

## Notat

Saknr.: 200403781-33  
Emnekode: BBY-6112  
Saksbeh: KKOL

Til: Byrådsavdeling for byutvikling      Kopi til:  
Fra: Samferdselsetaten  
Dato: 17. februar 2005

### Eventuell konkurranseutsetting av servicelinjer og flybuss

#### Hva saken gjelder:

I notatet tilkjenner Samferdselsetaten kartlagt status vedrørende eventuell fremtidig bruk av konkurranseutsetting av servicelinjer og flybussløyve.

Avtalen om Servicelinjene løper ut 31.05.2006 og løyvet til kjøring av flybussen løper ut 31.12.2006. I den sammenheng må Bergen Kommune snarest avgjøre om man skal innføre konkurranseutsetting av de to busstilbudene eller om en skal forhandle om forlenging av eksisterende avtaler. Notatet angir de muligheter kommunen har i denne sammenheng, samt konsekvenser av de ulike mulighetene. Dersom kommunen velger å konkurranseutsette busstilbudene, vil man ha behov for tid til forberedelser – og av den grunn er det nødvendig å avgjøre innkjøpsform snarest.

#### Anbefalt forslag fra Samferdselsetaten

Innenfor dagens økonomiske rammer (2005) settes servicelinjene i Bergen ut på anbudskonkurranse med avtaleformen nettoavtale. Dette slik at et nytt og eventuelt utvidet tilbud om serviceruter kan startes fra og med 01.07.06.

Flybussen i Bergen konkurranseutsettes fra og med 01.01.07 ved at det gradvis åpnes for at flere løyvehavere kan kjøre samme strekning (parallellkjøring).

Ove Foldnes  
samferdselsdirektør

Kjell Kolskogen  
spesialkonsulent

## Saksutredning:

### Om politiske føringer

I det politiske grunnlag for et samarbeidsbyråd i Bergen står det :

*"Byrådet vil vurdere å ta i bruk anbud og konkurranseutsetting for å bedre kollektivtilbudet når inngåtte kvalitetsavtaler gjør dette mulig."*

I sak 300-03 i bystyremøte av 151203 fattet Bergen Bystyre følgende vedtak (punkt 6):

*"I forbindelse med vurdering av fremtidig innkjøpsordning av kollektivtjenester, forutsettes det at det gjennomføres en evaluering av nåværende kvalitetskontrakter med GAIA og HSD. Arbeidet med en slik evaluering blir å starte opp etter 2.år i kontraktperioden 01.01.04-31.12.07."*

Serviceinjene og flybussen er ikke omfattet av de ovennevnte kvalitetsavtalene.

### Om servicelinjene

Serviceinjene i Bergen er et rutetilbud til de som har vanskeligheter med å bruke det ordinære kollektivtilbudet (i stor grad eldre). Det er samtidig åpent for alle brukere. I 2004 ble det registrert ca. 23600 reiser med servicelinjene. Per dags dato koster en enkeltbillett på Servicelinjene 12 kr og klippekort med 11 klipp koster kr 100,-. Minstetakst i Bergen er p.t. 23 kr (12 kr for honnør) som man også må betale dersom man skal ta vanlig rutebuss i de områdene som Servicelinjene i Bergen dekker.

I dag omfatter Servicelinjene 3 ruter i området Landås, Møhlenpris-Nordnes-Sandviken og Grønnestølen-Laksevåg. Trasévalg og ruter fremkom gjennom et samarbeid mellom Hordaland Fylkeskommune, Laksevåg-, Årstad- og Bergenhus bydelsadministrasjoner og TTB/Gaia Trafikk. På Landås har det gått Servicelinje fra 1998, mens tilbudet ble utvidet i 2001 til også å omfatte de to andre linjene.

Serviceinjene kjøres i dag av Gaia Reiser AS som er tildelt løyve med godtgjørelse opprinnelig utregnet etter bruk av Alfa-modell<sup>1</sup>. For 2004 ble det gitt et tilskudd på ca 1,5 millioner kroner. Kontrakten med Gaia Reiser AS gjelder frem til 31.05.2006, mens løyvet gjelder frem til 31.12.2006. Det er ikke tidligere benyttet anbud i forbindelse med Servicelinjene.

Bergen Kommune har avtale med Gaia Reiser AS om drift av Servicelinjene innenfor Gaia Buss AS sitt løyveområde. Rettigheten er nedfelt i eget løyve for Gaia Reiser AS.

### Alternative kjøpsformer når avtale om servicelinjene utgår

Samferdselsetaten har kartlagt følgende aktuelle kjøpsformer som kan benyttes i forbindelse med at dagens avtaler med Gaia Reiser løper ut 31.05.06:

- Trussel om konkurranse. Alternativet innebærer at vi forhandler med Gaia Reiser om ny avtale hvor trussel om konkurranse er forhandlingskortet for å gjøre et godt kjøp.
- Anbudskonkurranse.

### Alternative avtaleformer når avtale om servicelinjene utgår

Samferdselsetaten har kartlagt følgende aktuelle avtaleformer / kontraktsformer:

---

<sup>1</sup> Økonomisk modell for å beregne tilskudd

- Nettoavtale hvor operatør har både kostnads - og inntektsansvar. Dagens avtale om servicelinjer er en nettoavtale hvor det ytes tilskudd.
- Bruttoavtale hvor operatør kun har kostnadsansvar og hvor Bergen Kommune har inntektsansvar.

Samferdselsetaten anbefaler å avvente eventuell bruk av bruttoavtale frem til kommunen eventuelt har etablert eget administrasjonsselskap. Vi viser i denne sammenheng til eget notat fra Samferdselsetaten med saksnummer 200403781-32.

#### **Måloppnåelse ved ny avtale om servicelinjer**

Samferdselsetaten sin målsetting er å utvide Servicelinjenes tilbud ved å dekke et større geografisk område (områder med servicesentre og / eller alders - og / eller sykehjem). Begge ovennevnte kjøpsformer kan føre til slik måloppnåelse. I denne sammenheng må Samferdselsetaten veie målsettinger for servicelinjene opp mot eventuelle krav om kompensasjon for tapte trafikkinntekter dersom servicelinjene ved å utvide sitt tilbud medfører tapte inntekter fra operatør med ruteløyve i samme ruteområde (i praksis Gaia Buss AS).

