



Næringsetaten
Postboks 745 Sentrum
0106 Oslo

Deres ref:

Vår ref:

Oslo, 18. des. 09

Høring – forslag til ny drosjeforskrift for Oslo kommune

Vi viser til høringsbrev av 30.10.2009 vedrørende forslag til ny drosjeforskrift for Oslo kommune, vedlagt utkast til forskriften og et høringsnotat.

Bakgrunn

Forslaget til den nye drosjeforskriften er en oppfølging av bystyrets vedtak av 4.3.2009, sak 43, "Drosjenæringen og Oslo kommune som løyvemyndighet". I denne saken ble det vedtatt å iverksette en rekke tiltak overfor drosjenæringen, herunder endring av drosjereglementet i tråd med vedtak og merknader i saken. I forbindelse med dette har kommunen innhentet en analyse av drosjemarkedet utført av Econ for en faglig vurdering av drosjekapasiteten i Oslo og en vurdering av konkurransesituasjonen.

Norges Taxiforbund vil i det følgende gi sine kommentarer til den nye drosjeforskriften, samt Econs rapport om drosjenæringen i Oslo, som er en del av grunnlaget for forskriften. Kort oppsummert er Norges Taxiforbund positive til et oppdatert regelverk som skal legge til rette for en ryddig og sunn drosjenæring til beste for utøvere og publikum. Vi mener imidlertid at systematisk å regulere ned den mest effektive og mest foretrukne sentralen i Oslo ikke er måten å oppnå formålet i forskriften på. Kommunen burde heller legge til rette for og gi incentiver til en naturlig vekst hos de andre sentralene. Norges Taxiforbund er videre sterkt kritisk til Econs forslag om å utvide løyveantallet i Oslo. Forslaget er etter vår mening basert på usikre og diskuterte forutsetninger om markedet, svak dokumentasjon og en antagelse om hva som blir utfallet. Norges Taxiforbund er uenig i mange av forutsetningene rapporten bygger på og mener at det heller er en overkapasitet i markedet i dag. Den foreslåtte utvidelsen vil derfor kunne gi mange negative konsekvenser for både utøvere og kunder. Vi gjør nærmere rede for våre synspunkter nedenfor.

Drosjeforskriften

Norges Taxiforbund vil uttrykke tilfredshet med at det nå blir utarbeidet et oppdatert regelverk for utøvelsen av vår næring i Oslo. Det er imidlertid neppe hjemmel for å benevne dette regelverket som en forskrift. Det overordnede regelverket for næringen er Yrkestransportloven med forskrifter, håndhevelsen av disse er tillagt Samferdselsdepartementet. Det kan dermed ikke være hjemmel for en forskrift som igjen er underlagt denne. Den rette betegnelsen i Oslo vil være "drosjereglement". Konsekvensene av at betegnelsen må endres er ikke utredet nærmere her, men vil måtte revurderes av Oslo kommune.

Kapittel 1 Formål og definisjoner

Formålet med en ny forskrift i Oslo er å gi publikum et best mulig tilbud. I denne sammenheng er det på sin plass å påpeke at kundene verken er forespurt eller i særlig grad hensyntatt på generelt grunnlag eller når det gjelder sine preferanser med hensyn til foretrukne sentraler. Oslo Taxi er foreslått nedbygget i en ikke ubetydelig grad.

Kapittel 2 Drosjesentraler

§ 4 Vilkår for å kunne drive drosjesentral

Det burde settes et minimumskrav til kapasitet for å kunne drive drosjesentral i Oslo. Dersom man ikke klarer å opprettholde denne kapasiteten, mister man godkjenningen fra løyvemyndigheten. Dette vil kunne ivareta målsetningen om en økonomisk og ryddig drosjenæring preget av sunn konkurranse og god kvalitet og sikkerhet. Samtidig gir det et insentiv til hver enkelt sentral om å drive effektivt og konkurransedyktig for å tiltrekke seg både løyvehavere og kunder.

§ 5 Maksimalt antall løyver tilknyttet en sentral

Dersom forslaget om maksimalt 50 prosent andel av løyvene i Oslo legges til grunn, betyr dette en nedbygging av den mest effektive og foretrukne sentralen. Dette er ikke samfunnsøkonomisk optimalt i et marked preget av stordriftsfordeler. Man vil i mindre grad utnytte stordriftsfordelene og de investeringer som er gjort i teknologi og infrastruktur og reduserer også insentivene til å foreta store investeringer i framtiden. Norges Taxiforbund mener man bør unngå en slik nedregulering og at et eventuelt "tak" på andelen løyver heller burde settes til 65 prosent.

