



Vår referanse:
2019/783-28-
N10

Saksbehandler:
Tone G. Sandnesaunet

Dato:
25.05.2020

Revidering av retningslinjer for tildeling av transportløyve 2021-2025

Utvalg	Utv.saksnr.	Møtedato
Miljø- og næringsutvalget		
Lokalstyret		

Administrasjonssjefens anbefaling:

Lokalstyret vedtar retningslinjer for tildeling av transportløyve 2021-2025, slik de er vedlagt og datert 26.5.2020.

Sammendrag og konklusjon:

Reviderte retningslinjer for tildeling av transportløyve har vært ute på høring og det er kommet inn 5 innspill fra bransjen innen fristen. NHO transport har kommet med innspill etter fristen, administrasjonssjefen har likevel tatt dette med i vurderingen. Totalt er det altså kommet inn 6 innspill.

De fleste er positive til miljøkrav, men kritisk til at de innføres krav om fossilt fritt alt fra 2026. Flere har vist til den vanskelige situasjonen som nå har oppstått pga. Covid 19. Visit Svalbard er positiv til at det stille kunnskapskrav til guidene, men mener at dette må sees i sammenheng med arbeidet som Sysselmannen/departementet holder på med om krav til de som skal jobbe som guider på Svalbard. Taxiforbundet er negativ til at det innføres ny drosjeløyve med vilkår, og mener dette vil gi dårligere omsetningsgrunnlag for eksisterende drosjenæring.

Administrasjonens anbefaler at retningslinjene som ble lagt ut på høring stort sett opprettholdes dvs. at blant annet nye drosjeløyve med vilkår innføres. Administrasjonssjefen anbefaler en justeringer i forhold til punkt 8 miljøkravene og punkt 9 grunnleggende kunnskap om Longyearbyen, i forhold til det som har vært på høring.

Når det gjelder miljøkravene så opprettholdes de i forhold til drosjeløyver. Administrasjonssjefen anbefaler at i forhold til ruteløyve og transportløyve I så stilles det ikke krav om fossilfrie kjøretøy, da dette vil bli svært kostbart, men at vi heller stiller krav om at kjøretøyene må oppfylle eurokravene tilsvarende slik de er på fastlandet i 2026. Administrasjonssjefen anbefaler også at kravet om at alle kjøretøy som benyttes til ruteløyve og turvognløyve I skal oppfylle minimum euro4 ved tidlige, tas bort. Dette da det er kostbart å oppgradere til euro4, Covid-19 har medført at de økonomiske utsiktene for bransjen er usikker og det er svært kort tid, kun 6 måneder, til flere skal ha nye løyver og derfor må oppfylle de nye kravene.

Administrasjonssjefen anbefaler at krav til grunnleggende kunnskap om Longyearbyen opprettholdes, men at det ikke er nødvendig at opplæringen skal tas gjennom Visit Svalbard. Administrasjonssjefen anbefaler at guidene må ha gjennomført bygguide-modulen i Svalbard Guide Opplæring hos Visit Svalbard eller tilsvarende.

Saksopplysninger:

Lokalstyret vedtok i møte 11.2.2020, sak 2/20, å legge ut reviderte retningslinjer for tildeling av transportløyve 2021-2025 ut på høring.

Vedtaket i lokalstyret 11.2.2020 lyder slik:

«Lokalstyre legger ut på høring retningslinjer knyttet til forskrift om persontrafikk i Longyearbyen, og vilkår for tildeling og drift av løyver for persontransport mot vederlag for 2021-2025 med følgende endringer:

Pkt. 2 bokstav f skal lyde:

"Drosjeløyve med vilkår, løyve som gir innehaveren rett og plikt til å drive transport utenfor rute med motorvogn registrert for høyst 8 sitteplasser i tillegg til førerstedet."

Pkt. 4 andre avsnitt skal lyde:

"Dersom flere tilbydere søker løyve enn antall løyver som tildeles, skal følgende momenter vektlegges: Tilbydernes erfaring og kompetanse med tjenesten, passasjersikkerhet, miljøprofil og tilfredsstillende økonomisk evne."