#### **Lover og forskrifter av betydning for ny avtale om servicelinjer**

Lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrift om offentlige anskaffelser kommer ikke til anvendelse ved tildeling av løyve til servicelinjene. Operatørens inntektsansvar tilsier derimot at en skal følge Yrkestransportloven ved slik tildeling av løyve. Yrkestransportloven sier at enhver som mot vederlag vil drive persontransport med motorvogn må ha løyve (§ 4 (1) i Yrkestransportloven), og at en i tillegg må ha behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute (§ 6 (1), samme lov). Etter yrkestransportloven kan anbudskonkurranse benyttes ved tildeling av behovsprøvd løyve. Dette betyr at Bergen kommune står fritt til å sette Servicelinjene ut på anbudskonkurranse eller alternativt å fornye kontrakten med dagens operatør.

#### **Anbefalt forslag for servicelinjene**

Innenfor dagens økonomiske rammer (2005) settes servicelinjene i Bergen ut på anbudskonkurranse med avtaleformen nettoavtale. Dette slik at et nytt og eventuelt utvidet tilbud om serviceruter kan startes fra og med 01.07.06.

#### **Om flybussen**

Flybussen er et rutetilbud fra Bergen sentrum via Nesttun/Oasen til Flesland flyplass. I dag er det Gaia Reiser AS som driver flybussen, og deres løyve går ut 31.12.2006. Gaia Reisers flybussløyve dekker også Åsane, men denne delen av løyvet er ikke benyttet p.t. Det finnes ikke avtaler utover løyvet mellom myndighetene og operatør. I løyvet gis det krav om at passasjerer med flybussen skal ha av- eller påstigning ved Flesland flyplass. Flybussen drives uten offentlig godtgjørelse, og det er ikke tidligere benyttet konkurranseutsetting ved denne ruten. I 2004 ble det registrert 570000 reiser med flybussen.

Det ble startet en tilbringertjeneste da Flesland åpnet i 1956. I utgangpunktet kjørte operatøren på oppdrag fra SAS, men fra 1996 kjører operatøren på egen risiko/regning. I dag har Gaia Reiser AS et samarbeid med Avinor. Blant annet kjører flybussen sin tidligste avgang for at de ansatte ved flyplassen skal ha et kollektivtilbud ved transport til arbeid.

I dag ligger takstene på 70 kroner fra sentrum til flyplassen (35 minutter). Til sammenligning koster flybussen i Trondheim 62 (45 minutter fra sentrum til Værnes) og i Stavanger 60 (35 minutter fra sentrum til Værnes).



### **Alternative kjøpsformer når løyve for flybuss utgår**

Samferdselsetaten har kartlagt følgende alternative kjøpsformer når dagens løyve for flybuss utgår 31.12.06.

- Trussel om konkurranse. Alternativet innebærer at vi forhandler med Gaia Reiser om ny avtale (løyveperiode) hvor trussel om konkurranse er forhandlingskortet for å gjøre et godt kjøp.
- Gjennomføre tilbudskonkurranse hvor eneløyve gies til tilbyder med beste totale tilbud (eksempelvis frekvens, takst, dekningsområde, kvalitet/standard).
- Tillate parallellkjøring ved å åpne for to løyvehavere på samme strekning.

Alternativene forutsetter at det som i dag ikke skal gis tilskudd til drift av flybuss i Bergen Kommune. Dersom det åpnes opp for å gi tilskudd så vil også anbudskonkurranse være et alternativ. Samferdselsetaten har ikke budsjettdekning for eventuell utvidelse av et flybusstilbud til områder som vil medføre behov for tilskudd.

### **Alternative avtaleformer når løyve om flybuss utgår**

Samferdselsetaten har kartlagt følgende aktuelle avtaleformer / kontraktsformer:

- Nettoavtale hvor operatør har både kostnads - og inntektsansvar. Dagens avtale om servicelinjer er en nettoavtale hvor det ikke betales tilskudd.

Ved eventuell åpning for tilskudd til et utvidet flybusstilbud (anbefales ikke fra Samferdselsetaten) er også bruttokontrakt aktuell avtaleform.

### **Måloppnåelse ved ny løyveperiode for flybuss**

Alle ovennevnte kjøpsformer kan føre til utvidet flybusstilbud, bedre kvalitet og / eller lavere takster.

Forhåpninger om bedret tilbud ved å forhandle med bakgrunn i trussel om konkurranse vil selvsagt avhenge av hvor reell operatør betrakter trusselen.

Argumentasjon mot konkurranse er normalt at en frykter et dårligere tilbud på trafikksvake tider. Dette kan en imidlertid forhindre ved å sette krav til rutetilbudet i løyvene og / eller konkurransegrunnlag.

I dag er det problemer med tilstrekkelig oppstillingsplass for flere flybussoperatører. Dette vil begrense antall operatører og praktiske løsninger må vurderes sammen med Avinor. Forholdet kan medføre at eventuell overgangen til flere løyver på samme strekning (parallellkjøring) må gjennomføres gradvis i takt med bedre oppstillingsplasser.

### **Lover og forskrifter av betydning for situasjon hvor dagens flybussløyve løper ut**

Lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrift om offentlige anskaffelser kommer ikke til anvendelse ved tildeling av løyve til Flybussen. Operatørens inntektsansvar tilsier derimot at en skal følge Yrkestransportloven ved slik tildeling av løyve. Yrkestransportloven sier at enhver som mot vederlag vil drive persontransport med motorvogn må ha løyve (§ 4 (1) i Yrkestransportloven), og at man i tillegg må ha behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute (§ 6 (1), samme lov).

Bakgrunnen for innføring av anbudskonkurranse var at det skulle representere en alternativ måte å fordele fylkeskommunale tilskudd til rutedrift. Virkeområde for bruk av anbudskonkurranse må derfor være sammenfallende med områder hvor det ytes godtgjørelse. Det er ikke lov å bruke anbudskonkurranse på ruter som kjøres uten godtgjørelse (flybussen). Dette forbudet står ikke spesifikt i lovverket, men det henvises i denne sammenheng til forarbeidene til yrkestransportloven og dens forskrifter. I Ot.prp. nr. 64 (1989-90) står følgende i kapittel 10.1:

*Ruter/ruteområde som vert drivne av selskap som ikkje mottek tilskot for nokon del av rutedrifta er ikkje omfatta av anbudsordninga. Det er likevel ikkje føresetnaden at slike løyve automatisk skal fornyast når løyveperioden er omme; det vil vere høve til å vurdere m.a. om andre kan utføre transporten til lægre takstar, betre kvalitet m.v. når løyve skal fornyast.*

Samferdselsdepartementet presiserer i skriv av 29.03.1995 at:

*Ruter som er opprettet og drevet på egen regning og risiko, må imidlertid ligge utenfor området for bruk av anbud etter gjeldende anbudsforskrifter,..*

Prinsippet om internsubsidiering gjelder imidlertid. Dersom et selskap mottar tilskudd for noen deler av rutedriften, så vil alle rutene som selskapet driver kunne omfattes av anbudsordningen – med mindre inntekter/kostnader på enkeltruter ikke blir regnet med ved utmåling av tilskuddene (Ot.prp.nr. 64 (1989-90)).

