



Longyearbyen lokalstyre

PB 350,

9170 Longyearbyen

Høringssvar - tildeling av drosjeløyve – deres saksnr. 2019/783-20 N10

Norges Taxiforbund har blitt kontaktet av et medlem som ønsker vår bistand med å inngi høringssvar på de nye retningslinjene knyttet til persontrafikk og tildeling av drosjeløyver i Longyearbyen. Grunnet hjemmekontor i forbindelse med koronakrisen, er brevet ikke signert, men det er godkjent.

Løyve

Det vises til § 2 litra f, jfr § 4 siste avsnitt hvor det innføres en ny løyvetype – «drosjeløyve med vilkår». Norges Taxiforbund er kritisk til innføringen av et slikt løyve. Transport som beskrevet i § 4 kan fint avvikles med eksisterende drosjeløyver gjennom kontraktkjøring. Dette er vanlig ved blant annet skole- eller pasienttransport, hvor man transporterer passasjerer etter forhåndsavtalte kontraktspriser. Ettersom det fremkommer i retningslinjene at én sentral/selskap maks kan inneha 4 av 6 drosjeløyver, vil det være en reell konkurransesituasjon som kan åpne for en anbudsprosess. Innføring av to slike drosjeløyver med vilkår vil føre til dårligere omsetningsgrunnlag for eksisterende drosjeløyver.

Et viktig poeng er at drosjeløyve med vilkår som skissert, krever ytterligere kontroll fra sysselmannen. Erfaringene etter innføring av «turvognløyve 2» er at det er mange aktører som tøyer grensene for hva som ligger innenfor sitt løyve. Det kan være slik at innehaver av et drosjeløyve med vilkår kan være fristet til å kjøre andre passasjerer også. Longyearbyen et relativt oversiktlig samfunn, så brudd på vilkårene kan nok enkelt avdekkes, men det pålegger offentlige myndigheter ytterligere og unødvendige kontrolloppgaver.

Miljøkrav

I punkt 8 om miljøkrav til motorkjøretøy, andre punkter fremkommer det at alle kjøretøy skal være fossilfrie. Norges Taxiforbund er positive til miljøtiltak, og da særlig på Svalbard som står overfor store miljømessige forandringer, men det fordrer at det finnes utslippsfrie kjøretøy som er egnet i et arktisk klima. Særlig er vintrene på Svalbard krevende med lave temperaturer og plutselige temperaturforandringer i sesongovergangene. I tillegg har Svalbard og Longyearbyen på kort tid gått fra å være ansett som en «arktisk ørken» med stabile snømengder gjennom vinteren, til mer snørike vintre. Skal nullutslippskjøretøyene være egnet til drosjetransport må det være biler med batterier som tåler lave og vekslende temperaturer, og biler som håndterer de store snømengdene som kan være i Longyearbyen. Om disse bilene eksisterer i 2026 er pt. uvisst. Satsningen på hydrogenbiler i persontrafikk er betydelig redusert, så det kan vanskelig tenkes at det er personbiler innenfor dette segmentet da.

Et annet poeng er at all elektrisitet i Longyearbyen i stor grad er kullbasert og lokalprodusert. Hvor stort miljøutslippet vil være for å produsere strøm for å lade opp et nullutslippskjøretøy, i forhold til det direkte

miljøutslippet fra det fossile kjøretøyet, har vi ikke beregnet, men det må antas at det er mer energibesparende å bruke fossilt drivstoff direkte på kjøretøyet, enn å måtte omdanne energi til strøm for å bruke på kjøretøyet. Det anbefales at Lokalstyret gjennomfører en LCC – analyse på dette området før man innfører krav om nullutslipps kjøretøy.

Tidsbegrensning på løyver

Når det gjelder tidsbegrensningen på løyvene, så er vår oppfatning at den er veldig kort med tanke på de investeringer som løyvehaver må gjøre. Ettersom det ikke er tillatt å bo på Svalbard uten yrke, vil 5 års varighet på løyvene kunne bety store omveltninger for den som har gjort investeringer i blant annet kjøretøypark. Taper man «konkurransen» kan man risikere å stå uten jobb og må flytte fra Svalbard. I tillegg blir det uforutsigbart både med tanke på de store investeringer som må gjøres og fremtidsutsiktene. I dag er løyvene på fastlands-Norge tidsbegrenset, men selv med lovendringen i yrkestransportregelverket er det 10 år. Selv da må man ikke søke på nytt, men man får en godkjenning på videreføring av løyvet. Oppfyller man vilkårene beholder man løyvet sitt, men i motsatt fall må det formelt tilbakekalles gjennom et enkelt vedtak.

Norges Taxiforbund anmoder Lokalstyret om å vurdere om 5 års varighet på løyvene er hensiktsmessig.

Med vennlig hilsen

Hanne Skåle Thowsen

Direktør

(godkjent uten signatur)