Pkt. 4 femte avsnitt skal lyde:

"Turvognløyve II, ingen begrensninger på antall. Turvognløyve II tildeles turoperatører innenfor aktivitetsturisme og skal knyttes direkte til aktivitet eller sightseeing. Sightseeingen kan ikke starte eller avsluttes på flyplassen. Turvognløyve II gir ikke rett til å hente passasjerer på flyplass og kjøre til overnattingssted, eller hente på hoteller og kjøre til spisested, butikk eller andre aktiviteter der transporten ikke er en naturlig del av aktiviteten. Turvognløyve II gir ikke tillatelse til ordinær drosjekjøring eller persontransport på oppdrag for andre."

Pkt. 4 syvende avsnitt skal lyde:

"Drosjeløyve med vilkår, to løyver. Drosjeløyven kan benyttes til transport av crew og andre ansatte i havnerelevant tjeneste. Transporten må være en del av en totalpakke og skal ikke betales separat til den enkelt sjåfør. Det er ikke tillat med ordinær drosjekjøring eller kjøre passasjerer til og fra havnen. Kravene til drosje i punkt 6 og 9 når det gjelder takst, taksameter og taklykt gjelder ikke."

Pkt. 8 skal lyde:

*" 8. Miljøkrav/euro krav til motorkjøretøy
Alle busser som benyttes til ruteløyve for flybuss eller turvognløyve I skal minimum oppfylle kravet til euro4 ved tildeling. Til løyveperiode 2026-2030, skal alle kjøretøy som skal ha ruteløyve, turvognløyve I og drosjeløyve være fossilfrie. Øvrige kjøretøy som skal ha løyve skal oppfylle euro kravene tilsvarende som på fastlandet."*

Lokalstyret ber administrasjonen innarbeide i det foreslåtte regelverket for både turvognløyve 1 og turvognløyve 2 at om en operatør ønsker å drive med guidet sightseeing så må man kunne dokumentere at den som guider har gjennomført byguide-modulen i Svalbard Guide Opplæring hos Visit Svalbard, slik at guiden innehar grunnleggende kunnskap om Longyearbyen.»

Det er kommet inn 6 innspill til revideringen. Flere av aktørene som har transportløyve I i dag har sendt inn et felles innspill hvor de ber LL stoppe den videre prosessen og forholde seg til eksisterende retningslinjer. Dette da det er usikkerhet i bransjen etter Covid 19. Norges Taxiforbud er kritisk til forslaget til nytt drosjeløyve med vilkår. Flere av innspillene er kritiske til innføringen av miljøkrav til bilene. Visit Svalbard er positive til krav om kunnskap om Longyearbyen for de som skal kjøre guidet sightseeing, men påpeker at kravene som innføres må være realistiske og gjennomførbare. Spitzbergen

Reisen AS ønsker å kunne hente egne gjester på flyplassen og kjøre de mellom overnattingssted og restaurant.

Vurdering:

Flere av de store foretakene som har buss og taxi løyver, har i et felles innspill bedt LL stoppe høringen og forholde seg til tidligere vedtatt retningslinjer for perioden. Dette er begrunnet i at hele bransjen har havnet i en meget vanskelig situasjon pga. Covid-19. De uttaler at så godt som all inntekt har falt bort og at de vil få store utfordringer med å holde hjulene i gang.

Administrasjonssjefen mener det ikke er riktig å sette hele prosessen på vent nå, da det er flere momenter som bør avklares nå. Blant annet dette med henting av egne kunder på flyplassen og hvilken løyve man kan kjøre guideturer med som hovedaktivitet. Lokalstyret får evt. vurdere om de nye miljøkravene og krav om guidekompetanse skal utsettes som følge av Covid-19. Det er først og fremst miljøkravet som har betydningen for økonomiene til foretakene, slik administrasjonssjefen forstår tilbakemeldingene fra bransje.

