIP. Etter at GRIP er slått konkurs har forbundet inngått avtale med konsulentfirma, Bergfald & Co, om utforming av miljøkrav til sentraler. Dette firma har bl a medvirket faglig til den generelle standard for veitransport innenfor Miljøfyrtårn-ordningen.

Dersom arbeidsmålet om godkjenning innenfor Miljøfyrtårn-paraplyen ikke oppnås, kan arbeidet like fullt nyttes som f eks et NT-sertifikat i miljø- og sikkerhetsarbeid. Det vil imidlertid ikke ha samme status overfor oppdragsgivere og lignende, og anses derfor som en nest-best løsning.

Dersom framdriftsplanen i prosjektet følges vil det foreligge en egen bransjestandard for taxinæringen forsommeren 2009. Denne vil da kunne legges til grunn for krav for utlysninger om offentlig betalt transport andre halvår 2009. Kravene vil i første omgang gå på at sentrale elementer i bransjestandarden skal være oppfylt, og senere gå på full sertifisering.

Det betyr i praksis at de som ønsker å delta i konkurransen når det f eks stilles krav om sertifisering, må være forberedt på dette. Arbeidet med å tilpasse seg tar tid. Derfor har forbundet initiert aktiviteter som betyr at næringen er (har tilbud om å være) forberedt på denne situasjonen i god tid. Et viktig element er å etablere et kurstilbud for miljøveiledere i sentralene, gjennom Eco-driving konseptet.

## Kursing av miljøveiledere

Viktig delmål i forbundets miljøarbeid er å tilføre sentralene miljøkompetanse og initiere engasjement lokalt. Det er gjennom lokale aktiviteter resultater nås.

I samarbeid med ATL har forbundet derfor utviklet et kurstilbud for miljøveiledere. Gjennom ATL-systemet er det derfor nå et landsdekkende tilbud og det ble annonsert gjennom artikkel i TAXI nr 5-2008. NT har bekostet opplæring av miljøledere for Drammen og Kongsberg Taxi (for å vinne erfaring med overføring til sentraler), regionslederne og representant for Taxiskolen. (Fullført i september). Regionslederne tildeles oppgaver med kursing for sentralene i sine regioner, og være faglige støttespillere for miljølederne ved sentralene. Regionslederne representerer et tilbud for utdanningen av veiledere til sentralene.

I kurs-konseptet for Eco-driving ligger også et vesentlig element om trafikk-sikkerhet. Det vil kunne dekke de krav som ligger i Miljøfyrtårn-kravene. Det er også utarbeidet sjekkliste-kort for utdeling ved årsmøter o.l.

Opgavene som tildeles en miljøveileder i en sentral, er listet opp stikkordsmessig i vedlegg.

## Info om kjøretøyvalg

Mens Eco-driving retter seg mot taxiføreren og dennes kjøreadferd, er det behov for tiltak som gir en mer miljøvennlig sammensetning av kjøretøyflåten. Til syvende og sist vil det alltid være den enkelte taxieier som bestemmer kjøretøyenes utslippsegenskaper gjennom sine bilkjøp, samt drift og vedlikehold av kjøretøyene. Selv om hans valg kan påvirkes gjennom leverandørens produktutvikling og myndighetenes avgiftspolitik, har taxieier betydelige valgmuligheter mht kjøretøy. Gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye taxier var 190 g/km i 2007.

Økonomi er sannsynligvis den avgjørende faktor ved taxieiers valg av kjøretøy i en kjøpsituasjon. Også andre faktorer som funksjonalitet, komfort, driftssikkerhet, garantier osv spiller inn. Kunnskapsgrunnlaget er ofte erfaringsbasert i kombinasjon med merke/leverandørlojalitet. Nye og mer miljøvennlige kjøretøy har man ofte mindre kunnskap om, slik at den type investeringer kan fortone seg risikobeton.

I norsk sammenheng er det også stor usikkerhet til bruk av alternative drivstoffsformer, knyttet til distribusjonen.

Det er behov for å øke utøvernes innsikt (postivt eller negativt) i tilbudet på miljøvennlige kjøretøy. Dessuten er det behov for økt kunnskap om driftsmessige disposisjoner som påvirker miljøegenskaper ved eksisterende kjøretøy. Virkemidlet for å øke kunnskapen er strukturert informasjonsopplegg.

Tidlig i prosjektarbeidet forsøkte man å få utarbeidet informasjonsmateriell om aktuelle kjøretøytyper med forbundets egne ressurser. Av ulike grunner stoppet dette arbeidet opp, og vi vurderer nå å få utarbeidet materiell ved ekstern hjelp. Med i vurderingen er hva som kan høstes ut fra samarbeidet/nettverket i Klimaveien.

Målsettingen er å utarbeide informasjonsmateriell omkring utvikling i tilbudet av kjøretøy (herunder hybrider) og alternative drivstoffsformer, økonomi og driftsegenskaper ved disse. Materiellet skal være klart til bruk ved årsmøtene våren 2009.