Under § 9 og §§ 12.3 og 12.4 er det utelatt å ta med regler for bruk av reservedrosjene så lenge disse finnes – det er kun nevnt regler for erstatningsbiler. Sist i § 12 stilles det krav om at sentralene på forespørsel skal gi opplysninger til løyvemyndigheten om skiftedata m.v. for det enkelte løyve. Det må være en forutsetning at dette blir sanksjonert av Datatilsynet. I § 15 står det at sentralen hvert år plikter å innrapportere slike data til løyvemyndigheten.

Under § 13 bør det nedfelles et krav om at sentralene pålegges å stille en økonomisk garanti for eiernes tilgodehavende for kredittomsetningen for eksempel i form av et pålegg om å opprette klientkonto.

I § 16 bør det komme klarere retningslinjer for en eventuell tvangsoppløsning av en sentral. En problemstilling det ikke er tatt høyde for her er at en sentral ved stor overgang av løyvehavere til andre sentraler kommer under et nærmere angitt minimumsantall løyver. I henhold til et byrådsvedtak fra 2000 bør antallet ikke settes lavere enn 100. Dette bør ses i sammenheng med vilkårene i § 4.

Kapittel 3 Drosjeløyve

§ 19 har nedfelt regler for løyvehaver i forhold til uføretrygd. Det er imidlertid kun de generelle reglene for driveplikten som gjelder i forhold til sykdom hos løyvehaveren. Det er Norges Taxiforbunds klare oppfatning at en løyvehaver på lik linje med alle andre yrkesgrupper i Norge må ha krav på en sykmeldingsperiode inntil 1 år. Innenfor et slikt tidsperspektiv må løyvehaveren sikres en soleklar rett til å få ekstern assistanse til driften av løyvet.

§ 24 Overgang til ny sentral. Her er det en stor svakhet at det ikke er tatt med noe om de foreslåtte begrensningene som ligger i at det er satt et tak på hvor mange som kan tilslutte seg en enkelt sentral. Her må det klare definisjoner til.

Kapittel 6 Kontroll. Det må konkretiseres hvordan skjenkekontrollørene, som er tiltenkt slike oppgaver, er tenkt brukt og hvordan de vil bli tilført kompetanse til dette oppdraget.

Generelle kommentarer til forskriften og det tilhørende høringsnotatet:

I høringsnotatet står det kommentarer som relaterer seg til de enkelte vedtakspunktene fra bystyret. Under henvisning til forvaltningsloven og forskriften til Yrkestransportloven er det en formulering under pkt. 2.7 som gjelder reservedrosjene, der det står om "reduksjon av kjøretid og individuelle omgjøringsvedtak." Reservevogner er et viktig bidrag for å avvikle trafikktopper for sentral, og alle andre transportselskaper har en reservestyrke til dette. Der er sentralene som styrer bruken av reservevogner, jamfør yrkestransportloven. Løyvemyndigheten bør heller eventuelt gripe inn dersom bruken er uvetting og uten kontroll. I denne sammenheng bør det settes et prosentvis tak på antall reservevogner i forhold til antall ordinære drosjeløyver i Oslo, for eksempel 20 prosent (som er dagens nivå).

Det å avvikle reservedrosjene i dag vil medføre et tap av mellom 250 – 300 heltidsarbeidsplasser, og et like stort antall deltidsplasser innenfor drosjenæringen i Oslo. Tildelte reserveløyver er å betrakte som

enkeltvedtak og kan ikke inndras av løyvemyndigheten som en følge av politiske vedtak uten å komme i konflikt med Forvaltningsloven.

Norges Taxiforbund finner det også uheldig at man foreslår å avvikle bestyrerordningen (punkt 2.16). Bestyrerordningen er et meget viktig bidrag til en løyvehavers sosiale sikkerhet ved sykdom. Dette er en ordning som har sikret at drosjeeiere ved sykdom ikke skal komme i økonomiske og driftsmessige vanskeligheter og vi finner det bekymringsverdig at man foreslår å avvikle ordningen. I henhold til Yrkestransportloven har man en rett til å kunne få bestyrer for sitt løyve ved sykdom eller ved løyvehavers bortgang.

