

Vår referanse:  
2019/783-18-  
N10

Saksbehandler:  
Tone G. Sandnesaunet

Dato:  
20.01.2020

## Revidering av retningslinjer for tildeling av transportløyve 2021-2025

Utvalg	Utv.saksnr.	Møtedato
Administrasjonsutvalget	5/20	29.01.2020
Lokalstyret	2/20	11.02.2020

### Behandling i Lokalstyret - 11.02.2020

**Terje Aunevik (V)** ba om vurdering av sin habilitet da han er daglig leder i Pole Position Logistics AS.

**Jørn Dybdahl (Frp)** ba om vurdering av sin habilitet da han har eierinteresser i lokale turistbedrifter med turvognløyver.

**Håvard Fjerdingøy (V)** ba om vurdering av sin habilitet da han er daglig leder i Gruve 3 som har turvognløyve i dag.

Aunevik, Dybdahl og Fjerdingøy fratradte under behandlingen av habilitetsspørsmålene. **Liv Mari Schei (V)** tiltrådte som vara for Aunevik. For de to andre møtte det ingen vara.

Vurdering av habilitetsspørsmålene:

Pole Position Logistics AS er ikke part i denne saken, og Aunevik er dermed ikke som daglig leder direkte inhabil etter fvl. § 6 første ledd. Retningslinjene vil imidlertid få betydning for Pole Positions virksomhet når det gjelder kjøreoppdrag som trenger transportløyve. Som leder i Pole Position har Aunevik også gitt innspill til saken etter dialogmøtet. Lokalstyret vurderer derfor at Terje Aunevik er inhabil etter fvl. § 6 andre ledd. Dette ble enstemmig vedtatt. Aunevik fratradte både under behandlingen av habilitetsspørsmålet og saken.

Denne saken får ingen betydning for driften av de selskapene Jørn Dybdahl og Håvard Fjerdingøy er involverte i, da disse selskapene allerede har transportløyver i tråd med det som ligger i saken. Med bakgrunn i denne vurderingen ble både Dybdahl og Fjerdingøy enstemmig vedtatt for habile. Begge deltok dermed under den videre behandlingen av saken.

**Elise Strømseng (Ap)** satte fram følgende forslag til endret ordlyd i pkt. 4, andre avsnitt:

*"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."*

**Trond Erik Johansen (H)** satte fram følgende tilleggsforslag:

*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 bygguide-modulen i Svalbard Guide Opplæring hos Visit Svalbard, slik at guiden innehar grunnleggende kunnskap om Longyearbyen.*

Administrasjonsutvalgets innstilling med endringsforslagene fra Strømseng og Johansen ble enstemmig vedtatt.

### Vedtak i Lokalstyret - 11.02.2020

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 førerasetet."

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 havner relevant 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.

### **Behandling i Administrasjonsutvalget - 29.01.2020**

Administrasjonssjefens anbefaling ble enstemmig vedtatt.

Saken går videre til behandling i lokalstyret.

### **Vedtak i Administrasjonsutvalget - 29.01.2020**

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 førerasetet."

Pkt. 4 andre avsnitt skal lyde:

"Dersom flere tilbydere søker løyve enn antall løyver som tildeles, kan følgende momenter vektlegges: tilbyderens erfaring og kompetanse med tjenesten, passasjersikkerhet 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 sikhseeing. Sighseeingen 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 havner relevant 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."

### **Administrasjonssjefens anbefaling:**

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 førerasetet.»

Pkt. 4 andre avsnitt skal lyde:

«Dersom flere tilbydere søker løyve enn antall løyver som tildeles, kan følgende momenter vektlegges: tilbyderens erfaring og kompetanse med tjenesten, passasjersikkerhet 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 havner relevant tjeneste. Transporten må være en del av en totalpakke og skal ikke betales separat til den enkelt sjåfør. Det er ikke tillatt 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»

## **Sammendrag og konklusjon:**

Etter flere henvendelser om hva som er tillatt bruk med turvognløyve II, mener administrasjonssjefen det er behov for revidering av gjeldende retningslinjer for tildeling av transportløyve 2021-2025.