Videre heter det i skriv fra Samferdselsdepartementet av 19.09.1995 at:

*Forskrift om anbud i lokal rutetransport er utformet som et regleverk for kjøp av tjenester og forskriftene er således ikke egnet dersom det ikke blir ytt tilskudd til rutedriften. Tildeling av løyve etter et slags "auksjonssystem" i den forstand at den som tilbyr seg å betale mest for å få enerett til å drive rutetransport fikk løyve, ville etter departementet sin vurdering bryte så vesentlig med gjeldende rett at det kreves lovendring.*

I følge Samferdselsdepartementet<sup>2</sup> er det ikke mulig å konkurranseutsette eneretter for kommersielle ruter. Det er imidlertid ikke en forutsetning at løyve for en rute som ikke mottar godtgjørelse skal fornyes når løyveperioden er over. Løyvemyndighet har mulighet til å vurdere om andre operatører kan gi et bedre tilbud til kundene. Videre er det åpnet for en liberalisering av behovsprøvde løyver til kommersielle fylkeskryssende ruter. Slik at man oppnår konkurranse i markedet ved at det er mulig for at flere ekspressbuss<sup>3</sup> kan kjøre samme strekning (parallellkjøring).

Til tross for frislepp av behovsprøvde ekspressbussløyver, skal det fremdeles være behovsprøving ved søknad om ekspressbussløyver i forhold til lokale ruter som får godtgjørelse. Dette gir anledning for myndighetene til å gi vilkår til ekspressbussrutene i forbindelse med lokal kollektivtransport. Vilkår om at ekspressbuss ikke får ekspedere holdeplasser som betjenes av lokale tilskuddsberettigede ruter er eksempel på dette. Det er kun ved fylkeskryssende kommersielle bussruter at man har innført frislepp av behovsprøvde ekspressbussløyver. I følge rundskriv N-5/2001 er det ikke grunnlag for å nekte etablering av parallelle ekspressbussruter der det blir søkt om det. Når det gjelder andre ruter er det etter yrkestransportloven valgfritt om man vil konkurranseutsette bussdriften.

<sup>2</sup> Telefonsamtale med Arnfinn Øen, 9. februar 2005.

<sup>3</sup> Selve betegnelsen ekspressbuss er ikke en juridisk betegnelse, men en ekspressbuss kan defineres som en fylkeskryssende kommersiell rute, som i hovedsak ikke utfører lokaltrafikk (Samferdselsdepartementet, 2005). Oslo og Akershus regnes som ett lokaltrafikkområde (Rundskriv N-2/2003).



Anbudsordningen gjelder ikke for ruter/ruteområder drevet av selskap som ikke mottar tilskudd for *noen del* av rutedriften (Ot.prp. 64 (1989-90)).

Det er ikke anledning til å benytte et såkalt "auksjonssystem" ved ruter som ikke mottar godtgjørelse der den som tilbyr å betale mest for enerett til å drive rutetrafikk får løyvet (Samferdselsdepartementet, 1995). Dersom en rute som ikke mottar godtgjørelse skal konkurransesettes, kan det ikke skje i form av vanlig anbudskonkurranse, men i form av et frislepp av løyvene – slik man har mulighet for å gjøre med ekspressbussrutene.

I følge ovennevnte har Bergen kommune ikke anledning til å sette Flybussen ut på anbudskonkurranse (forutsatt flybusstilbud som tilsier at det ikke skal gies tilskudd). Kommunen har imidlertid mulighet for å åpne for konkurranse i markedet, ved å tillate parallellkjøring på flybuss-strekningen, eller ved å lyse ut tilbudskonkurranse når dagens flybussløyve går ut. En oppmyking av dagens enerettløyve må imidlertid behovsprøves i forhold til den lokale rutetrafikken. I praksis betyr dette at en må sikre at en eventuell ny flybussaktør ikke påvirker inntektsgrunnlaget til lokale tilskudsberettigede ruter.

Løyvemyndighetene kan tillegge vilkår som må oppfylles for å få løyve utover de generelle vilkår om god vandel, tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig faglig kompetanse. Man må imidlertid ta hensyn til at svært høye krav kan gi utslag i dårligere tilbud til kundene, da operatør gjerne må kutte i frekvens eller øke takst for å kunne finansiere kravene. Eksempler på vilkår som er gitt i ekspressbussløyver (som har frislepp av løyver) er krav om at:

- Lokalrutetransport skal ikke utføres
- Operatør skal dekke en del av felleskostnader ved bruk av terminaler og lignende
- Takster og ruteplan skal godkjennes av løyvemyndighet
- Operatør skal i samarbeid med innehavere av parallelle løyver og løyvemyndighet fortløpende ta del i aktuell koordinering av rutetilbud, informasjon m.v.
- Rutetilbudet skal legges til rette for funksjonshemmede, medregnet rullestolbrukere
- Løyvemyndighet kan på 3 måneders varsel endre/sette nye vilkår for drift av løyvet

Bergen kommune har mulighet, i følge Ot.prp. nr 64 (1989-1990) å vurdere om andre kan utføre transporten til lavere takster, bedre kvalitet m.v. når dagens løyve eventuelt skal fornyes. Det er altså ikke en forutsetning at et løyve for en rute som ikke mottar godtgjørelse skal fornyes når løyveperioden er over.

Det finnes ikke formelle regler for hvordan man skal gå frem ved tildeling av løyve når det ikke benyttes anbudskonkurranse (Samferdselsdepartementet i brev til Oppland f-kommune, 25.06.04). Samferdselsdepartementet gir i brev til Oppland f-kommune informasjon om at det ikke er noe i veien for at fylkeskommunen kunngjør at løyve skal tildeles på den aktuelle strekningen/for det bestemte området.