Under merknadene til notatet i § 5 som gjelder sentralenes maksimale størrelse vil Norges Taxiforbund tillate seg å henvise til at intensjonen bak bystyrets vedtak om fri overgang mellom sentraler for løyvehaverne var å sikre dem adgang til de mest "attraktive" og seriøse sentralene. Denne intensjonen vil overhodet ikke bli ivarettatt i praksis. 350 løyvehavere i Oslo har allerede søkt om overgang til Oslo Taxi. Ingen av dem vil få adgang til det. Det vil heller ikke være mulig for nye løyvehavere å tilknytte seg Oslo Taxi i en årrekke fremover. Overganger vil i praksis kun være mulig mellom de små sentralene. Dette må få konsekvenser i forhold til opprettelse av en reell felles ansiennitetsliste. En ny løyvehaver vil ikke bli stilt overfor et reelt valg, det vil bli gitt tilbud om ledige løyver ved de minst "attraktive" sentralene, samtidig med at overgang til Oslo Taxi vil være umulig. For nye løyvehavere som ikke ønsker seg et løyve i de minst attraktive sentralene vil det fremtvinge en ytterligere forlenget ventetid dersom de takker nei til en sentral de ikke ønsker tilknytning til. Konsekvensen av dette vil være en situasjon lik den som er i dag.

Når det gjelder forslaget om opprettelse av en ny og innovativ sentral med miljøkonsept vil Norges Taxiforbund henvise til at det i 2010 er bebudet en ny forskrift som vedrører dette. Alle sentraler og løyvehavere i Norge vil måtte forholde seg til de nye og langt strengere miljøkravene som bebudes og med dette bortfaller hensikten med en egen sentral.

Norges Taxiforbund vil avslutningsvis få påpeke en motsetning mellom de 300 nye løyvene som er foreslått i Oslo og følgende setning i høringsnotatet som omhandler § 6 punkt 4: "Det er ønskelig å få til en utvikling der hvert løyve utnyttes mer effektivt – dvs. at det kjøres flere skift per dag."

Econs rapport

Econ Pöyry har utarbeidet en rapport om drosjemarkedet for Oslo kommune. Kommunen ba Econ om en vurdering av følgende tre problemstillinger:

- Hvor mange drosjeløyver og hvor stor drosjekapasitet bør det være for at publikum skal ha et tilfredsstillende og konkurransesatt drosjetilbud?
- Hvor mange sentraler er det i utgangspunkt behov for i Oslo, og hvor mange løyver må være tilknyttet en sentral for at den skal kunne være konkurransedyktig overfor løyvehavere og publikum?
- Hvor bør et "tak" (i prosent av totalt løyvetall i kommunen) på en sentrals størrelse ligge for å sikre tilstrekkelig og god konkurranse i drosjenæringen i Oslo?

Det er etter Econs vurdering behov for å øke konkurransen mellom drosjesentralene i Oslo og de anbefaler kommunen å tildele 300 nye løyver til andre sentraler enn Oslo Taxi i 2010. Etter Norges Taxiforbunds oppfatning dreier det seg reelt sett om 420 løyver mer i operativ drift enn i dag når man medregner at de ca. 120 løyvene som til nå er lagt på is må deles ut først. En slik økning i drosjekapasiteten er tett opp mot 25 prosent og vil få dramatiske konsekvenser for næringen. Econ anbefaler videre at det settes et øvre tak på Oslo Taxis andel av de samlede løyvene i Oslo på 50 prosent. I drosjeforskriften § 5 innføres det derfor et maksimalt antall løyver tilknyttet en sentral på 50 prosent av det totale antall løyver i Oslo kommune.

Econs anbefaling bygger på en antagelse om at det er en stor underliggende etterspørsel i markedet som skal utløses ved sterkere priskonkurranse. Dette skal skje ved at man øker løyveantallet med 300 i 2010, samt at Oslo Taxis andel av løyveantallet på sikt reduseres til maks 50 prosent. Det vil gi andre sentraler muligheten til å bli så store at de kan utnytte stordriftsfordeler og kunne konkurrere på pris.

