

Fra: Terje Aunevik (terje@pole-position.no)

Sendt: 21.01.2020 14:16:43

Til: Sandnesaunet, Tone

Kopi: Dyrstad, Morten

Emne: SV: Ber om ytterligere informasjon om virksomheten - transportløyve

Vedlegg:

Hei Tone

Først, beklager veldig sent svar. Reiseaktivitet har påvirket innboksen min i uholdbar grad i det siste.

Når det gjelder crewtransfers så er minibuss(om du da mener minimuss med mer enn 8 passasjer seter) nesten aldri et alternativ for oss – det handler stort sett om å kjøre med vanlig personbil eller med 8 seters minivan. Vi kjører svært sjelden med 2 kjøretøy til/fra samme skip.

Når det gjelder kjøreoppdrag til sykehus :

Ja, dette er nok ganske annerledes enn på fastlandet, eller det vil si – som skipsagent utfører vi så mye mer enn selve transporten, vi kjører til skipet – klarer med management/purser/kaptein dokumenter og avtaler oppfølging, så følger vi pasienten opp til sykehuset, og bistår under oppholdet på sykehuset, der vi blant annet håndterer betaling og dokumentasjon, før vi besørger transport enten til skipet – eller til flyplass, der vi igjen følger opp med reisedokumenter (visa invitations/OK to board/sjømannspass o.l).

Dette er noe ganske annet enn en bestilt transport via pasientreiser, det er personer med utenlandsk opprinnelse der rederiene har bedt oss om å ta ansvaret for hele opplegget på en måte. Det kan vi ikke be taxisjåførene om å gjøre – og vi det vil bli krevende for oss å hele tiden måtte belage oss på om det er ledig taxi for å få utført vår tjeneste. Det blir også unødig tungvint – og lite effektivt å ha egne folk på dette, og i tillegg måtte leie inn bil + sjåfør (taxi).

En sånn oppfølging av crew med sykehusbehov, kan fort da innebære 3-4 transporter om du skulle hente inn taxi for hvert leg, det vil ikke fungere rent operativt.

I det perspektivet kan man egentlig si at det er oppfølging og tilrettelegging som er selve produktet, mens transporten inngår som en del av totalproduktet.

Legger man det resonnementet til grunn så kan man jo si , om man legger seg på reiselivspraktiseringen, at også dette burde kunne vurderes som en transportløyve II .

For vi selger ikke persontransport – vi selger en oppfølgingstjeneste hvor det inngår transport som en integrert del av produktet.

Mvh Terje

Fra: Sandnesaunet, Tone <Tone.Sandnesaunet@lokalstyre.no>

Sendt: onsdag 8. januar 2020 15.25

Til: Terje Aunevik <terje@pole-position.no>

Kopi: Dyrstad, Morten <Morten.Dyrstad@lokalstyre.no>

Emne: Ber om ytterligere informasjon om virksomheten - transportløyve

Holder på å vurdere innspill som har kommet etter dialogmøte i oktober 2019. Dere har blant annet gitt innspill i epost av 22.10.2019.

Ut fra hvilke oppgaver dere redegjør for kan det synes som dere kan fortsette med slik virksomhet hvis dere søker om transportløyve I, men må da investere i en minibuss. Kan du si noe om dette er en mulig løsning? Ser at dette vil få økonomisk konsekvenser og kanskje ikke så lett å få tak i sjåfører med riktig førerkort.

Er det slik at oppdragene deres kun gjelder noen få personer hver gang, eller har dere ofte behov for to biler for å få gjennomført oppdragene? Er det slik at dere ofte har flere oppdrag på samme tid, slik at dere evt. må ha flere minibusser og flere sjåfører, eller ville dere klart dere med 1 minibuss?

På møte ble det nevnt at dere også har kjøreoppdrag til sykehuset med crew/passasjere som har blitt syke, og at

dere må følge inn. På fastlandet er det ofte drosjenæringen som gjør dette. Hvorfor mener dere at drosjenæringen ikke kan gjøre denne jobben her? Skiller Svalbard seg ut fra fastlandet her?

Til orientering mener vi at kjøring til skytebanen helt klart er en aktivitet som dere kan kjøre med transportløyve II. Det er den øvrige aktiviteten deres vi er mere i tvil om dere kan bruke transportløyve II.

Fint om dere kan gi en tilbakemelding i løpet av uka.

Vennlig hilsen

Tone G. Sandnesaunet

Juridisk rådgiver

LONGYEARBYEN LOKALSTYRE

Næringsbygget
Postboks 350
9171 Longyearbyen

Mobiltlf.: +47 40 85 11 07

www.lokalstyre.no