



Oslo kommune
Byrådsavdeling for finans og næring
Rådhuset
0037 OSLO

Deres ref. 201002524-5

Vår ref. 20101015/jb

Oslo, 15. okt. 10

Høring – forslag til ny drosjeforskrift for Oslo kommune

Høringstilsvar fra Norges Taxiforbund, NT avd Oslo og NT avd Akershus. I det etterfølgende omtalt som Norges Taxiforbund.

Generelle og overordnende kommentarer

Forslaget til lokal drosjeforskrift er formelt en lokal sak. Drosjenes trafikkstruktur tilsier at forslaget behandles ut fra den regionale betydning. Det eksisterer også et felles reglement og avtale om felles kjøredistrikt mellom Oslo og Akershus. Næringen mener det vil være uheldig og gi skjeve konkurransevilkår, dersom det etableres ulike regislett for drosjer tilknyttet hvert av de to fylkene i regionen.

Forslag: Norges Taxiforbund foreslår at det opprettes et felles rådgivende utvalg med representanter for løyvemyndighet og næring i Oslo og Akershus, som skal se behovsprøvingen og løyvepolitikken i de to fylkene i en helhetlig regional sammenheng. Et slikt utvalg kan etableres etter mønster av det som er opprettet i Københavns-regionen.

Det bør fastsettes et tak for løyvetallet i hele området. For Oslo bør det fastsettes et tak på 1600 ordinære løyver inntil videre (tilsvarende dagens løyvetall).

Forslag til lokal forskrift i Oslo kommune ivaretar ikke de hensyn Yrkestransportloven forutsetter eller det faktum at det er en samlet overetablering i regionen. Dersom sentrale elementer i byrådsavdelingens forslag gjennomføres, vil problemene i hovedstadsregionens drosjenæring forsterkes uten forbedring i tilbudet til publikum.

Norges Taxiforbund er sterkt skuffet over at byrådsavdelingen verken har forstått eller tatt konsekvensen av høringsinstansenes innvendinger og kommentarer til manglende lovhjemler på viktige punkter. Innvendingene i høringsrunden fra Samferdsseisdepartementet, Skatteetaten, Konkurransetilsynet og andre er i liten grad tatt hensyn til.

Norges Taxiforbund har flere ganger påpekt mangler i hjemler og forståelse for lov og forskrift på området. Det er skuffende at kommunen ikke har foretatt seg noe for å sikre de nødvendige avklaringer.

Det er også forvirrende og skaper usikkerhet om løyvemyndighetens oppgaver og ansvar ved den fragmentariske klipp-og-lim-teknikken fra andre lover og regler som er benyttet. Denne form for redigeringsteknikk i forskriftssammenheng vil bli et stort ajourholds-problem i framtiden. Det skaper tvil om både forhold til annet lovverk, det rettslige innhold og hvilke myndigheter som har ansvar for hva i framtida.

Det regelverk som er søkt utformet er et drosjereglement etter yrkestransportforskriftens § 46, siste ledd. Slikt drosjereglement er utarbeidet i de fleste fylker og er et etablert juridisk begrep som bør videreføres. For

Oslo og Akershus eksisterer et felles drosjereglement fra 1998. Det er supplert ved at vedtak i 2000 og 2002 i de to fylkeskommuner om felles kjøredistrikt og godkjenning av opptjent ansiennitet i hele området, ble godkjent av Samferdselsdepartementet. Norges Taxiforbund er skuffet over at det ikke har vært en reell dialog med Akershus fylkeskommune og departementet i prosessen med å utarbeide et nytt drosjereglement.

Dersom Oslo kommune vedtar en egen lokal forskrift for drosjer med stasjoningssted i Oslo, forutsetter Norges Taxiforbund at den forelegges Samferdselsdepartementet for godkjenning før den settes i verk.

Intensjonene bak Yrkestransportlovas bestemmelser om behovsprøving er å se drosjetilbudet i sammenheng med de regionale behov for allment tilgjengelig drosjetilbud ved siden av tilbudet på rutetransport, som også fylkeskommunen har et ansvar for. Derfor er ansvaret for både rute- og drosjetilbud tillagt lokale/regionale myndigheter. Den regionale dimensjon er spesielt viktig i Oslo/Akershus hvor tilbudet i de to fylker må sees i sammenheng.