Løyvemyndighet kan således kunngjøre at løyve skal tildeles og deretter gjennomføre en vurdering av eventuelle løyvesøknader i henhold til de kriterier man har satt (takst, kvalitet m.v.). Det er imidlertid ikke lov til å tildele løyve etter auksjonsprinsippet – hvor operatør som betaler mest får eneretten.

#### **Anbefalt forslag for flybussen**

Flybussen i Bergen konkurransesettes fra og med 01.01.07 ved at det gradvis åpnes for at flere løyvehavere kan kjøre samme strekning (parallellkjøring).



## Retningslinjer for bil-/busstransport og tilknyttet virksomhet ved Bergen Lufthavn Flesland

Dette dokumentet inneholder retningslinjer for trafikk til, på og fra Bergen lufthavn Flesland ved bruk av bil og buss, samt dertil hørende virksomhet. Retningslinjene gjelder i tillegg til eventuelle egne avtaler mellom Avinor AS og den enkelte transportør.

Avinor vil ha daglig patruljering både med og uten uniform for å følge opp at retningslinjer blir fulgt. Advarsel vil bli gitt ved overtredelse. Ved gjentatte brudd på retningslinjene vil Avinor AS kunne bortvise vedkommende fra flyplassområdet.

Privat biltrafikk skal ikke forekomme på trafikforplassen med mindre dette er særskilt avtalt med Avinor.

### 1 soneinndeling

Flyplassområdet er inndelt geografisk i ulike soner for ulike virksomheter og aktører.

Soneinndelingen fremkommer på vedlagt kart; vedlegg 1.

For brukerne av de ulike sonene gjelder følgende:

#### 1.1 Gul sone: Taxi: Området er delt inn i 2 soner;

- a) Påstigning taxi
- b) Depot taxi

#### 1.2 Blå sone: Flybuss - 2 på og avstigningsplasser

**Profilering:** Enkle brosjyrer/foldere med profilering av egen virksomhet kan legges tilgjengelig ved Lufthavnens informasjons- og servicesenter. Man har ikke anledning til å drive profilering på eller rundt oppstillingsplassene. Montering av alle typer skilt for egenreklame er ikke tillatt uten etter skriftlig godkjenning fra Avinor. Undertilbyderprofilering og annen form for egenreklame på Avinors innredning og utstyr er heller ikke tillatt uten etter skriftlig godkjenning fra Avinor.

Avinor kan, etter nærmere avtale, legge ut brosjyrer om lufthavnen i bussene. Partene skal i tilfelle på forhånd bli enige om formatet på brosjyrene.

**Billettsalg:** Flybuss skal tilstrebe 100 % elektronisk billett kjøp. Kun dersom billettautomat av ulike årsaker ikke skulle virke, eller for i særlige tilfeller å avlaste automat, skal billettsalget foregå hos sjåfør. Sjåfør kan foreta billettsalget inne i bussen, ved bussens inngang eller utgang. Billettsalget ved inngang eller utgang må administreres ved bærbar betalingsløsning. Sjåfør skal ikke oppholde seg ved billettautomat, kun i/ved buss.

**Aktør:** Tide Flybuss



### 1.3 Grønn: Avstigningsområde. Kun kort opphold.

**Profilering:** Ingen.

**Billettsalg:** Ingen.

**Aktører:** Taxi.

### 1.4 Oransje sone: Av – og påstigning.

**Aktører:** VIP.

### 1.5 Rød sone: Øvrig buss trafikk av – og påstigning. Kun kort opphold.

**Profilering:** Ingen

**Billettsalg:** Billettering foregår kun inne i buss hos sjåfør – kun rutebuss og Flybuss Bergen.

**Aktører:** Rutebuss, Hurtigruten, Flybuss Bergen og forhåndsbooket gruppereiser. Flybuss fremste av – og påstigningsplass.

**Merk:** I høysesong kan deler av denne gruppen allokeres til andre områder ved lufthavnen.

### 1.6 Grå sone: Reguleringsfelt buss

Benyttes når avstigningsfelt er fullt. Buss venter til ledig på avstigningsområde.