Norges Taxiforbund er kritisk til innføring av ny løyvetype, «drosjeløyve med vilkår», pkt. 2 bokstav f. Taxiforbundet mener transporten fint kan avvikles med eksisterende drosjeløyver gjennom kontraktkjøring, og at innføring av to drosjeløyve med vilkår klart vil føre til dårligere omsetningsgrunnlag for eksisterende drosjeløyver. Pole Position som i dag driver slik transport sier i en epost av 21. januar 2020 at kjøreoppdragene til sykehus er ganske annerledes enn på fastlandet, se vedlegg 5. Administrasjonssjefen mener drosjenæringen er ivaretatt ved at det kun er lov til å kjøre ansatte i havnerelatert tjeneste og at det kun åpnes for to løyver. Skal det kjøres gjester fra båter må det altså bestilles vanlig taxi. Som nevnt i saksfremlegget før høring, kan man i dag kjøre slik transport dersom man har transportløyve I, men man må da ha et større kjøretøy. Pole Position, som driver slik aktivitet i dag, uttaler at de ofte kjører vanlig personbil. Dersom lokalstyret ikke innfører «drosjeløyve med vilkår» blir alternative for foretak som ønsker å kjøre ansatte i havnerelatert tjenester som en pakke å kjøpe større motorvogn og søke om transportløyve I. Dette er ikke miljøvennlig når det ofte kun er 1-2 kunder å transportere pr. tur. Administrasjonssjefen anbefaler at det innføres en ny løyve, «drosjeløyve med vilkår», selv om Taxiforbudet er kritisk til dette.

Det er ikke kommet innspill til revideringen av pkt. 4 andre avsnitt som gjelder tildelingsmomenter. Administrasjonssjefen anbefaler derfor at dette punktet skal lyde slik det ble lagt ut på høring av lokalstyret 11. februar.

Spitzbergen Reisen AS har et forslag til endring av pkt. 4 femte avsnitt, som innebærer at de med turvognløyve II kan hente egne passasjerer på flyplassen, se vedlegg 4. Spitzbergen reisen AS uttaler at de tilbyr en pakkereise med spesiell individuell oppmerksomhet hvor gjestene blir personlig kjent med ansvarlig gruppeleder allerede før de ankommet Svalbard.

Administrasjonssjefen har forståelse for ønske om tett oppfølging av gjestene, men her må hensynet til buss og taxi næringen veies opp mot hensynet til turoperatørene. Her må man se på bakgrunnen for at det ble innført turvognløyve II i 2012. Bakgrunnen for at turvognløyve II ble innført var blant annet at drosjenæringen ikke hadde kapasitet til å frakte alle turdeltakerne fra overnattingssted til turstart til riktig tid. Dette da de fleste turene startet i løpet av et kort tidsrom på morgenen og avsluttes i et kort tidsrom på ettermiddagen. På den andre siden måtte man sikre kundegrunnlaget for buss- og drosjenæringen, og det ble derfor satt vilkår om at Turvognløyve II ikke gir rett til å hente passasjerer på flyplass og kjøre til overnattingssted, eller hente på hoteller og kjøre til spisested, butikk eller andre aktiviteter der transporten ikke er en naturlig del av aktiviteten. Tilbakemeldingen fra taxinæringen de siste årene er at det er en del turoperatører som henter egen gjester i dag, og at dette tar bort en del av kundegrunnlaget til taxinæringen. Henting av egne gjester i dag på flyplassen er i strid med vilkårene for transportløyve, dersom man ikke kjører gjestene rett ut på egen aktivitet. Hvor mange som henter egne gjester eller ønsker dette er ikke kartlagt av administrasjonen, men vi antar at dersom det åpnes for å hente egen gjester på flyplassen vil dette helt klart gå på bekostning av kunder til buss- og taxinæringen. Administrasjonssjefen vil derfor ikke anbefale å ta innspill fra Spitzbergen

Reisen AS inn i retningslinjene. Administrasjonssjefen anbefaler lokalstyret å opprettholde pkt. 4. femte avsnitt slik det ble lagt ut på høring. Det vil si ikke åpne for at turoperatørene kan hente egne gjester på flyplassen eller kjøre de fra overnattingssted til restaurant.

Det er ingen som har hatt innspill til at det åpnes for sightseeing med turvognløyve II. Administrasjonssjefen anbefaler derfor at dette opprettholdes.

Til pkt. 8 miljøkravene har Polar Permaculture Solution AS (PPS), Visit Svalbard, Taxiforbundet og NHO transportinnspill.