Felles kjøreområde har åpnet for at enkeltsentraler omgår lovens bestemmelser om dekningsplikt og stasjoningssted, bl a ved en aktiv markedsføring av sine tjenester i nabofylket. Tilknytning til stasjoningssted og oppfylging av dekningsplikten der, er fraværende i saksframlegg om løyvetall og sentralstruktur både i Oslo og Akershus.

Med hensyn til forslaget om utvidelse i løyvetallet, viser Norges Taxiforbund til at en rekke høringsinstanser tar avstand fra Econ-rapportens anbefalinger. Bl a er Econ-analysen om drosjemarkedets prismetanisme basert på flere faktafeil i sine grunnleggende forutsetninger.. Rapporten bygger ene og alene på antakelser, til tross for at andre analyser av drosjemarkedet og tilgjengelige statistikker (bl a fra SSB) er lett tilgjengelige. Vi viser bl a til vårt høringsbrev av 17.12.2009, der det påpekes at et eksperiment med utstedelse av løyver i et forsøk på å øke priskonkurransen ikke er i overensstemmelse med kriteriene for behovsprøvingen.

Prisene i drosjemarkedet er relatert til kostnadene i bransjen. Oslo-pakke 3 har tilnærmet femdoblet drosjenes bomutgifter. Til tider har prisen på viktige innsatsfaktorer for transportvirksomhet økt betydelig mer enn den generelle prisstigning. Eksempelvis økte dieselprisene med over 30 prosent fra oktober 2007 til juli 2008. I den perioden økte drosjetakstene ved Oslo-sentralene med fra 10 til over 25 %. Størst økning kom ved sentraler som konsentrerer seg om spotmarkedet. Tilsvarende prisutvikling skjedde i andre transportsektorer, som varebil og godstransport.

Takstutviklingen for drosjer de senere år, følger samme utvikling som SSBs samleindeks for landtransport på vei. Relativt sett er det således ikke påvist noen ekstrem prisøkning for drosjer.

Etter forrige høringsrunde har SSB registrert følgende endringer fra 2008 til 2009:

Taxiturer Oslo og Akershus	Buss-passasjerer Oslo	T-bane Oslo	Trikk Oslo	Folketall Oslo
-2,5%	8,0 %	2,0 %	7,7 %	1,9 %

Den negative utvikling i drosjetrafikken har fortsatt, samtidig som annen kollektivtrafikk viser vekst. Det er sammenheng mellom styrking av rutetilbud, finanskrisen og etterspørsel etter drosje. Det er relevant for behovsprøvingen etter yrkestransportlovens § 9.

For å skape forutsigbarhet for aktørene i markedet bør det fastsettes et tak på løyvetallet i Oslo, som bør gjelde inntil man har fått en samlet vurdering av tilbudet i hele regionen. Ut fra situasjonen i markedet bør det settes til 1600 ordinære løyver. For å dekke behovet for ekstra kapasitet under toppekursen, kan det i tillegg være et antall reserveløyver som tilsvarer eksempelvis inntil 15 prosent av antall ordinære løyver ved den enkelte sentral.

En del problemer i næringen er knyttet til de mange små sentraler. Flertallet og de groveste publikumsklager er knyttet til disse. Det er konflikter knyttet til sentralens økonomi og det økonomiske forholdet til løyvehaverne. De minste sentralene opererer stort sett bare i spotmarkedet og har begrenset funksjonalitet mht telefonbestillinger. Norges Taxiforbund mener det er behov for en sanering av antall sentraler. Løyvemyndighetene bør arbeide for en løsning hvor et mindre antall større sentraler konkurrerer. Først da vi kan forvente en virksom konkurranse til beste for publikum.

Det foreslås videre at det, ved godkjenning av ny sentral, gis fortrinnsrett til søker med miljøkonsept. Begrepet "miljøkonsept" er for vagt og lite forpliktende som grunnlag for en eventuell godkjenning som sentral. Selv om man stillet mer konkrete og målbare krav, ville de ikke ha den dynamikk over tid, som kreves for tiltak i miljøpolitikken. Det er dessuten tvilsomt om det er hjemmel for å anvende miljøkriterier som en del av behovsprøvingen. Miljøpolitiske mål kan nås med andre virkemidler enn konsesjonstildeling.

Norges Taxiforbund er tilfreds med at kommunen har gått bort fra sitt tidligere forslag om fjerning av bestyrerordningen. Vi forutsetter at en delegering av bestyrerdriften til godkjente løyvehavere tillates, som i tidligere ordning der sentralen stillet som økonomisk garantist.