### 1.7 Lilla sone: Av – og påstigning

**Aktører:** HC og private personbiler

### 1.8 Sort sone: Varelevering

### 1.9 Brun sone: Av – og påstigning

**Profilering:** Ingen.

**Billettsalg:** Ingen.

**Aktører:** SmartPark, Flesland Parkering, Crew, Flesland Kai, Statoil.

### 1.10 Mørkblå sone: Av – og påstigning

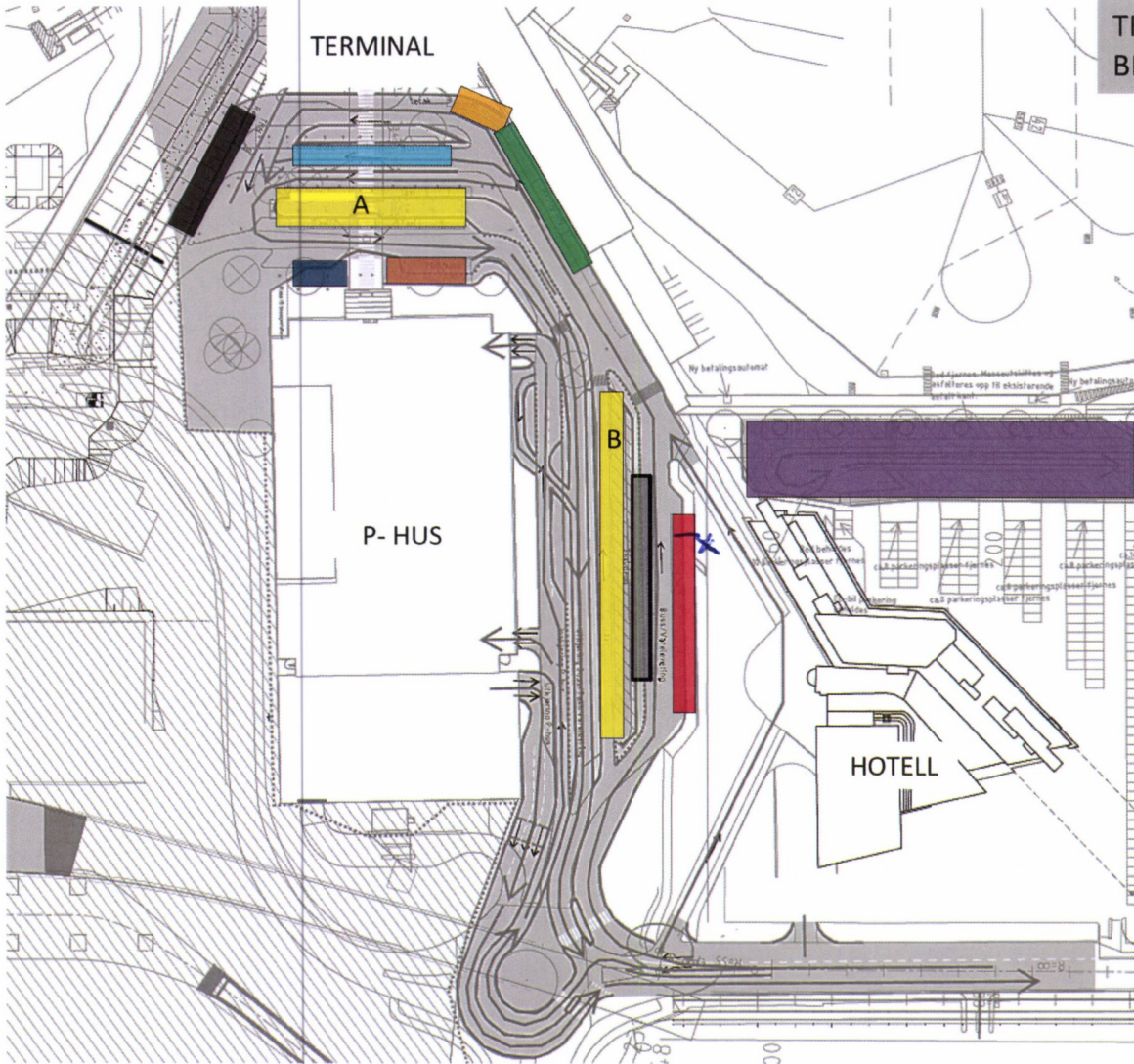
**Aktør:** Flesland kai

### 1.11 For alle soner

**Miljø**

Tomgangskjøring på flyplassens område skal så godt som mulig unngås.





## TRAFIKKFORPLASS BERGEN LUFTHAVN

- Gul sone**  
A) Påstigning Taxi  
B) Depot Taxi
- Blå sone**  
Av – og påstigning  
Tide Flybuss
- Grønn sone**  
Avstigningsområde  
taxi
- Oransje sone**  
Av – og påstigning  
VIP
- Rød sone**  
Av – og påstigning.  
Rutebuss , Hurtigruten,  
Flybuss Bergen og  
forhåndsbooket  
grupperreiser.  
Flybuss fremste av –  
og påstigningsplass.
- I høysesong kan deler  
av denne gruppen  
allokeres til andre  
områder ved lufthavnen
- Grå sone**  
Reguleringsfelt buss
- Lilla sone**  
Av - og påstigning  
Privatbiler
- Sort sone**  
Varelevering
- Brun sone**  
Av – og påstigning.  
Smartpark, Flesland  
Parkering Crew, Statoil
- Mørkblå sone**  
Av – og påstigning  
Flesland Kai



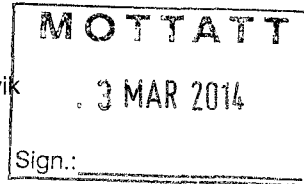






Kemneren i Bergen  
Postboks 7000  
5020 BERGEN

Taxi 1 AS  
Postboks 2420 Drottningsvik  
5828 BERGEN



Unntatt offentlighet (offl. § 13)

Dato 27.02.2014  
Org.nr. 987 061 480  
Deres ref.  
Kontakt Else Paterson (53 03 08 26)

### Attest om restanse på skatt og arbeidsgiveravgift mv.

Attesten er gitt for Taxi 1 AS og gjelder restanser på skatt og arbeidsgiveravgift mv. Attest for merverdiavgift må innhentes fra skattekontoret.

Denne attesten gir ingen rettigheter for skyldneren med hensyn til størrelsen på krav som er oppgitt eller eventuelt mangler i oppstillingen nedenfor.

Følgende forfalte restanser er registrert på ovennevnte firma/person:

Forskuddsskatt og restskatt person, inkl. trygdeavgift	0
Forskuddsskatt og restskatt foretak	0
Forskuddstrekk (som arbeidsgiver, inkl. trygdeavgift)	0
Utleggstrekk (som arbeidsgiver)	0
Arbeidsgiveravgift (som arbeidsgiver)	0
Renter og gebyr	0
Ansvarskrav	0

#### Eventuelle tilleggsopplysninger

--

Innkrevingsmyndighetens stempel	Dato	Underskrift
	27.02.2014	 Else Paterson

Besøksadresse  
Nonnesetergaten 4  
BERGEN

Telefon 53 03 08 00  
Telefaks 53 03 10 80  
kemneren@bergen.kommune.no  
www.bergen.kommune.no

Org.nr. 990 490 414  
Bankkonto 6345 06 12016  
IBAN NO95 6345 0612 016  
BIC NDEANOKK





**Bekreftelse fra Konkursregisteret**

Organisasjonsnr: 987 061 480  
Navn/foretaksnavn: TAXI 1 AS  
Forretningsadresse: Janaflaten 10  
5179 GODVIK

Brønnøysundregistrene  
20.03.2014



Vi viser til din bestilling vedrørende

Org.nr: 987 061 480  
Navn: TAXI 1 AS  
Adresse: Janaflaten 10  
5179 GODVIK

Konkursregisteret har ingen registrerte opplysninger på det oppgitte organisasjonsnummer.



# Skatteetaten

Saksbehandler      Deres dato      Vår dato  
 Telefon      Deres referanse      Vår referanse  
 987061480

Unntatt offentlighet  
 Offl. § 13, mval. § 13-2

TAXI 1 AS  
 Postboks 2420 Drotningstovik  
 5828 BERGEN

## ATTEST om restanse på skatt/avgift mv.

Attest gis av skattekontoret og skatteoppkreveren i samsvar med forskrifter mv. som oppstiller krav om attestasjon i forbindelse med søknad om løyve mv. Avgis **kun** til den som attesten gjelder.