Administrasjonssjefen anbefaler at det bør være tillatt med sightseeing dersom man har turvognløyve II og at det bør innføres en ny løyve som er drosjeløyve med vilkår som skal knyttes til kjøring av ansatte i havnevirksomhet som en del av en totalpakke. Administrasjonssjefen har også foreslått å innføre eurokrav til busser nå og varsle om at det fra 2026 vil bli krav om fossilfrie kjøretøy.

Administrasjonssjefen anbefaler at retningslinjene legges ut på høring med disse endringene.

I retningslinjen, vedlegg 10, er endringene merket med lilla skrift.

## **Saksopplysninger:**

Administrasjonssjefen har det siste året fått flere henvendelser om hvordan retningslinjene for transportløyve skal forstås og da særlig når det gjelder vilkårene for turvognløyve II som mange av turoperatørene i Longyearbyen har. Det er pr. januar 2020 totalt 59 gyldige turvognløyver II fordelt på 25 ulike foretak i Longyearbyen.

Administrasjonen har hatt dialogmøte i oktober 2019, hvor de som har transportløyve var invitert. Hovedfokus i møte var på turvognløyve II, og det har i etterkant av møte kommet inn 8 innspill på retningslinjene, se vedlegg.

Det fremgår av Polfarererklæringen at Longyearbyen er en av Europas mest forurensede byer målt i utslipp fordelt på innbyggere, og at politikerne har mål om å sette en tydelig retning som snur denne trenden. Administrasjonssjefen mener at et tiltak for å oppnå dette kan være å sette miljøkrav til kjøretøyene som får tildelt transportløyver.

Løyve for rutebuss og taxi går ut i desember 2020, og må derfor lyses ut i løpet av året. I forbindelse med dette arbeidet mener administrasjonssjefen at det må vurderes om det skal gjøres endringer og presiseringer av retningslinjene for transportløyve 2021-2025.

Til orientering var disse retningslinjene oppe til politisk behandling også høsten 2017 i forbindelse med et ønske fra administrasjonen om krav til bilbelte i kjøretøyene. Dette ble den gangen ikke vedtatt i lokalstyret. Et generelt krav til bilbelte er ikke vurdert på nytt av administrasjonen i denne saken.

## Vurdering:

### Presisering av vilkårene for turvognløyve II:

I 2011 ble det presisert i retningslinjene at også turoperatørene var i behov av transportløyve for å kjøre sine kunder til aktiviteten. Dette ble påklaget av flere av turoperatørene, da dette ville medføre at aktørene måtte investere i minibuss, motorvogn med plass til over 8 passasjerer + sjåfør.

For å imøtekomme turoperatørene ble det i 2012 innført turvognløyve II. En slik løyve gir innehaveren rett til å drive persontransport av kunder til egne aktiviteter med motorvogn registrert for inntil 8 passasjerer. Turvognløyve II kan tildeles turoperatører innenfor aktivitetsturisme og skal knyttes direkte til aktivitet- eller opplevelsespakke. 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.

Vilkårene for turvognløyve II lyder slik i gjeldende retningslinjer for 2021-2025, pkt. 4 fjerde avsnitt:

*«Turvognløyve II, ingen begrensninger på antall. Turvognløyve II tildeles turoperatører innenfor aktivitetsturisme og skal knyttes direkte til aktivitet. 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.»*

Hensynet bak innføringen av turvognløyve II var behovet for å kunne hente kunder og kjøre de til hovedaktiviteten. Transportdelen skulle altså ikke være hovedaktiviteten, men kun en nødvendighet for å få kundene ut til hovedaktiviteten. De fleste turoperatørene bruker også turvognløyven til dette formålet. Siden 2012 har turistnæringen vært i stadig økning, og nye tilbud kommer til. Det er flere nå som bruker transportløyven mere som en hovedaktivitet, blant annet ved guidet sightseeing turer eller fototurer med stopp flere steder i og rundt Longyearbyen.