Kommunen ønsker å gjennomføre vedtaket om inndragning av reserveløyvene. Norges Taxiforbund viser til sine anførsler i høringsbrev av 17.12.09. Vi viser også til at Konkurransetilsynet i sitt høringssvar, understreket betydningen for tilbudet reservevognene representerer. Vi vil i tillegg anføre at samtlige av de øvrige fylkeskommuner benytter reserveløyveordningen til å sørge for at man har et tilbud som er tilpasset trafikkvariasjoner i form av rushtid og lignende.

For inndragning av reserveløyver gjelder at det stiller krav om dokumentert sterkt mislighold, for å ha hjemmel i lov.

Det er også foreslått en rekke formuleringer i forslaget om krav knyttet til rapporterings- og oppgaveplikt til løyvemyndighetene. Intensjonen er å styrke kontrollmuligheter mht skatteunndragelser og lignende. Noen av kravene er allerede til stede i form av rapporter til skatte-, toll- og avgifts- eller politietaten, og noen krever konsesjon fra Datatilsynet eller ny lovhjemmel.

Løyvemyndighetens hjemmel til datainnhenting etter yrkestransportloven er avgrenset til det behov som er knyttet til behovsprøvingen og utstedelse av enkeltløyver, og bør fortsatt være avgrenset til dette. Andre myndigheter som politiet, skatteetaten, toll- og avgiftsetaten, NAV, arbeidstilsynet og justervesenet har lagt ned betydelig arbeid for å løse oppgaver innen sine respektive ansvarsområder. Løyvemyndighetene bør ikke legge opp til dobbelrapportering og en saksbehandling som skaper tvil om fordeling av myndighet og ansvar.

Kommentarer til de enkelte paragrafer i forslaget:

Norges Taxiforbund har følgende kommentarer til utkastets enkelte paragrafer:

- § 1 Det bør inntas en henvisning til at hjemler finnes i Yrkestransportloven og Yrkestransportforskriften. I siste ledd bør ordet "økonomisk" sløyfes. Det vil gi nøkkelordet "ryddig" en videre mening.
- § 2 Siste ledd er unødvendig og kan sløyfes.
- § 3 Punkt 3, definisjon av kjøreområde. Felles kjøreområde med Akershus kan ikke fritt avtales mellom de to fylker. Felles kjøreområde er fastsatt av departementet, og kan bare endres av departementet. Vi gjør oppmerksom på at Oppegård kommune inngår i Oslo løyvedistrikt.
- § 4 Norges Taxiforbund kan støtte intensjonen om at taxisentraer bør gis en tidsbegrenset konsesjon, men ønsker at dette etableres gjennom nasjonalt lovverk.
- Punkt 1. Kommunen har ikke hjemmel for å innføre tidsbegrensning for konsesjon til drosjesentral.
- Punkt 2. Et krav om at sentralen skal være organisert som et AS, må begrunnes bedre for å ha gyldighet.
- Det bør inntas en bestemmelse om at sentralen stiller økonomisk garanti i form av et minimumsbeløp.
- Det bør også inntas et krav om klientkonto i forhold til tilsluttede løyvehavere (se nærmere i kommentar til § 13)
- § 5 Det er ikke nødvendig med prosentvis begrensning som tiltak mot dominerende markedsdominans. En slik tankegang vil lede til at dårlig drift. Frafall ved én mindre sentral får konsekvenser for den største, uansett hvor godt tilbud denne yter. Størrelsen og utfysing av større offentlige kontrakter kan i gitte situasjoner, lede til at en noe høyere andel av løyvene er naturlig.

Vesentlig for å bedømme lovstridig utnyttning av markedsdominans, er hvordan denne praktiseres av den største aktør. Konkurransetilsynet har effektive virkemidler utenfor løyvesystemet, for å håndtere slike situasjoner. Derfor bør andeler opp mot 65 prosent kunne aksepteres.

Konkurransetilsynet ser primært på produktspekter og geografisk avgrensning, når de skal bedømme om det foreligger markedsdominans. For drosjemarkedet betyr det at Oslo og Akershus må sees under ett. Reisedøgnene er regionalt og krysser ofte kommunegrensene, det er ett felles kjøreområde og sentralene konkurrerer om kontrakter i begge fylker. En prosentandel som mål på maksimal størrelse på en sentral, ut fra konkurransemessige hensyn, må derfor knyttes til det samlede løyvetall i begge fylker.