Fyll ut de(t) <b>aktuelle</b> nummer:			
Foretaksnummer	987 061 480	Arbeidsgivernummer	
Reg.nr. merverdiavgift		Fødselsnummer	

Følgende forfalte ikke betalte restanser er registrert på ovennevnte foretak/person per dags dato (sum alle aktuelle år) hos underskrevne innkreivingsmyndighet:	
<b>Egen skatt</b> (forskudds-/forhåndsskatt/resterende skatt i én sum)	
<b>Forskuddstrekk</b> (som arbeidsgiver)	
<b>Utleggstrekk</b> (som arbeidsgiver)	
<b>Arbeidsgiveravgift</b> (som arbeidsgiver)	
<b>Merverdiavgift</b> (som avgiftspliktig)	0
<b>Renter</b> (oppgis her dersom renter ikke er inkludert i ovenstående restanser)	0
Rubrikker som gjelder underskrevne innkreivingsmyndighet skal fylles ut med <b>0</b> eller med <b>beløp</b> . Rubrikker som gjelder annen innkreivingsmyndighet skal <b>ikke</b> fylles ut. Påløpne renter som ikke er beregnet føres <b>ikke</b> opp.	

Eventuelle nærmere opplysninger vedrørende de oppførte restanser o.a.:
Eventuelle omkostninger er tatt med under renter.
Skattekontoret/skatteoppkreveren kan her gi opplysning om eventuell betalingsutsettelse, betalingsavtale eller annet som gjelder for oppførte krav, og som kan være av betydning for andre myndigheters vurdering av restanseopplysningene.

Overnevnte opplysninger attesteres:		
Innkrevingsmyndighet/stempel	Dato	Underskrift
Skatteetaten	27.02.2014	Anne-Britt Johansen
Attesten er gitt for det foretak/den person som har begjært attest, jf. påført navn og ID-nummer, og omfatter ikke foretaket/personen i andre relasjoner. Attestasjonen medfører ingen rettigheter for skyldneren med hensyn til størrelsen av krav som er påført eller med hensyn til krav som ikke er påført ovenfor. Ved offentlige anskaffelser skal attesten ikke være eldre enn 6 måneder.		



**nki** 

DUPLIKAT

# VITNEMÅL

**ROBERT AASMUL**

Født: 10.11.1971

har fullført kurset

TEORETISK UTDANNING FOR SØKERE TIL TAXILØYVE

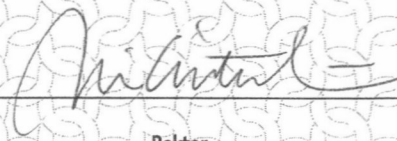
med følgende resultater:

ADMINISTRASJON OG DRIFT AV TAXIBEDRIFTER	5
ØKONOMI FOR TAXIBEDRIFTER	5
BEDRIFTSLÆRE FOR TAXIBEDRIFTER	5

EKSAMEN - BESTÅTT

Bekkestua, 15.01.1999 / 09.09.2009

NKI Fjernundervisningen benytter følgende karakterskala:  
6-5-4-3-2-1-0 med 6 som beste karakter og 2 som laveste ståkarakter.  
For enkelte kurs/eksamener benyttes karakterene bestått - ikke bestått.



Rektor

# KOMPETANSEBEVIS

## FOR VIDEREGÅENDE OPPLÆRING

Navn: **Robert Aasmul**

Fødselsnummer: **101171 45722**

har gjennomført opplæring som omfatter

i utdanningsprogram for

SSSSA1---- Service og samferdsel

Service og samferdsel

SSTR2---- Service og samferdsel

transport og logistikk

Omfang	Kode	Fag	Standpunkt- karakter	Eksamens- karakter	Eks- form	År	Merknader
<b>Felles programfag</b>							
169	SSA1001	Planlegging	-----	Godkjent		V12	Realkompetansevurdert
168	SSA1002	Drift og oppfølging	-----	Godkjent		V12	Realkompetansevurdert
140	SSA1003	Kommunikasjon og service	-----	Godkjent		V12	Realkompetansevurdert
140	TRL2001	Bransjeteknikk	-----	Godkjent		V12	Realkompetansevurdert
337	TRL2002	Transport og logistikk	-----	Godkjent		V12	Realkompetansevurdert

Sum omfang: 954

Sted og dato: **BERGEN, 07.05.12**

Skole: **Årstad videregående skole**

Rektor:

*Inger Morken*  
Inger Morken

*Irene Bildøy*  
for Marte Veim

10/05-12 Irene Bildøy

# LØYVEDOKUMENT

Namn: TAXI 1 AS	Adresse: Janaflaten 10  5179 GODVIK	Løyvenummer: 12 02 2298
		Organisasjonsnummer: 987 061 480

er i medhald av lov av 21.6.2002 nr. 45 om yrkestransport med seinare endringar gitt:

- løyve for godstransport
- turvognløyve
- drosjeløyve
- selskapsvognløyve                      Kjennemerke                      (gjeld berre selskapsvognløyve)
- løyve for transport for funksjonshemma

Løyvedokumentet gjeld berre for éin løyvekategori.

Vilkår for løyve:

Merknader:

Eitt løyve gjeld for transport med éi motorvogn. Løyvedokumentet i original skal følgje motorvogna og visast fram ved kontroll. Ved leige/leasing skal kopi av leige/leasingavtale følgje motorvogna og visast fram ved kontroll.

Utferda stad Bergen	Stempel og underskrift  Rolf Rosenlund		Løyvegebyr kr 3 400,00
Utferda dato 16.12.2013			Betalt den 16.12.2013





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

KOP1

Oppland fylkeskommune  
Postboks 988  
2626 LILLEHAMMER

HORDALAND FYLKESKOMMUNE	
Saknr.	201003382 Dok.nr. 2
	7 NOV. 2013
Arkivnr.	832/8323
Eksp.	Saksh.
U.off.	

Deres ref  
201203604 -7

Vår ref  
09/413-

Dato  
31.10.2013

**Yrkestransportloven § 2 - Rutetransport - Løyvepliktig transport - bestillingsruter**

Vi viser til brev av hhv 21. mai og 10. oktober 2013. Det vises og til Samferdselsdepartementets orientering på løyvekonferansen 15. og 16. april 2013.

Som det fremgår av deres brev av 21. mai, har departementet i brev av 26.06. 2010 til Norges Transportarbeiderforbund tidligere gjort det klart at transport som foregår på en forhåndsdefinert strekning til faste tider anses som *rutetransport* og krever ruteløyve, selv om ruten bare kjøres etter forhåndsbestilling.