Punkt 1, antall løyver

Forutsetningen om en underliggende etterspørsel er høyst usikker, noe som faktisk underbygges av Econ selv. Econ skriver blant annet på side 43 at "spesielt vet vi for lite om hva som er den faktiske etterspørselen etter drosjer". De mener også at finanskrisen trolig har påvirket etterspørselen *vesentlig*, uten at de tar hensyn til dette når de forsøker å anslå behovet for antall løyver. Finanskrisen er på ingen måte over og det er anslått at arbeidsledigheten vil øke i 2010 og neppe stabilisere seg før tidligst i 2011. Derfor er tidspunktet for en løyveutvidelse nå helt feil. Det foreligger dokumentasjon på at samlet antall kjørte turer i Oslo gikk ned fra 12 mill. i 2004 til 9 mill. i 2008. En tilsvarende nedgang har også skjedd i samlet antall opptatte biltimer.

En viktig faktor når det gjelder vurderingen av etterspørselen er avgrensingen av markedet. Econ anser drosjetransport og kollektivtransport som separate markeder, men vi mener at drosje og kollektiv i større grad konkurrerer om den samme etterspørselen enn det Econ legger til grunn. Et annet sted i rapporten argumenter Econ mot seg selv når det passer dem, ved blant annet å bruke økt kollektivtilbud for å illustrere effekten av redusert etterspørsel i drosjemarkedet.

Et viktig argument for Econ når det gjelder den underliggende etterspørselen er at Oslos befolkning har hatt en klar vekst de senere årene. I perioden 2004 til 2008 økte Oslos befolkning med 38598 personer (7,4 %). Men i samme periode har antall reiser med kollektivtrafikk økt med henholdsvis ca. 14 mill. reiser (23,8 %) for T-bane og ca. 9,6 mill. reiser (31,6 %) for trikk¹. Det har blitt satset stort på utbedring av kollektivtilbudet de senere årene, og disse tallene tyder på at kollektivtrafikken har mer enn tatt unna for befolkningsveksten og i tillegg skapt en overkapasitet i drosjemarkedet i Oslo. En vesentlig styrking av rutefrekvensene og nedsettelsen av kveldstakstene i Oslobudsjettet for 2010 vil forsterke denne trenden ytterligere. I tillegg til dette har andre konkurrenter i de senere år tatt betydelige markedsandeler fra drosjenæringen i Oslo i ulike segmenter. Eksempler på dette er løyvehavere i Akershus som kjører mye i Oslo, budbiler, handicaptransport og transport av sykehuspasienter.

Punkt 2 og 3, antall og størrelse på sentraler

Econ mener at en sentrals størrelse bør være maksimalt 50 prosent for å sikre tilstrekkelig og god konkurranse i Oslo. De gir imidlertid ingen vurdering av hvor mange sentraler det bør være i Oslo og hvor stor en sentral må være for at den skal kunne være konkurransedyktig.

Drosjemarkedet er preget av stordriftsfordeler og innebærer at produksjonen er mer lønnsom dersom den skjer i få og store enheter. Mindre sentraler har høyere kostnader og må dermed ta høyere takster for å drive lønnsomt. Samtidig vil de sette høyere takster for å tiltrekke seg løyvehavere. De har heller intet incentiv til å sette lavere priser da de er for små til at dette kan påvirke etterspørselen i markedet. Det er et faktum at flere av de mindre sentralene i Oslo allerede i dag sliter med dårlig lønnsomhet og står i fare for å måtte innstille. Det er ingen god løsning uten videre å erstatte disse med nye.

Det er en utbredt enighet i drosjenæringen at en sentral må ha en minimumskapasitet på 100 løyver for å kunne drive forsvarlig og lønnsomt og for å være en konkurransedyktig aktør i markedet.

Markedsstrukturen gjør det vanskelig å oppnå sterk priskonkurranse. Rapporten fokuserer i hovedsak på størst mulig kvantum til rimeligst pris og tar ikke hensyn til kundenes verdsetting av ventetid, kvalitet og sikkerhet. På side 19 i rapporten skriver Econ: "Samtidig er tilgjengelighet til rask transport eller dør-til-dør-transport ofte svært viktig for kundene og opplevd usikkerhet omkring faktisk pris er ikke stor nok til at drosjetransporten velges bort". Dette er et uttrykk for betalingsvilje og kunders verdsetting av de kvalitetsfaktorer en drosjetjeneste innehar og burde vektlegges i større grad når man forsøker å finne et optimalt drosjetilbud.