## **Samspill med private og offentlige kunder**

Private og offentlige taxikunder vil i økende grad stille miljøkrav ved kjøp av næringens tjenester. Arbeidet med å få til en miljøsertifisering vil langt på vei møte de krav som forventes fra større aktører i markedet.

For å sikre aksept for sertifisering etter Miljøfyrtårn-konseptet, vektlegger vi at prosessen i næringen er åpen i forhold til storkunder. Åpenhet oppnås ved informasjon til målgruppen om prosessen og mulighet til å påvirke innhold underveis.

I brev til fylkeskommuner og helseforetak sommeren 2008, er det gitt informasjon om arbeidet med en bransjestandard for taxinæringen er startet opp. Informasjonen inneholdt også orientering om fremdriftsplan og at utkastet til norm vil bli sendt på høring – (i regi av stiftelsen Miljøfyrtårn).

### **Samspill med leverandører til næringen**

Norges Taxiforbund møter næringens leverandører i mange sammenhenger. Vi har samarbeidspartnere lokalt og sentralt hvor vi kan vise miljøengasjement, ved å:

- Stille krav til miljøegenskaper ved tilbudte leveranser (eks forbundets kjøp av hotelltjenester, tilbud til medlemmene om alternativ drivstoff etc)
- Stille krav om belønningssystemer for kunder som er miljøsertifisert (eks ekstra bonus i forsikringsforhold)
- Drøfte felles prosjekter med positiv miljøeffekt

Forbundet vil gjennomgå alle sine samarbeidsavtaler med leverandører med dette formål, i løpet av høsten 2008. Forbundet vil også oppfordre næringens utøvere til å stille tilsvarende krav til sine leverandører.

Mange av taxinæringens leverandører er også leverandører til andre transportnæringer. Et samarbeid med NLF, LTL og TL om å stille felles miljøkrav til leverandører bør vurderes.

Med tanke på kjøretøy's miljøegenskaper, er mye avhengig av bilprodusentenes tilbud i et internasjonalt marked. Ved siden av våre kontakter med de norske importører, vil NT samarbeide med europeiske søsterorganisasjoner for gjennom IRU stille krav til produktutvikling hos bilprodusentene.

### **Samspill med myndigheter**

Norges Taxiforbund har som en av sine hovedoppgaver å fremme næringens interesser ved fastsetting av lover, regler, skatt og avgifter som til sammen utgjør næringens rammebetingelser.

Gjennom årenes løp er det fattet en rekke ulike vedtak i organisasjonen, som uttrykker medlemmenes ønsker om (endringer i) disse rammebetingelsene. Noen slike ønsker har vi oppnådd gjennomslag for, noen har med tidens løp mistet sin aktualitet og noen er fremdeles aktuelle for å få gjennomført.

Landsmøtet i Stjørdal 2007 gjorde et prinsipielt vedtak, knyttet til forslag om endrede refusjonsregler, om at forbundet prioriterte gjennomføring av slike endringer – når de hadde en miljøeffekt. Dette kan tolkes som en prioritering innenfor forbundets arbeid på avgiftspolitiske felt.

Forbundet vil medvirke til at miljøpolitiske mål, som angår næringen, blir nådd. I dialog med politiske myndigheter vil vi se på miljømessige konsekvenser av ulike forslag. Der vi ser muligheter for at det kan oppnås miljøgunstige effekter ved offentlige virkemidler, vil vi påpeke det.

Eksempler på miljømessige tiltak for å påvirke sammensetningen av dagens taxiflåte mot høyere innslag av miljøvennlige kjøretøy, er:

- Innføre 200.000 km/2 år som alternativ til 3 år i refusjonsordningen (og mva-reglene), hvis det utrangerte kjøretøy byttes ut med et kjøretøy med standard utslippsnivå under 140 CO<sub>2</sub>/km
- Endre avskrivningssatsen for kjøretøy med nærmere definerte miljøegenskaper, til 25 prosent

Det vil føre for langt i denne fremstilling å liste opp alle mulige offentlige virkemidler som kan benyttes bl a i forhold til taxinæringen. Det ovenstående er i denne sammenheng ett (men aktuelt) eksempel på vurderinger som bør gjøres. Forslag til endringer i skatter og avgifter, er knyttet til den årlige behandling av statsbudsjettet.

Det er utarbeidet dokumentasjon på taxiflåtens sammensetning tidligere i år, bl a med formål å tjene som underlag for forslag om endringer i avgiftsreglene knyttet til kjøp av kjøretøy.

Statsbudsjettet legges fram i begynnelsen av oktober og forbundets engasjement vurderes når innholdet er kjent. Miljøperspektivet vil inngå i vurderingene. Det vil da også bli vurdert om allianser med andre organisasjoner kan bidra til resultater.

NT ser også at økt bruk av taxi representerer et virkemiddel i arbeidet med å skape levedyktige og miljøvennlige bysamfunn, med redusert bruk av personbil. Bl a er taxi mindre arealkrevende enn personbilen. Vi mener økt taxibruk bidrar til å redusere husholdningenes behov for personbil nr 2.