Fylkeskommunen har i yrkestransportforskriften § 36 a) hjemmel til å kunne fritta fra krav til ruteløyve dersom det gjelder mindre enn 50 turer i året eller virksomheten drives i mindre enn tre måneder og er av mindre betydning og ikke skader annen rutetransport. (*Rene skoleruter krever også løyve, men ikke lenger særskilt ruteløyve.*)

For å kunne få ruteløyve kreves det at daglig leder for virksomheten fyller kravene til løyve i yrkestransportloven §§ 4, jf. yrkestransportforskriften §§ 1 b) og c) §§ 4, 6, 7 og 8.

Den som har drosje- eller turvognløyve kan drive som undertransportør for den som innehar ruteløyve. Dersom dette ikke er en aktuell problemstilling, er det ikke noe i veien for at en drosjesentral v/daglig leder som fyller kravene til løyve kan tildeles ruteløyve, og ev. bruke tilknyttede drosjeløyvehavere eller andre løyvehavere som undertransportører.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
NO-0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
<http://www.sd.dep.no/>

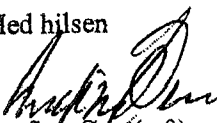
Telefon\*  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 904

Kollektivtransport- og  
baneavdelingen

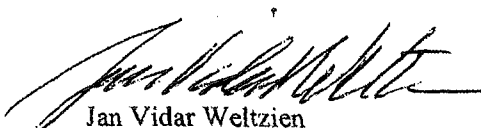
Saksbehandler  
Jan Vidar Weltzien  
22248251

Vi viser ellers til Rundskriv N-4/2011, om fremgangsmåte for inngåelse av kontrakter om enerett eller godtgjørelse for plikt til offentlige tjenester. Dette vil og gjelde særskilte kontrakter om kjøp av såkalte bestillingsruter.

Med hilsen



Arnfinn Øien (e.f.)  
avdelingsdirektør



Jan Vidar Weltzien  
seniorrådgiver

**Kopi til:**

Fylkeskommunene, Samferdselsavdelingen  
Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel



## SAMFERDSELSDEPARTEMENTET



Du er her: Samferdselsdepartementet < Dokumenter < Proposisjoner og meldinger < Meldinger til Stortinget < 9 Transportpolitikk i... < 9.3 Kollektivtransportstrategi

St.meld. nr. 16 (2008-2009)

**Nasjonal transportplan 2010–2019**

Bla i dokumentet: < 9.2 Transportutfordringene... | 9.4 Nærmere om tiltak... > | Dokumentets forside

**9.3 Kollektivtransportstrategi**

For å nå målet om bedre framkommelighet og miljø i byene må andelen motoriserte reiser med kollektive transportmidler økes, samtidig som veksten i biltransporten dempes. Strategien for å nå dette målet innebærer dermed å overføre personreiser, spesielt i rushtiden, fra personbil til kollektivtransport. I tillegg må det tilrettelegges for at færre trenger å bruke bil. Regjeringen mener følgende tiltak vil bidra til en slik omlegging i planperioden:

- Sterkere fokus på arealplanlegging som reduserer behovet for bruk av personbil i og rundt byene og tilrettelegger for kollektivtransport, syklist og gående. Både i intensjonserklæringen for Framtidens byer, de reviderte retningslinjene for belønningsordningen og i KS1-prosessene som er igangsatt fra høsten 2008 er det lagt inn føringer om at samarbeid med nabokommuner og arealbruk skal inkluderes. For å styrke den regionale planleggingen i hovedstadsområdet, har regjeringen pålagt et plansamarbeid om areal- og transportplanlegging mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.
- En omfattende utbygging av jernbanens infrastruktur der kapasiteten er sprengt, dvs. rundt Oslo og ved Stavanger, Bergen og Trondheim. I Oslo-området slutføres utbyggingen av nytt dobbeltspor og nye stasjonsanlegg mellom Lysaker og Asker i 2011. Nytt dobbeltspor på Jærbanen ventes klar for trafikk fra 2010 og vil, kombinert med økt offentlig kjøp av togjenester, gi en sterk forbedring av togtilbudet. Nytt dobbeltspor Oslo-Ski og dobbeltspor Bergen-Arna planlegges ferdigstilt i planperioden.
- Økt satsing på fornyelse og vedlikehold av jernbanens infrastruktur, som vil redusere antall forsinkelsestimer spesielt i de fire største byområdene. Sammen med virkningene av investeringene i nye dobbeltspor og kryssingsspor vil punktligheten og regulariteten for lokaltogene i rushtiden bli vesentlig forbedret. Den økte innsatsen som har vært gjennomført i inneværende periode trappes ytterligere opp for å motvirke forfallet som har pågått gjennom mange år.
- Økt setekapasitet og bedre tilbud i lokaltogtrafikken. Samferdselsdepartementet har framforhandlet en avtale der NSB innenfor de samme økonomiske rammer skal øke sin produksjon med om lag 15 prosent. Det er ventet at personellsituasjonen i NSB vil gjøre det mulig å øke produksjonen fra og med 2010. Gjennom kraftig vekst i infrastrukturbevilgningene i inneværende periode sikres en rask utbygging av ny kapasitet i sporet. NSB bestilte 50 nye motorvogntogsett i 2008. Kombinasjonen av ny infrastruktur og nytt materiell gir mulighet for en mer kundetilpasset ruteplan og et vesentlig utvidet togtilbud.
- Bedre ordninger for reisegarantier. Kollektivtransportbransjen har sett behovet for å styrke kundefokuset for å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt og konkurransedyktig i forhold til bruk av bil. Kollektivtransportbransjen har derfor tatt initiativ til å innføre en nasjonal reisegarantiordning for å synliggjøre bransjens ambisjon om å ta enda bedre vare på de reisende ved driftsforstyrrelser og forsinkelser. Et konkret forslag til Nasjonal reisegarantiordning har vært på høring våren 2009. NSB og Jernbaneverket vil i 2009 utvide NSBs eksisterende reisegarantiordning til også å dekke forsinkelser som skyldes forhold ved infrastrukturen.
- Kjøprising og parkeringsrestriksjoner. Her har lokale myndigheter ansvar. Samferdselsdepartementet har gjennom den reviderte belønningsordningen fra 2009 styrket insentivene for innføring av kjøprising og andre bilbegrensende tiltak. Kommunene er også gitt mer effektive virkemidler for å utvikle en mer effektiv parkeringspolitikk.
- Opptopping av bevilgningen til belønningsordningen til det dobbelte av bevilgningen i 2009 i løpet av første del av planperioden. Hvis byene viser en tydelig politisk vilje til å styrke bruken av virkemidler som begrenser personbilbruk vil Samferdselsdepartementet kunne inngå avtale på inntil 4 år med forutsigbar årlig bevilgning av belønningsmidler.