Spørsmål er om slik bruk er i samsvar med vilkårene for turvognløyve II.

I innspillene fra turoperatørene er det flere eksempler på hvordan de bruker turvognløyvene til guiding/sightseeing. Administrasjonssjefen ser at det kan være vanskelig å sette en grense for hva som er innenfor og ikke dersom man ikke tillater sightseeing. Sightseeingen er ofte en del av en større aktivitetspakke, selv om vi ser at tiden i bil blir lenger enn hva som kanskje var bakgrunnen for at transportløyve II ble innført. Det kan synes som flere tilbyr en sightseeing enten før eller etter hovedaktiviteten som en del av pakken. Administrasjonssjefen kan vanskelig se at dette ikke kan være tillat.

Svalbard buss og Taxi tilbyr to timer guidet sightseeing i og rundt Longyearbyen. De har turvognløyve I (minibuss), og der er det ingen begrensinger, så dette er helt klart tillat med en turvognløyve I.

Spørsmålet er om turoperatørene med turvognløyve II kan tilby lignende tilbud.

Administrasjonssjefen ser ikke at det skal være forskjell på turvognløyve I og turvognløyve II i dette tilfellet. Det synes ikke hensiktsmessig at turoperatørene skal tvinges over på tyngre kjøretøy (minimum minibuss) for å kunne kjøre sightseeing når disse ofte kjøres med få gjester som får plass i mindre biler og Longyearbyen lokalstyre ønsker å ha fokus på miljøet.

Administrasjonssjefen mener at det må stilles vilkår om at guidingen/sightseeingen ikke skal avsluttes eller starte på flyplassen. Dette for å ivareta kundegrunnlaget til rutebuss og drosje næringen i Longyearbyen. Turene kan derfor ikke begynne på flyplassen og må avsluttes i sentrum slik at kundene kan ta flybuss eller drosje til og fra flyplassen. Med et slik vilkår mener vi at buss og drosje næringen blir ivaretatt på samme måte som tidligere.

Flere turoperatører uttaler i innspillene etter dialogmøte høsten 2019 at de i noen tilfeller har behov for å hente kunder på flyplassen, da dette er en del av totalpakken kundene kjøper og ekstra service. Å hente eller bringe kunder til og fra flyplassen i dag med transportløyve II er helt klart i strid med retningslinjene og formålet med turvognløyve II. Bakgrunnen for at det ble satt et slik vilkår når vi innførte turvognløyve II var som nevnt over av hensyn til å opprettholde et kundegrunnlag for buss og drosjenæringen. Administrasjonssjefen ser at turoperatørene kan ha slike behov for gi en god totalpakke til kunden, men på den andre siden må vi også ivareta kundegrunnlaget for buss og drosjenæringen. Vi kan ikke se at dette hensynet har endret seg siden 2012. Ved å åpne for slik bruk av transportløyve II, vil dette helt klart ta en stor del av kundegrunnlaget til buss og drosjenæringen.

Administrasjonssjefen gjør oppmerksom på at med turvognløyve I er det ingen begrensninger på henting eller bringingen til flyplassen. Aktivitetsturismen kan derfor få hentet sine kunder ved å samarbeide med andre aktører som har turvognløyve I. Det er pr. i dag 28 gyldige transportløyve I som er gitt til 10 ulike foretak i Longyearbyen. Eventuelt kan turoperatørene møte sine gjester på flyplassen og sende de i drosje/flybuss til Longyearbyen.

Administrasjonssjefen ser etter dette ikke noen grunn for å endre vilkåret om henting og bringing av gjester til flyplassen. Administrasjonssjefen anbefaler at pkt. 4 fjerde avsnitt i retningslinjene revideres slik i forhold til turvognløyve II:

«*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.»