Administrasjonssjefen opplever at alle er positiv til at det skal stilles miljøkrav, men at det må sikres forutsigbare overgangsordningen. Visit Svalbard uttaler at kravet må fases inn på både en miljø- og økonomiforsvarlig måte. Taxiforbundet peker på at miljøkravet fordrer at det finnes utslippsfrie kjøretøy som er egnet i et arktisk klima. Taxiforbundet er også kritisk til at fossilfrie kjøretøy må lades opp på kull. De anbefaler at LL gjennomfører en LCA-analyse på dette området før man innfører krav om nullutslipps kjøretøy. PPS foreslår at det innføres mer moderate krav da det å tilfredsstille kravene om utslippsfrie kjøretøy kan være vanskelig med dagens økonomiske situasjon som følge av Covid 19. PPS understreker likevel at det å ikke stille krav vil være svært egoistisk. NHO transport har innvendinger til at det stilles krav om euro4 allerede i 2021, for deretter å stille krav om fossilfri i 2021 for alle bussene.

NHO transport sier at en oppgradering til euro4 vil medføre investeringer i millionbeløp for bedriftene på kortsikt, før de må skiftes ut i fossilfrie løsninger i 2026. NHO pekere på at dette ikke vil kunne forsvares av rene kommersielle selskap som over tid uansett vil fornye sine kjøretøysflåter etter hvert som de aldres, samtidig som miljøbelastningen vil bli betydelig ved å måtte skrote kjøretøy som pålegges å lovlig operere i årene 2021-2026. Administrasjonssjefen ser at det kan blir store investeringer på korttid for bransjen med et krav om euro4 allerede i januar 2021. Når det økonomiske for bransjen i tillegg er svært usikker pga. Covid-19, ser vi at et slik krav nå kan medføre at flere av foretakene ikke klare investeringen og derfor må legge ned driften. I tillegg er det som NHO kommentere en stor miljøbelastning at kjøretøy som oppgraderes nå skal skrotes allerede i 2026. Administrasjonssjefen anbefaler derfor at kravet om euro4 settes ned til euro3 fra 2021.

Norges taxiforbund ber LL om å gjennomføre en LSS-analyse. En gjennomføring av en LCA analyse med tilstrekkelig presisjon vil innebære et større arbeid enn det som er hensiktsmessig mener administrasjonssjefen. En slik analyse vil dessuten måtte ta høyde for svært mange variabler og dilemmaer. Som eksempel kan nevnes kvaliteten på bilene og bussene som vurderes, kjøremønster og hvordan CO₂ utlippene fra energiverket skal beregnes. Det er gjennomført noen grove vurderinger som viser at dieselbiler og elbiler får omtrent samme utslipp av klimagasser med dagens energiforsyning. Med tanke på lokale forurensninger av eksos og støy i forbindelse med kjøring i sentrum og tomgangskjøring vil el-bilen komme bedre ut fra dag én.

Planen er at kullkraftverket skal fases ut mot et nytt energisystem som er mer miljøvennlig, men når dette skjer og hvilken type energi man skal benytte er fortsatt usikker. Ved innfasing av fornybare energikilder vil el-biler komme bedre ut enn fossilbiler og dette vil forsterkes med økt kjørelengde. Administrasjonssjefen mener at selv om vi ikke vet når eller hva slags energisystem som Longyearbyen skal satse på i fremtiden, så må det stilles krav om fossilfri kjøretøy allerede nå for de kjøretøyene som er antatt å kjøre flest km per år. Kravene om fossilfrie kjøretøy vil gjelde fra 2026.

Administrasjonssjefen ser at det kan være en svært stor kostnad å måtte bytte ut alle kjøretøy til fossilfrie kjøretøy innen 2026. Særlig for mindre foretak med liten omsetning å fordele kostnadene på. Administrasjonssjefen har innhentet opplysninger fra Zero i forbindelse med denne saken, og de uttaler at innkjøpsprisen for en elbuss er ca. dobbelt av ordinær diesel. Administrasjonen mener det er riktig å opprettholde kravet om fossilfrie kjøretøy for alle kjøretøy som skal brukes til drosjeløyve. Drosjene har lengere kjørelengde pr år enn bussene og benyttes mye innenfor sentrum av Longyearbyen hvor det er viktig å kvitte seg med utlippene. Til orientering vil Oslo kommune innført krav om fossilfrie taxi fra 2023, og det kan synes som det er nok tilgang på elbiler i markedet som kan benyttes til taxi. Når det gjelder kjøretøyene som brukes til ruteløyve og turvognløyve I, ser vi at det