¹ Tall hentet fra Ruters årsrapport 2008. Vanskelig sammenlignbare data for buss i perioden på grunn av sammen slåing av Sporveien og Stor-Oslo lokaltrafikk, men utviklingen synes å være som for t-bane og trikk.

Hva skjer når man øker løyvetallet?

Econ er selv usikre på den samfunnsøkonomiske virkningen og skriver blant annet på side 40 i rapporten at "Flere løyver taler for lengre ledigtid mens lavere priser taler for lavere ledigtid. Av samme grunn er det heller ikke sikkert det samfunnsøkonomiske tapet blir redusert".

En økning i nye løyver fordelt på mindre sentraler, kan faktisk resultere i et samfunnsøkonomisk tap, som følge av markedsstrukturen. For det første vil en reduksjon av Oslo Taxi føre til at man i mindre grad utnytter deres stordriftsfordeler, samtidig med at man får flere drosjer fordelt på sentraler som ikke er store nok til å oppnå stordriftsfordeler. For det andre er det langt fra sikkert at økt antall løyver vil gi økt konkurranse og lavere priser. Dette vil bare kunne skje dersom det faktisk er en underliggende etterspørsel i markedet og at man får sentraler som er store nok til både å utnytte stordriftsfordeler og til at de kan øke egne markedsandeler ved å prise lavere.

Resultatet av å øke løyvetallet er som Econ selv påpeker usikkert, og kan i verste fall føre til høyere ledigtid til samme, eller til og med høyere pris. Norges Taxiforbund vil her henvise til erfaringene fra hva som faktisk skjedde etter løyveutvidelsene og opprettelsen av nye sentraler i Oslo i 1999 og 2002-03. Ytterligere økt ledigtid må til syvende og sist finansieres av kundene, og dette resulterte i at takstene gikk opp selv om intensjonen fra Oslo kommune var om mulig å få takstene redusert.

Vi mener at den foreslåtte økningen kan føre til en reduksjon i kvaliteten på drosjetjenester, noe som også vil gi et samfunnsøkonomisk tap. Som tidligere påpekt er det en alvorlig svakhet med rapporten ved at kvalitetskriterier overhodet ikke er vektlagt og at dette strider mot formålsparagrafen § 1 i forskriften. En utvidelse av løyvetallet er avhengig av at det rekrutteres en rekke nye sjåførere, samtidig som presset på sjåførene når det gjelder arbeidstid og lønn øker. Norges Taxiforbund har vanskelig for å se at dette ikke vil gå utover kvaliteten på drosjetilbudet.

Utvikling i kostnader og priser, sammenligning med andre byer

Econ hevder det er en 24 prosent prisøkning fra nov 2006 til okt 2009 basert på data fra fire sentraler. Våre data for samme periode gir en prisøkning på 21,6 %. Econ mener at noe av prisøkningen kan skyldes økning i priser på drivstoff og viser til SSBs prisindeks for drivstoff og brensel, som gir en økning på 9,3 prosent fra fjerde kvartal 2006 til tredje kvartal 2009.

Norges Taxiforbund har siden 1994 utarbeidet en kostnadsindeks for drosjedrift. Denne indeksen er en del av grunnlaget som brukes av Konkurransetilsynet ved fastsettelse av maksimalpriser. Kostnadsindeksen viser en økning på 36 prosent fra basisåret 2004 til 2008, mens takstene i samme periode økte med 26,5 prosent. Det man skal merke seg her er at mesteparten av takstøkningen skjedde i løpet av 2008, da dieselprisene lå opp mot 37 prosent over 2006-nivået. Man fikk også en kraftig lønnsøkning etter lønnsoppgjøret dette året.

Transportøkonomisk institutt (TØI) sin rapport fra 2003¹ viser at drosjetilbudet i Oslo er svært høyt målt i antall drosjer sammenlignet med en rekke andre land. Dette gjelder også utnyttelsesgraden av drosjene. En av grunnene til den høye utnyttelsesgraden av drosjene i Oslo er de effektive datastyrt flåtestyringssystemene som er anskaffet og utviklet. Sammenlignet med andre europeiske byer har ikke Norge noe spesielt høyt prisnivå på drosjeturer når inntektsnivået tas i betraktning.