For å belyse dette foreslo NT, i samarbeid med GRIP, et FoU-prosjekt med Drammen som modellby. Vegdirektoratet ville bidra med delfinansiering, under forutsetning av medvirkning fra andre. Forsøk på å få med fylkeskommunen strandet (pga utredningstretthet), til tross for positiv interesse. Med Grip's konkurs viser det seg at arbeidet med å etablere dette prosjektet blir for arbeidskrevende i forhold til forbundets ressurser. Dette er derfor foreløpig lagt på is, for mulig oppfølging på et senere stadium.

## **Avslutning**

Det vil føre for langt å liste opp alle tiltak innenfor forbundets arbeid som har positiv miljøeffekt. Eksempelvis har en overgang til parallelltakst en slik effekt, uten at gjennomføring av det forslaget inngår i forbundets miljøprosjekt.

Mye av arbeidet er del-aktiviteter som tilfredsstillende ulike målgrupper slik vi har fremstillet det her. Vi har også gått med i fellesdugnaden "Klimaveien". Forventningene våre er dels å få bred tilgang til materiell for bruk i næringen og få utvidet vårt nettverk til nye samarbeidskonstellasjoner.

Som en oppsummering gis nedenfor en oppstilling av tiltak som er gjennomført eller planlagt fra forbundets side:

- Forbundet har sammen med andre transportorganisasjoner gått til organisert samarbeid om miljødugnaden "Klimaveien" ( se [www.klimaveien.no](http://www.klimaveien.no))
  - Vi har, sammen med ATL, startet opp et program for utdanning av autoriserte miljøveiledere ved taxisentralene (målrettet mot byene)
  - Miljøveilederne er bl a tiltenkt oppgaver i føreropplæring i temaet Ecodriving.
  - NT har sammen med ATL, utarbeidet kampanjemateriell mot førere om Ecodriving og trafiksikkerhet
  - NT har kartlagt og distribuert sammensetningen av kjøretøyparken i næringen, bl a mht miljøegenskaper
  - Denne kartleggingen blir grunnlag for bl a informasjon til medlemmer omkring kjøretøyinvesteringer
  - Kartleggingen av kjøretøyparken er faktagrunnlag i vår kommunikasjon overfor ulike myndigheter, oppdragsgivere og leverandører til næringen
  - Vi har nylig engasjert et konsulentfirma for å få utformet forslag til krav overfor taxiforetak med henblikk på en sertifisering innenfor f eks paraplyen Miljøfyrtårn
  - En slik sertifiseringsordning kan ligge til grunn framtidige krav ved utlysning av offentlig betalte transporter.
  - Vi har derfor nylig informert helseforetak og fylkeskommuner (som storkjøpere av taxitjenester), om dette arbeid og fremdriftsplanen for dette.
  - NT er aktive innenfor et europeisk samarbeid med andre taxiforbund i bl a miljøengasjement, innenfor organisasjonen IRU.
  - I det samarbeidet inngår også dialog med bilfabrikantene internasjonalt.
  - Og vi setter aktuelle miljøspørsmål på dagsorden på våre konferanser og medlemsmøter jevnlig.
- Miljø var ett hovedtema på vår fagkonferanse med nær 300 deltakere, 9.-10.9.2008 på Hamar.

## **Vedlegg:**

- Oppgaver for miljøveileder for taxinæringen

## **Miljøveileder for taxinæringen.**

Bakgrunn, kvalifikasjon: ATL-sertifisert Veileder i miljømessig og økonomisk kjøring.

Oppgaver / rolle: Veileder opptrer som intern miljøleder ved en sentral, eventuell som rådgiver for flere sentraler, bopelsløyver med en miljøleders oppgaver i henhold til krav som stilles i rammekontrakter om persontransport-oppdrag, og eventuelt ut fra krav som stilles til miljøfyrtårn.

Oppgaver miljøleder: Etablere og ajourføre register over sentralens biler etter de krav som stilles til slik oversikt.  
Kurse sjåfører i miljøkunnskap som har betydning for utførelsen av transportene.  
Kursene skal bl a ha fokus på økonomisk kjøring, og ha minst to-timers varighet.  
Kursene gjentas regelmessig (oppfriskningsmodul) . Det føres register over hvilke sjåfører som gjennomgår kursene.  
Fylle ut egenerklæring om eksistensen av pålagte miljøregistre i samband med anbud, samt avgi årsrapport om oppfølging av miljøleders oppgaver (herunder kjøretøyenes høyeste og gjennomsnittsalder).

Krav til registre, sjåfører:

Vanlige ID-data, førerkort-innehav (når) osv  
Gjennomgåtte kurs, og evt merknader

Krav til registre, kjøretøy:

Fabrikat, modell, førstegangs registrering  
Gjeldende trafikkforsikring  
Type drivstoff (er)  
EØS-kontroll, med bekreftelse på oppretting av avvik  
Vedlikeholdsplan i henhold til utført service inkl dekkskifte  
For nyanskaffelser etter 2009 angis drivstoffsforbruk etter EU's testprosedyrer, CO2-utslipp og Stjerner etter EuroNCAP-tester