Skal det innføres en ny transportløyve:

Pole Position er totalleverandør av logistikk og skipsagenttjenester, og håndtere blant annet crew bytte fra båtene. Nærmere beskrivelse av foretakets oppgaver fremgår av innspill i epost av

22.10.2019, se vedlegg 7. De uttaler at oppfølgingen er så viktig og inneholder så mange ansvarsområder og tilleggsfaktorer at den må gjennomføres av personell som er i stand til å svare på spørsmål som dukker opp. Dette er tjenester som ikke kan settes ut til eksterne, eksempel drosjeselskap uttaler Pole Position. Svalbard buss og taxi sier i epost av 1.11.2019 at de ofte kjøre mannskap til og fra båter, syketransport av både mannskap og gjester til og fra båt/fly/sykehus osv. når aktørene som vanligvis utføre dette ikke har tid eller kapasitet til dette selv.

Administrasjonen ser at det er mindre logistikk dersom aktøren utfører slike oppgaver selv, men har vanskelig for å se at dette ikke kan settes bort til de som har drosjeløyve. For eksempel er det vanlig at det er drosjene som kjører pasienter til sykehus/lege på fastlandet.

Når det gjelder skytetreningen er dette er aktivitet som Pole Position kan kjøre gjester til og fra med turvognløyve II. Dette er helt klart en aktivitet.

Administrasjonssjefen mener at den øvrige virksomheten Pole Position driver med ikke dekkes av turvognløyve II. Pole Position kan søke om transportløyve I til slike oppgaver, men dette innebære at det må kjøpes inn minibuss. Av hensyn til miljøkravet synes administrasjonssjefen at det ikke er tilfredsstillende at firma tvinges over på tyngre kjøretøy dersom dette ikke er nødvendig for å utføre oppgaven.

Spørsmålet er om det bør opprettes et egen løyve for slik virksomhet som Pole Position driver, og om det skal være et begrenset antall av slike løyver.

I forbindelse med at LL innførte turvognløyve II i 2012 hadde administrasjonen mye korrespondanse med samferdselsdepartementet. Departementet uttalte den gangen at et alternativ til turoperatørene kunne være å gi drosjeløyver med vilkår.

Administrasjonen anbefaler at det opprettes en ny løyve, drosjeløyve med vilkår. Vilkår som bør stilles er følgende:

- 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. Det er ikke tillat med ordinær drosjekjøring eller kjøre passasjerer til og fra havnen. Kravene til drosje i punkt 6 og 8 når det gjelder takst, taksameter og taklykt gjelder ikke.

Administrasjonssjefen mener at med et slikt vilkår, vil denne løyven klart skille seg fra vanlig drosjeløyve, men ser likevel at en slik løyve vil kunne være konkurrerende til drosjeløyvene selv med disse vilkårene. Dette ivaretas noe ved at det ikke er tillat å kjøre passasjerer, kun ansatte. Administrasjonssjefen mener i tillegg at det er behov for å sette en begrensning for slike løyver, for å ivareta kundegrunnlaget til drosjenæringen. Administrasjonssjefen anbefaler at det settes en begrensning på to drosjeløyver med vilkår.

Administrasjonssjefen anbefaler at det tilføyes et syvende ledd i pkt. 4 som lyder slik:

*«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.»*

Det må i tillegg legges til et punkt f, under definisjon i pkt.2 som lyder slik:

*« f. Drosjeløyve med vilkår, løyve som gir innehaveren rett og plikt til å drive transport utenfor rute med motorvogn registrerte for høyst 8 sitteplasser i tillegg til førersetet.»*

Miljøkrav til kjøretøyene:

På fastlandet har man en forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport, som blant annet stiller miljøkrav til operatører med løyve for persontransport etter yrkestransportloven. Etter forskriften er det krav om Euro6. Eurokrav sier noe om hvor mye utslipp kjøretøyet har. Yrkestransportloven gjelder ikke på Svalbard, slik at tilsvarende krav ikke er gjeldende her.