Oppdaterte tall vi har innhentet for 2009 viser at Oslo fortsatt har et høyt antall drosjer per innbyggere sammenlignet med andre byer. Oslo har 3.1 drosjer per 1000 innbyggere, mens tilsvarende tall i København, Stockholm og Göteborg er henholdsvis 1.86, 2.81 og 1.96. En eventuell utvidelse med 300 løyver vil gi Oslo 3.83 drosjer per 1000 innbyggere, det vil si omtrent det dobbelte i forhold til blant annet København og Göteborg.

¹ TØI rapport 646/2003 "Regulering av drosjenæringen – en litteraturstudie for norske forhold"

Avslutning

Prinsippet bak behovsprøvingen som er nedfelt i Yrkestransportloven og dens forskrift er å øke antall løyver når det er dokumentert et økt behov. Et slikt økt behov er ikke til stede nå, all tilgjengelig statistikk tyder på at det motsatte er tilfelle. Derimot foreligger det i rapporten en teori om at behovet teoretisk kan øke dersom takstene blir satt ned. Dette taler i retning av å betrakte anbefalingen fra Econ som et eksperiment for å se om man kan få takstene ned med flere løyver. Norges Taxiforbund betrakter ikke dette som holdbart i forhold til behovsprøvingen. Econ forsøker ikke i rapporten å analysere eller anslå hvor mye takstene kan gå ned med anslag over potensialet for eventuell økning i kjørevolum dette kan føre til.

Hensynet til nivået på sjåførlønnene etter en eventuell løyveutvidelse er ikke tatt med i rapporten. Selv med økt kjørevolum ved lavere takster er det overveiende sannsynlig at sjåførenes lønn vil gå ned fordi det vil bli langt flere biler og sjåførere å dele omsetningen på. Sjåførlønnene er allerede i dag faretruende nær nivået for akseptert minstelønn i Norge. Det foreligger en stor risiko for at lønnsnivået i næringen kommer under denne grensen, da inntreer en situasjon med påtvunget sosial dumping. Ansvar for en slik situasjon tilligger ikke verken drosjeeierne eller sentralene, men løyvemyndigheten som ansvarlig for behovsprøving og løyvetallet. Slike lønnsforhold er ikke akseptable i driften av selskapene innen kollektivtransporten for øvrig og kan heller ikke forsvares i drosjenæringen. Uavhengig av dette er det rimelig å anta at både nivået og kvaliteten på rekrutteringen til yrket vil falle.

Situasjonen i vår tid utvikler seg stadig i retning av at miljøhensyn må overordnes andre behov i samfunnet, herunder også hensynet til økt konkurranse. Det er en klar motsetning mellom forslaget om en mulig innovativ ny "miljøsentral" sett opp mot det å sette 300 nye drosjer inn i Oslo-trafikken som det ikke er et dokumentert behov for! Det er bebudet nye og langt strengere miljøkrav til hele drosjenæringen i 2010 som trolig gjør opprettelse av en egen "miljøsentral" overflødig.

Ideen til Econ om en handlingsregel kan synes fornuftig. Den må selvsagt kunne påvirke løyvetallet begge veier. I København praktiseres det at løyver som er blitt ledige deles ut to ganger i året, men kun dersom det anses å være behov for dem. I praksis har det samme prinsippet vært brukt i Oslo i den senere tid i og med at det under henvisning til svak etterspørsel har vært holdt tilbake ca. 120 løyver. Vi viser her til byrådets notat av 13.5.2009 hvor det heter at Oslo kommune per i dag ikke deler ut ledige løyver på grunn av overkapasitet i markedet.

Norges Taxiforbund mener at man ikke bør utvide løyveantallet i Oslo på bakgrunn av Econs anbefalinger. Både det teoretiske grunnlaget og datamaterialet man baserer seg på er for tynt til å gjennomføre et så drastisk tiltak. Det er i så måte positivt at man i den nye forskriften legger opp til å styrke kravene til rapportering av data, slik at man i fremtiden har et bedre statistikkgrunnlag når man skal vurdere løyveantallet og en eventuell fordeling av nye/ledige løyver.

Med hilsen
Norges Taxiforbund

Wiggo Korsnes
Direktør

Rune Lian
Leder, avdeling Oslo