- § 6 Punkt 3. Det bør fremgå at kravene må være dokumentert av søker og reelle på søknadstidspunktet. Det bør kreves økonomisk garanti ved etablering.

Punkt 8. Norges Taxiforbund mener at antall løyvehavere som gir tilsagn må heves betraktelig fra de foreslåtte 21. Vi minner om at slike tilsagn sjeldent er avtalerettslig bindende.

Det bør inntas et krav om minstestørrelse for en sentral. For Oslo bør det kravet være 100 løyver. For Akershus vil man med tilsvarende vurdering kunne akseptere en nedre grense på 50 løyver.

For definisjonen på personers "vesentlige innflytelse" presenteres en sammenblanding av EØS-rettens regler og aksjelovgivningens bestemmelser om "nærstående" i forbindelse med habilitet. 2. ledd bør erstattes med henvisning til Konkurranselovens § 17 om kontroll over foretak.

3. ledd hvor søker med miljøkonsept gis fortrinnsrett, bør utgå som kriterium for konsesjon som sentral. Dels mangler en definisjon av "miljøkonsept" og dels vil en slik definisjon mangle den dynamikk til gradvis skjerping av krav det er behov for i miljøpolitikken. I egne prosjekt er etablert (miljø-)kravsett for offentlige kjøp av drosjetjenester og for sertifisering som Miljøfyrtårn for taxisentraler med tilsluttede løyvehavere. Dette er bedre og mer effektive virkemidler for å fremme miljøtilpassede løsninger i drosjemarkedet. (Jfr brev fra Samferdselsdepartementet 3.11.2008).

- § 7 Bestemmelsen bør utgå, da hjemmelen for tidsbegrensede konsesjoner er tvilsom. I tillegg registrerer vi at kommunen stiller krav til daglig leder ved fornying, men ikke ved opprettelse av sentral. Dette er eksempel på at forslaget er inkonsistent og burde vært kvalitetssikret, før det ble sendt ut.

- § 8 Kun punkt 1 av de opplistede punkter, er innhold som hører hjemme i sentralens vedtekter. De øvrige punkter omhandler forhold mellom sentral og tilknyttede løyvehavere (og eventuelt deres ansatte sjåførere). Vedtekter skal omhandle sentralens forhold til sine eiere, som nødvendigvis ikke er de tilknyttede løyvehavere.

Forhold mellom sentral og løyvehaver kan reguleres i form av et drosjereglement og transportøravtaler, ikke gjennom sentralens vedtekter.

Dersom en sentral vil ha mulighet til å nekte å tilknytte seg (nye) løyvehavere, bør dette vedtektsfestes på en slik måte at kriteriene for en avvisning framgår tydelig i vedtektene.

- § 9 6.ledd inneholder krav til sentralen om utarbeidelse av logo og annet materiell. Det finnes ikke noen tilsvarende bestemmelse om bruken av materialet, f.eks. i form av plassering på bilene.

7. ledd inneholder referanse til Yrkestransportforskriften § 51, om bestyrerordning. Norges Taxiforbund støtter at i utgangspunktet bør forskriftens hovedregel om at sentralen skal være bestyrer følges. Det bør ikke utelukke en adgang til delegering av bestyreroppgavene til (godkjente) løyvehavere, slik praksis har vært tidligere.

Et krav om klientkonto savnes (jfr kommentar § 13 nedenfor)

- § 10 Første ledd som gjelder plikten til å utarbeide og gjøre tilgjengelig et takstreglement beholdes.

Forskrift om prisopplysning for tjenester omhandler også drosjetjenester, og har egne presiseringer om dette. Forbrukerombudet utarbeider også utfyllende regler for prisopplysning på dette området.

For kvittering finnes det egne bestemmelser i bokføringsloven om hva slike skal inneholde.

Konklusjonen blir at 2. og 3. ledd, som omhandler prisinformasjon, kan tas ut da de er dekket av annen lovgivning som håndteres av annen myndighet.