- Tilrettelegge for og prioritere kollektivtrafikk på veg ved å satse på knutepunkter, kollektivfelt, signalprioritering, teknologi for sanntids-/styringssystem langs vegkant, trafikkregulering og holdeplasstiltak. Her er ansvaret delt mellom statlige, regionale og lokale myndigheter. Statens vegvesen har et utstrakt samarbeid lokalt for å bidra til å iverksette disse tiltakene tilpasset lokale planer for bruk av virkemidlene. Blant annet er sammenhengende kollektivtrasé med signalprioritering i Trondheim gjennomført i nært samarbeid med Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet vil arbeide for å etablere felles satsingsprogram mellom staten og lokale myndigheter for signalprioritering.
- Økt innsats for å bygge kollektivfelt og utbedre kollektivknutepunkter og holdeplasser. Med regjeringens forslag i denne meldingen vil det bygges 80 km kollektivfelt på riksvegnettet. Videre kan 1 500-2 000 holdeplasser og nærmere 100 knutepunkter utbedres i løpet av planperioden.
- Sikre kollektivtransporten best mulig framkommelighet. 1. januar 2009 trådte nye regler i kraft som forbyr bruk av minibuss i kollektiv- og sambruksfeltene med mindre det er sju eller flere passasjerer i kjøretøyet i tillegg til fører. Løyvepliktig persontransport, buss/drosje, er unntatt fra forbudet. Regjeringen er opptatt av å videreutvikle virkemidlene for å øke bruken av nullutslippskjøretøy, men vil prioritere framkommeligheten for kollektivtransporten. Statens vegvesen vil derfor sette i gang et forskningsprosjekt for å kartlegge nærmere bruken av kollektivfeltene og hvordan kapasiteten kan utnyttes på en mer effektiv måte, forutsatt at ikke kollektivtransportens framkommelighet forverres. Målet med prosjektet er å utvikle et bedre beslutningsgrunnlag for fremtidig politikk.
- Arbeide for at busstransporten sikres tilgang til bykjernen og til kollektivterminaler med mest mulig gjennomgående kollektivfelt og aktiv trafikkregulering. Dette bør tas hensyn til ved utbygging av nye vegprosjekter og i bypakker.
- Fastsette framkommelighetsmål for kollektivtransport i byområdene som deltar i prosjektet Framtidens byer i samarbeid med lokale myndigheter.
- Satse på informasjonsteknologi for å styre trafikken bedre og for å informere trafikantene om gjeldende trafikksituasjon. Her har Statens vegvesen et ansvar. Statens vegvesen tar sikte på å bygge opp et mer pålitelig system for registrering av kjøretider, forsinkelser og køer i storbyområdene. Når dette er innført, vil det bli mulig å få en god oppfølging av framkommeligheten i riksvegnettet, og gi trafikantene god sanntidsinformasjon om den aktuelle trafikksituasjonen til enhver tid. Et slikt system, som også bør brukes til trafikkstyring, planlegges å være ferdigstilt i 2010. Statens vegvesens ITS-strategi inneholder også en rekke tiltak som skal etableres fram mot 2019, og som vil bidra i samme retning.
- Økt satsing på trafikkstyringssentraler og samarbeid med politiet og lokale myndigheter for å overvåke og styre trafikken. Kunne reagere raskt ved uønskede hendelser i transportsystemet. Her er ansvaret delt mellom lokale og statlige myndigheter.
- Etablere en nasjonal reiseplanlegger. Samferdselsdepartementet har tatt initiativ til etablering av en nasjonal reiseplanlegger for alle typer kollektivtransport. Dette vil kreve innrapportering av rutedata fra fylkeskommunale og kommersielle kollektivselskap. Målet er at de reisende på en enkel måte skal kunne finne og motta reiseinformasjon ved hjelp av internett og mobiltelefon ved utgangen av planperioden. I takt med at systemer for sanntids ruteinformasjon etableres skal den nasjonale reiseplanleggeren også formidle ruteinformasjon i sanntid.
- Oppfordre og bidra til å tilrettelegge for samordning av kollektivtilbud og billettsamarbeid mellom ulike kollektivformer i og mellom fylker og regioner. For de reisende er det en stor fordel om det som i Oslo og Akershus er full overgang mellom alle typer lokaltransport og NSBs tilbud. Gjennom statens trafikkavtale med NSB forplikter selskapet seg til å bidra konstruktivt ved slike samarbeidsinitiativ.
- Bidra til at det etableres et landsdekkende system for administrasjon og avregning for elektronisk billettering som er en forutsetning for å bruke elektroniske billettsystem på tvers av kollektivselskap.
- Sikre gode kollektivløsninger i distriktene, blant annet ved å videreføre prøveprosjektet «Kollektivtransport i distriktene» og etablering av forsøk med heldekkende bestillingstransport i sammenheng med TT-tjenesten, jf. kapittel 8.
- Øke kollektivandelen på tilbringertjenesten til lufthavner i de store byområdene. Avinor støtter målet om at kollektivtrafikken må ta en økende andel av tilbringertjenesten ved lufthavnene fram mot 2020, og vil bidra innenfor de rammer og med de virkemidler selskapet rår over. Gardermoen, Flesland og Sola står for om lag 70 pst av de samlede utslipp fra tilbringertjenesten til norske lufthavner. Tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen, har en kollektivandel på om lag 60 pst (flytog, tog, buss). Dette er høyt i internasjonal sammenheng. Avinor har likevel satt som mål at andelen skal økes til 70 pst i 2020. Bergen lufthavn, Flesland; Stavanger lufthavn, Sola og Trondheim lufthavn, Værnes, har i dag kollektivandeler på henholdsvis 21, 11 og 42 pst. Målet er å øke andelen på Flesland og Sola til rundt 30 pst i 2020.

Bla i dokumentet: < 9.2 Transportutfordringene... | 9.4 Nærmere om tiltak... > | Dokumentets forside