Det følger av forskrift om persontransport i Longyearbyen § 4 at løyve tildeles kvalifiserte søkere etter skjønn og på vilkår fastsatt av Longyearbyen lokalstyre (LL). Det gir LL hjemmel til å stille vilkår om miljøkrav for tildeling av løyver. Dette bør særlig vurderes i forhold til løyvene som det er et begrenset antall av i Longyearbyen og for de tyngre kjøretøyene.

Formålet med miljøkravet er å fremme markedet for renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport. Spørsmålet er hvilken eurokrav lokalstyret skal kreve for at søker skal få transportløyve. Det er ikke ukjent at det er mange gamle biler i Longyearbyen, men også flere som allerede har investert i gode kjøretøy med høy miljøklasse på.

Administrasjonssjefen mener at det bør stilles miljøkrav allerede nå, selv om det er svært kort tid til å innrettes seg. Vi ser at å innføre et eurokrav vil ha økonomiske konsekvenser for næringen. Svalbard buss og taxi har i sine innspill uttalt at de har busser i euro 5 og 4 og noe i euro3. Hvilken eurokrav de øvrige bussene i Longyearbyen har er ikke kjent for administrasjonssjefen. Vi mener at pga. den korte tiden til løyvene må fornyes, under et år, at kravet kan settes noe lavere enn på fastlandet og kun på tyngre kjøretøy som busser nå. Samtidig som det varsles om at det fra løyveperioden 2026-2030 vil stilles strengere miljøkrav.

Samferdselsdepartementet og klima og miljødepartementet har i 2019 lagt fram en handlingsplan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025. Administrasjonssjefen mener derfor at det bør varsles nå at det fra 2026 kommer til å bli stille krav om fossilfri busser også i Longyearbyen. Det bør også varsles nå om at det vil bli stilt krav om fossilfrie kjøretøy for drosjer, og for de øvrige løyvene at det vil bli stilt samme krav som fastlandet har i 2025. Administrasjonen har ikke kartlagt hvilke konsekvenser dette får for næringen, blant annet økonomiske. Dette antar vi innspillene fra næringen vil gi oss delvis svar på.

Alternativt kan lokalstyret vedta at det ikke stilles eurokrav nå, men nå gir et signal til transportbransjen og turoperatørene i Longyearbyen at for løyveperiode 2026-2030 vil det stilles krav om fossilfrie kjøretøy for alle busser og kjøretøy som benytter drosjeløyve. Videre at til øvrige kjøretøy med løyve stilles det krav om euroklasse tilsvarende som på fastlandet i 20205. Dette for å kunne gi bransjen litt tid på å tilpasse seg endringene.

Alternativ tre er å ikke stille miljøkrav til kjøretøyene hverken nå eller i 2026-2030.

Dette gir følgende alternativ til nytt punkt 8 i retningslinjene:

Alternativ 1:

« 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»

Alternativ 2:

« 8. Miljøkrav/euro krav til motorkjøretøy

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»

Alternativ 3:

Det stilles ikke miljøkrav til kjøretøyene nå eller i 2026-2030



Administrasjonen anbefaler at det er alternativ 1 som legges ut på høring nå, men det er også muligheter til å legge ut flere av alternativene på høring for å få innspill på alle.

Prinsipper for tildeling av løyver:

For ruteløyve, drosjeløyve og selskapsvognløyve er det begrensinger på antall, og tildeles etter søknad. Det følger av punkt 4 andre avsnitt i retningslinjene for 2021-2025 at dersom flere tilbydere søker løyver enn antall løyver som tildeles, kan følgende momenter vektlegges: tilbyderens erfaring og kompetanse med tjenesten, fokus på passasjersikkerhet, stabil virksomhet i Longyearbyen og tilfredsstillende økonomiske evne.

