

Til:

Longyearbyen Lokalstyre
Longyearbyen 9170

Oslo: 26.05.2020

Kopi:

Administrasjonssjef Hege Walør Fagertun

Juridisk rådgiver Tone Sandnesaunet

Ordfører Arild Olsen

Retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverorganisasjon for transportnæringen, og våre medlemsbedrifter er tilbydere og operatører av busstjenester i Norge. Andre medlemssegmenter er lokalbaner, taxisentraler og godstransport. Organisasjonen representerer i overkant av 15.000 årsverk og er tilsluttet Næringslivets Hovedorganisasjon.

NHO Transport har etter dialog med medlemsbedrifter besluttet å sende aktuelle notat, som omfatter retningslinjer for tildeling av transportløyver for 2021-2025, vedtatt 11.02.2020. Foreningen er klar over at retningslinjene har vært på høring, og ønsker derfor å beklage at vi ikke har gitt tilsvaret innen fristen. Vi håper likevel adresserte mottakere vil vurdere vårt brev og imøtekomme vårt ønske om dialog.

Positiv klimasatsing

NHO Transport ser i dag en rivende utvikling av nye klimavennlige løsninger i kollektivtransporten. Flere produsenter lanserer i disse tider, og vil i årene fremover produsere klimavennlige løsninger av både fossilfrie drivmidler, og ulike biobaserte drivstoff for tunge kjøretøy. Således støtter NHO Transport oppom visjonen til lokalstyret på Svalbard om en fossilfri fremtid for de berørte løyvekategoriene.

Det er imidlertid viktig å sikre forutsigbarhet for aktørene som skal innrette seg miljøkravene. På denne måten kan bransjen tilpasse seg reguleringer som underbygger krav om en hyppig utskiftning av sine kjøretøysflåter, samtidig som bedriftene kan drive med en sunn økonomi som sikrer et godt tilbud for lokale og tilreisende til Svalbard. Med referanse til ovennevnte retningslinjer for løyvetildeling 2021-2025, noterer foreningen seg at administrasjonssjefen anbefaler innføring av følgende alternativ for løyvetildeling:

- *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.*

NHO Transport ønsker å påpeke følgende problemstillinger i forhold til det valgte alternativet.

Dyr overgangsfase

I dialog med våre medlemsbedrifter fremgår det at det på Svalbard fortsatt forekommer busser med Euro III standard. Et krav om å innføre Euro IV (les: Euro4) ved tildeling i 2021 vil medføre at levedyktige bedrifter må investere millionbeløp for å oppgradere sin busspark på kort sikt, før disse igjen må skiftes ut med fossilfrie løsninger allerede i 2026. En slik investering vil ikke 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 dermed kun pålegges å lovlig operere i årene 2021-2026.

NHO Transport er heller ikke kjent med at offentlige støtteordninger som Enova tilbyr støtte til oppgradering av kjøretøy til Euroklasse IV eller høyere. Slike ordninger er først og fremst innrettet i dag mot fossilfrie løsninger som elektrisitet og hydrogen.

NHO Transport anmoder derfor på det sterkeste om å avvende et krav om Euroklasse IV eller høyere ved tildeling av løyver i 2021. Dette for å hindre at bedrifter ikke vil kunne finansiere investeringen og derav måtte nedlegge, i tillegg til at lokalstyret unngår et snarlig utskift (og derav miljøbelastning) ved at bedrifter igjen må skifte ut kjøretøyparken i 2026.

Fossilfritt i 2026

Som nevnt innledningsvis støtter NHO Transport et initiativ om en fossilfri kjøretøypark for aktuelle løyvekategorier. En slik innføring må likevel harmonisere med markedet for øvrig, herunder produksjonskapasitet i det internasjonale leverandørmarkedet av busser, og kostnader til å forsvare innkjøp av fossilfrie drivlinjer. I samråd med NHO Transport sine internasjonale søsterorganisasjoner i Europa er det oss bekjent fortsatt svært uklart om dette vil være tilgjengelig i 2025, 2030 eller 2035 på kommersiell skala. Diverse utredninger fra det offentlige og øvrige interesseorganisasjoner sår også tvil om når fossilfrie løsninger vil være kommersielt tilgjengelige for både tunge og letter kjøretøy¹.

NHO Transport stiller se derfor spørrende til at det ikke er kartlagt hvilke konsekvenser dette får for næringen, blant annet økonomiske. Foreningen ser at å varsle et slikt krav i dag ikke er forenlig med markedet som i dag formidles via vår dialog med leverandørbedrifter av større bussklasser, som også bekreftes via usikkerheten som formidles via forskningsanalyser på dette feltet (les blant annet TØI rapport i fotnote under). NHO Transport er heller ikke kjent med at det i øvrige norske byer er innført krav om absolutt fossilfrie løsninger innen en viss dato, til tross for at det varsles en gradvis skjerpelse av miljøkravene flere steder.

Vi anmoder derfor om at det i det minste må gjøres en ny vurdering på realistisk implementering i 2024 om fossilfritt krav for berørte løyvekategorier. Dette må gjøres for å kartlegge markedet for fossilfrie drivstoff og leveringssikring til det norske markedet, før man fatter et endelig vedtak på dette.

Til sist understreker vi at det heller ikke fremgår av de nevnte retningslinjene om ulike biobaserte drivstoff kvalifiserer som en fossilfri løsning. Dette vil være av avgjørende betydning for om man må skifte ut hele kjøretøysflåter med nye drivlinjer, eller kan benytte seg av eksisterende kjøretøysflåter med alternativt drivstoff.

¹ Les blant annet TØI sin analyse fra 2019 om dette her: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52314>).

Konsekvenser av Covid-19

NHO Transport understreker til sist at konsekvensene som følge av Covid-19 pandemien, og medfølgende restriksjoner på reisevirksomhet har fått svært negative konsekvenser for næringslivet, også på Svalbard. Igjen har dette medført, som i flere andre bransjer, at medlemsbedrifter i NHO Transport er under akutt likviditetspress.

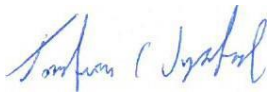
I lys av denne ekstraordinære situasjonen mener NHO Transport at dette videre underbygger en utsettelse av krav om Euroklasse IV eller høyere allerede fra 2021, og gjør at lokalstyret må løpende vurdere realistisk implementering av et krav om fossilfrie løsninger i 2026.

Det kan derfor understrekes at NHO som organisasjon venter langvarige konsekvenser av Covid-19 pandemien på ikke minst reiselivsrelaterte bedrifter. Problemstillingene som skissert i dette dokumentet bør derfor også sees i lys av denne situasjonen hele det norske samfunnet nå befinner seg i, dersom vi skal sikre levedyktige bedrifter også etter krisen.

For turbuss særskilt, kan det for øvrig nevnes at turbussektoren inngår i Regjeringens "oversikt over virksomheter som kan anses som å være stengt ved statlig vedtak". Denne ble publisert 17.04.20.

NHO Transport ser frem til en besvarelse på problemstillingene som er fremsatt i dette brevet, og stiller gjerne til møte eller besvarer spørsmål dersom dette skulle være ønskelig.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Torstein Clausen Jystad
Næringspolitisk rådgiver