- § 11 Vi gjør oppmerksom på at Norges Taxiforbund har utarbeidet standard befordringsvedtekter, som kan anvendes i forholdet mellom transportør og kunde.
- § 12 Norges Taxiforbund peker på at for noen typer regnskapsmaterieell, er plikten til oppbevaring etter bokføringslovens § 13 kun tre år og seks måneder. Man bør i denne forskriften ikke stille strengere krav enn i bokføringsloven.
- For å bedømme innholdet i denne paragrafen bør kommunen klargjøre bruk og formål knyttet til en eventuell utlevering av data. Hjemmel til å kreve rapporter i yrkestransportforskriften, er avgrenset til de data som er nødvendige for behovsprøvingen. I praksis vil det si statistikk på aggregert nivå.
- § 13 Paragrafen savner et krav om at sentralen skal opprette klientkonto, som sikrer løyvehavers oppgjør fra kredittkjøring med mer. Slike krav kan ikke motregnes mot andre mellomværende, uten at det er nedfelt i transportøravtale e l.
- Tredje ledd. Kravet om at ID-kortet skal inneholde fullt navn, må tas ut. De nødvendige hensyn blir ivaretatt gjennom et ID-nummer (som er listet i kravene til kortet).
- Dokumentasjonskrav om registrering i arbeidstakerregisteret, kan neppe stilles for utstedelse av id-kort til sjåfør. Dette kort er også dokumentasjon for arbeidssøkende sjåfør. Registrering i arbeidstakerregister skjer først etter at arbeidsavtale er inngått.
- § 13, siste ledd bør utgå. Man kan ikke sperre et løyve for turtildeling senest en måned etter melding om løyvehavers død eller sykdom. Hensynet til etterlatte og eventuelle ansatte sjåførere, tilsier en lengre avviklingsperiode. (Jfr 3-årsregelen i yrkestransportforskriften § 52, 3. ledd).
- § 14 Ingen kommentar
- § 15 Rapporteringsplikten er her avgrenset til den statistikk som er nødvendig for behovsprøvingen og om driveplikten etter yrkestransportloven er oppfylt. I den sammenheng er klagestatistikk en indikator.
- Rapportering om enkeltepisoder knyttet til den enkelte sjåfør, når dette kan påvirke en eventuell fremtidig søknad om løyve, er en tvilsom praksis. Vi minner om at det er politiets oppgave, gjennom vandelsattesten, å gi uttrykk for den enkeltes skikkethet som løyvehaver. 5. ledd bør utgå, fordi oppgavene er tillagt politiet.
- § 16 Her savnes en drøfting av delvis overtaking og overføring av andeler.
- Det savnes også en angivelse av hvilke rettigheter løyvehaver har, i en situasjon hvor sentralens godkjenning eventuelt faller bort eller tilbakekalles etter § 17.
- § 17 Se kommentar under § 16.
- § 18 De vilkår som stilles for tildeling av løyve, må være innenfor rammen av Yrkestransportlovens § 25.
- Siste ledd må sløyfes, da dette er politiets vurdering som i denne sammenheng vil komme til uttrykk gjennom vandelsattesten.
- § 19 Siste ledd utgår.
- § 20 Ingen kommentar
- § 21 Løyvehavers plikter overfor ansatt sjåfør, følger bestemmelser nedfelt i arbeidsmiljølovgivningen. Kompetent myndighet på området er Arbeidstilsynet, og må ikke undergraves ved å tildele løyvemyndigheten uhjemlet ansvar.
- Hele paragrafen må derfor tas ut av forskriften.
- § 22 Paragrafen kan utgå eller reduseres til kun 2. ledd i forslaget.
- § 23 Oppbevaringsplikten kan reduseres til 3 1/2 år for bilag som ikke omfattes av 10-årsregelen i bokføringsloven.
- I femte ledd må uttrykket "delvis" utgå. Delvis uføretrygd reduserer nødvendigvis ikke evnen til å utføre sine oppgaver som løyvehaver.
- § 24 Det er et ønske om å styrke konkurransen gjennom lojalitet til egen sentral. Det bør derfor gjeninnføres ansiennitetsliste innen hver enkelt sentral, slik at sjåførere tilknyttet en sentral gis prioritet som søker til ledige løyver ved egen sentral.

Dersom det ikke er slike "interne" søkere, som nevnt i avsnittet foran, kan tildeling skje etter en felles ansiennitetsliste for regionen.

For overgang mellom sentraler, er bestemmelsene i forslaget § 24, muligens nødvendige. Men de må sees i sammenheng med hvordan tildeling av ledige løyver primært skal foregå og bruk av ansiennitetslister i den sammenheng.

Norges Taxiforbund mener at bruken felles og/eller sentralinterne ansiennitetslister, og adgangen til overgang mellom sentraler, bør utredes nærmere.