Spitsbergen buss har gitt innspill på at tildeling av løyver er litt konkurransevridende når ansiennitetsprinsippet er innført for enkelte løyver. Administrasjonssjefen mener det er viktig at det stilles krav til tilbyders erfaring og kompetanse. Vi ser at det kan være vanskelig for nye tilbydere å komme seg inn på for eksempel flybussen når det kun er et ruteløyve. Det er tidligere vurdert om man skal øke antall ruteløyver, men dette ble ikke vedtatt blant annet fordi det ikke var lønnsomt og ikke areal/parkeringsmuligheter på flyplassen til flere tilbydere, jf. sak PS 14/16 i AU den 15.3.2016.

Punktet med hvilke momenter som skulle legges til grunn ved flere tilbydere enn løyver kom inn i retningslinjene i 2016. Administrasjonens forslag var nesten tilsvarende slik det står i retningslinjene av 2021-2025 som er:

*«Dersom flere tilbydere søker løyve enn antall løyver som tildeles, kan følgende momenter vektlegges: tilbyderens erfaring og kompetanse med tjenesten, passasjersikkerhet, stabil virksomhet i Longyearbyen, ansiennitet og tilfredsstillende økonomiske evne.»*

Ansiennitet er tatt bort i gjeldende retningslinjer.

I vedtak i AU 15.3.2016 ble det derimot vedtatt følgende ordlyd i pkt. 4 andre avsnitt etter forslag fra Venstre:

*«Dersom flere tilbydere søker løyve enn antall løyver som tildeles, kan følgende momenter vektlegges: tilbyderens erfaring og kompetanse med tjenesten, passasjersikkerhet og tilfredsstillende økonomisk evne.»*

Hvorfor retningslinjene for 2021-2025 har endret dette punktet i forhold til hva som ble bestemt i 2021-2015 er uklart for administrasjonssjefen, men skyldes antagelig en feil. Det fremgår ikke noe av saksfremlegget i 2017 hvorfor dette er endret. Administrasjonssjefen foreslår derfor at pkt. 4 endres tilbake til det som ble vedtatt i AU i 2016 sak PS 14/16.

Videre viser Spitsbergen busser til at det ikke ble vektlagt krav om setebelte i bussene på ruteløyve. Administrasjonssjefen bemerker at det ikke var krav om setebelte i bussene i tidligere retningslinjer, men at dette er kommet inn som et krav i retningslinjene for 2021-2025. Det er derfor naturlig at dette ikke ble vektlagt ved tildelingen av løyver i 2016.

Administrasjonen bemerker at kravet om bilbelte i alle kjøretøy ikke ble vedtatt da dette ble vurdert i 2017. Kravet om bilbelte er blitt opprettholdt i forhold til ruteløyve for flybuss, uten at det fremgår nærmere av saken fra 2017 hvorfor. Administrasjonssjefen er derfor usikker på om det var tilsikt å stille et slik krav. Da det kun er et rutebussløyve i Longyearbyen, så mener administrasjonssjefen at kravet om bilbelte bør opprettholdes for ruteløyve. Når det er begrensinger på hvor mange løyver det kan gis, bør kravene til sikkerhet stilles høyt.

## Vedlegg:

- 1 Innspill retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025 - Svalbard Buss og Taxi AS
- 2 Innspill til retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025 - Spitzbergen Reisen AS
- 3 Innspill til retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025 - Spitsbergen Buss AS
- 4 Innspill til retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025 - Spitzbergen Adventures AS
- 5 Innspill til transportløyve II - Retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025 - Svalbad Wildlife Expeditions AS
- 6 Innspill - Retningslinjer for tildeling av transportløyve 2021-2025 - Basecamp Explorer Spitsbergen AS
- 7 Innspill - Retningslinjer for tildeling av transportløyve 2021-2025 - Pole Position Logistics
- 8 Epost – Svalbard Busservice
- 9 Innspill fra Svalbard busservice - brev fra Norges Taxiforbund
- 10 Høring - Retningslinjer for tildeling av transportløyver 2021-2025

Andre vedlegg (ikke vedlagt):