her dreier seg om svært mange kjøretøy og store økonomiske investeringer, og at det i bransjen nå er store usikkerhet om hva fremtiden bringer som følge av Covid-19. Administrasjonssjefen anbefaler derfor at det for ruteløyve og turvognløyve I, stilles vilkår i 2026-2030 om at disse skal oppfylle eurokravene tilsvarende som på fastlandet. Administrasjonssjefen vil likevel påpeke at de foretakene som skaffer seg fossilfrie kjøretøy vil stille sterkere i forhold til oppdrag for LL, blant annet for skolebuss kjøring. LL vil altså bruke fossilfrie kjøretøy der dette er mulig. Et av flere kriterier som skal vektlegges i tildelingen av løyver hvor det er flere søkere enn løyver er miljøprofil, og har foretaket fossilfrie kjøretøy vil dette telle positivt.

Administrasjonssjefen anbefaler etter dette at pkt. 8 i retningslinjene skal lyde slik:

«8. Miljøkrav/euro krav til motorkjøretøy

Alle busser som benyttes til ruteløyve for flybuss eller turvognløyve I skal minimum oppfylle kravet til euro3 ved tildeling. Til løyveperiode 2026-2030, skal alle kjøretøy som skal ha drosjeløyve være fossilfrie. Øvrige kjøretøy skal fra 2026 oppfylle euro kravene tilsvarende som på fastlandet på tidspunktet for tildeling av løyve.»

Visit Svalbard er positive til at det settes krav om kunnskap om Longyearbyen for de som skal kjøre guidet sightseeing, men påpeker at det er viktig at krav som innføres er realistiske og gjennomførbare i praksis. Visit Svalbard anbefaler at punktet tas ut nå, inntil det er bedre utredet. De peker blant annet på at Sysselmannens arbeid med å vurdere krav til sertifisering av guider kan komme til å få konsekvenser for innhold, organisering og gjennomføring av guidesertifiseringen. Visit Svalbard er helt klar på at det ikke må settes krav om at kurset må være i regi av dem. Administrasjonssjefen mener at kravet skal opprettholdes. Dersom Sysselmannens/departementets arbeid får konsekvenser for innhold, organisering og gjennomføring av guidesertifiseringen, så kan retningslinjene revideres for å tilpasses disse endringene. Administrasjonssjefen har tatt innspillet fra Visit Svalbard til følge når det gjelder kravet til at opplæringen skal skje i regi av Visit Svalbard. Forslaget fra administrasjonssjefen er at det ikke skal være krav om at bygguide-modellen i Svalbard Guide opplæring skal være gjennomført hos Visit Svalbard, men at det skal gjennomføres hos Visit Svalbard eller tilsvarende. Er det andre som tilbyr tilsvarende opplæring så er dette også innenfor kravet.

En alternativ løsning på dette punktet er å imøtekomme Visit Svalbards innspill og ta hele punkt 9 om guide kunnskap ut av retningslinjene nå i denne revideringen, og se på dette senere i samsvar med arbeidet til Sysselmannen/departementet.

Norges Taxiforbund uttaler at tidsbegrensingen på løyvene er kort med tanke på de investeringen som løyvehaverne må gjøre. Taxiforbudet uttaler at løyvene på fastlandet er tidsbegrenset, men selv med lovendringer i yrkestransportregleverket er det 10 år. Administrasjonssjefen viser til at det er forskrift om persontransport med motorvogn mot vederlag innenfor Longyearbyen som setter tidsbegrensning på løyvene. Det følger av § 6 i forskriften at løyvene kan gis for 5 år, men kan i særlige tilfeller gis for kortere tid. Det er samferdselsdepartementet som har vedtatt forskriften. Dersom man ønsker en endring av tidsbegrensningen på løyvene må det legges fram ønske om endring av forskriften til departementet. Dette kan altså ikke lokalstyret selv endre.

Vedlegg:

- 1 Innspill fra Visit Svalbard AS til retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025
- 2 Innspill fra Norges Taxiforbund til retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025
- 3 Kopi: Høring - Retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025
- 4 Innspill - Spitzbergen Reisen AS
- 5 Ytterligere informasjon om virksomheten - transportløyve
- 6 Forslag - Retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025
- 8 Innspill fra NHO Transport til retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025