- § 25 Ingen kommentarer
- § 26 2 ledd med henvisning til yrkestransportlovens § 29, kan sløyfes.
- § 27 Punkt 8. Vi stiller spørsmål om kravet om GPS-utstyr er uheldig. GPS erstatter ikke behovet for lokal kunnskap og kjentmannsprøve.
- § 28 Kan reduseres til at taksameter skal tilfredsstille krav i forskrift om taksametre, og de krav Justervesenet stiller med hjemmel i denne.
- § 29 Ingen kommentar
- § 30 Vi viser til våre generelle kommentarer om manglende hjemmel til inndragning av reserveløyver. Paragrafen må skrives om, slik at reservevogn kan settes inn som erstatningsvogn.
- § 31 Paragrafen kan utgå. Punkt 1 følger av bestemmelser i Yrkestransportloven. For punkt 2 savner kommunen hjemmel (se nedenfor i kommentar til § 32).
- § 32 Norges Taxiforbund støtter intensjonen om et obligatorisk sjåførkurs. Kommunen mangler imidlertid hjemmel til å innføre et slikt obligatorisk kurs på egen hånd.
- Kommunen oppfordres til å samarbeide med Norges Taxiforbund om en henvendelse til Samferdselsdepartementet om å få etablert et obligatorisk kurs for sjåførere. I den sammenheng kan vi komme tilbake til ønsket innhold for slike kurs.
- § 33 Paragrafen synes unødig detaljert.
- Om bruk av navn på ID-kort, se vår kommentar til § 13 foran.
- Overføring av skiftdata til sentral er løyvehavers, ikke sjåførs, ansvar.
- § 34 Kan utgå. Røykeforbudet fremgår av egen lov.
- § 35 Bestemmelsen er en videreføring fra gjeldende drosjereglement.
- § 36 Bestemmelsen er en videreføring fra gjeldende drosjereglement.
- § 37 Paragrafen kan utgå. Innholdet følger av ny forskrift fra Konkurransetilsynet om takstberegning (og maksimalpriser) for drosjenæringen, samt bestemmelser om taksameter, funksjoner og bruksområde, nedfelt i bilag 7 til Måleinstrumentdirektivet fra 2004 og den nye norske taksameterforskriften.
- § 38 Bestemmelsen er en videreføring fra gjeldende drosjereglement
- § 39 Bestemmelsen er en videreføring fra gjeldende drosjereglement
- § 40 Bestemmelsen er en videreføring fra gjeldende drosjereglement
- § 41 Bestemmelsen er en videreføring fra gjeldende drosjereglement
- § 42 Det er kun politiet som har hjemmel til å kontrollere førerkort og kjøreseddel
- § 43 Ingen kommentar
- § 44 Siste ledd. Vi viser til kommentarer til § 32.
- § 45 Vi viser til de innledende kommentarer om manglende dialog med Akershus fylkeskommune og Samferdselsdepartementet, omkring gjeldende drosjereglement og avtalen om felles kjøreområde.

Avsluttende merknader

Norges Taxiforbund beklager at Oslo kommune synes å ha en egen agenda for utforming av drosjetilbudet i regionen. Drosjetilbudet i Oslo kan ikke vurderes isolert. Oslo kommune er del av en større region, hvor det til daglig er store trafikkstrømmer som både krysser kommunegrenser og varierer i tid og rom. Det gjelder så vel for drosjer som for annen trafikk.

Yrkestransportlovens formål er å gi publikum et best mulig tilbud av allment tilgjengelig transport. Løyvemyndigheten er tillagt ansvar å utforme en drosjepolitikk innenfor de hjemler denne lov med forskrifter gir. Lokalt kan dette best gjøres med et organisert samarbeid mellom næringen og de to fylkeskommunene, Oslo og Akershus.

Norges Taxiforbund ber derfor om at foreliggende forslag til ny lokal forskrift, forblir et forslag. I stedet ber vi om at det etableres et rådgivende organ, etter mønster fra København, sammensatt med representanter fra de to fylkeskommuner og næringen lokalt. Organet skal virke rådgivende overfor de besluttede politiske organer i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Organet bør opprettes med Samferdselsdepartementets velsignelse.

Dersom Oslo kommune vedtar en egen lokal forskrift for drosjer med stasjoningssted i Oslo, forutsetter Norges Taxiforbund at den forelegges Samferdselsdepartementet for godkjenning før den settes i verk.

Med hilsen

Norges Taxiforbund



Karen Eldbjørg Toven
direktør

Norges Taxiforbund
Avdeling Oslo



Rune Lian
styreleder

Norges Taxiforbund
Avdeling Akershus



Tom Tysland
styreleder