



STORTINGET

Innst. 131 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Dokument 8:46 S (2025–2026)

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Kjersti Toppe og Bengt Fasteraune om å endre forskrift om makspriser for drosjebilkjøring, slik at øvre grense for påslag for rullestol gjelder i alle kommuner

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift om makspriser for drosjebilkjøring slik at øvre grense for påslag for rullestol gjelder i samtlige kommuner i hele landet, uten at påslaget økes ut over generell prisvekst.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Statsråd Cecilie Myrseth har uttalt seg om forslaget i brev av 6. januar 2026. Brevet følger som vedlegg til innstillingen.

Som ledd i komiteens behandling ble det åpnet for skriftlige innspill. Det kom inn ett innspill. Innspillet er sammen med sakens dokumenter tilgjengelige på saksiden på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Trond Giske, Ruth Mariann Hop, Tobias Hangaard Linge, lederen Rune Støstad og Solveig Vitanza, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Stig Even Lillestøl, Marius Arion Nilsen og Bengt Rune Strifeldt, fra Høyre, Erlend Larsen og Bård Ludvig Thorheim, fra Sosialistisk Venstreparti, Ingrid Fiskaa, fra Senterpartiet, Geir Pollestad, fra Rødt, Geir Jørgensen, fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, og fra Kristelig Folkeparti, Harry Valderhaug, viser til representantforslaget i Dokument 8:46 S (2025–2026).

Komiteen viser til at 37 kommuner, hovedsakelig større bykommuner, i dag ikke omfattes av forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn (forskrift om makspriser for drosjebilkjøring).

Komiteen merker seg at unntakene fra forskrift om makspriser for drosjebilkjøring er begrunnet med en forventning om at markedet i sentrale områder regulerer seg selv. Forslagsstillerne mener at markedet ikke fungerer slik for rullestoltilpassede drosjer fordi tilbudet er begrenset og konkurranse ikke presser prisene ned. Forslagsstillerne viser til at unntakene fra forskrift om makspriser for drosjebilkjøring derfor medfører at rullestolbrukere i disse kommunene betaler betydelig mer for drosjeturer enn de som omfattes av forskriften.

Komiteen viser til at statsråden i sin uttalelse understreker at regjeringen er opptatt av at grupper som er særlig avhengige av drosjetransport, har tilgang til et godt og rimelig drosjetilbud, men mener at maksimal-

priser er et inngripende tiltak som kan ha negative virkninger for både forbrukere og dem som tilbyr den regulerte varen eller tjenesten. Statsråden forklarer dette med at maksimalprisene kan settes på et feil nivå, og at det kan bli mindre attraktivt for drosjeselskaper å investere i rullestoltilpassede drosjer, blant annet fordi det vil ta lengre tid å få dekket inn investeringen en rullestoltilpasset bil representerer.

Komiteen har gjennomført en skriftlig høring som har gitt svar fra én interessent.

Komiteen er opptatt av at rullestolbrukere over hele landet skal ha et likeverdig og forutsigbart tilbud når de bestiller drosje. For mange er ikke drosjetjenester et valg i et marked, men et helt nødvendig transportmiddel for å delta i arbeid, utdanning og hverdagsliv.

Komiteen viser til at forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn (maksimalprisforskriften) i utgangspunktet gjelder for hele landet. Det er imidlertid noen unntak fra dette. Blant annet gjelder ikke forskriftens kapittel 2 for drosjetransport i kommuner med 20 000 innbyggere eller flere, og med en befolkningstetthet på 80 innbyggere per km² eller høyere.

Komiteen merker seg at det i de større kommunene antas å være et tilstrekkelig antall tilbydere av drosjetjenester og andre transporttjenester til at det blir en reell konkurranse om å tilby transport til forbrukere. I andre områder antas det å være begrenset konkurranse om å tilby transporttjenester, og at det dermed er en risiko for at aktørene vil ta urimelig høye priser i fravær av maksimalprisregulering. Komiteen viser også til Norges Handikapforbund sitt innspill om at de opplever urimelige ekstrakostnader i noen kommuner, og at det er viktig med likebehandling over hele landet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er viktig å øke seriositeten i drosjebransjen og på den måten gi kundene et bedre drosjetilbud. Det er blant annet gjeninnført krav om fagkompetanse hos innehavere av drosjeløyve, krav om sentraltilknytning og krav om bankgaranti. Tiltakene skal bidra til å luke ut useriøse aktører fra markedet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Senterpartiet, viser til at maksimalpriser er et inngripende tiltak som i noen tilfeller kan ha negative virkninger for både forbrukere og dem som tilbyr den regulerte varen eller tjenesten. Hvis maksimalprisene settes på et feil nivå, kan det føre til økte priser og/eller redusert tilgang. Maksimalpriser bør derfor kun brukes hvis det ikke finnes mindre inngripende tiltak.

Flertallet er opptatt av at grupper som er særlig avhengige av drosjetransport, har tilgang til et godt, likeverdig og rimelig drosjetilbud. Flertallet vil derfor

støtte intensjonen bak representantforslaget med å be regjeringen endre forskrift om makspriser for drosjebilkjøring slik at øvre grense for påslag for rullestol gjelder i samtlige kommuner i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at Konkurransetilsynet har ansvar for reglene som styrer hvordan drosjer kan ta betalt, og hvor mye de kan ta betalt. Konkurransetilsynet justerer jevnlig satsene i maksimalprisforskriften med utgangspunkt i en egen kostnadsindeks. Indeksen er basert på kostnadene i bransjen, heller enn «generell prisvekst».

Disse medlemmer mener at dersom det innføres et maksimalt påslag, er det rimelig at det justeres på samme måte som de andre påslagene og takstene i forskriften.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne, viser til at for å unngå at forbrukerne eller drosjenæringen opplever utilsiktede konsekvenser, vil flertallet at endringen skal evalueres og eventuelt justeres etter to år for å sikre at drosjetilbudet for rullestolbrukere ikke svekkes.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift om makspriser for drosjebilkjøring slik at øvre grense for påslag for rullestol gjelder i samtlige kommuner i hele landet. Endringen skal evalueres etter to år for å sikre at drosjetilbudet for rullestolbrukere ikke svekkes.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener personer som bruker rullestol, skal ha reell tilgang til transport uten urimelige pristillegg, og at ordninger som TT-kort i praksis ikke skal uthules av høye påslag i enkelte deler av landet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil likevel understreke at maksimalpriser er et inngripende virkemiddel som kan gi uønskede utslag dersom prisnivået settes feil, for eksempel gjennom svekkede insentiver til å tilby rullestoltilpassede kjøretøy og at prising i stedet flyttes over i andre takstledd. Disse medlemmer mener derfor at en forskriftsendring må følges tett opp med tiltak som sikrer at tilgjengeligheten av rullestoltilpassede drosjer ikke blir dårligere.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne mener markedet ikke fungerer for rullestoltilpassede drosjer, og deler Norges Handikapforbunds vurdering av at dagens ordning er diskriminerende. Sto-

re geografiske prisforskjeller undergraver prinsippet om likeverdige tjenester og står i strid med intensjonen bak maksimalprisforskriften.

Disse medlemmer understreker at i et rettferdig og demokratisk samfunn har alle like muligheter og rettigheter til å leve frie og selvstendige liv. Mobilitet er en forutsetning for deltakelse i samfunnet, og tilgang til transport er en del av grunnleggende velferd og en forutsetning for reell likestilling. En nasjonal regulering av påslaget vil sikre likebehandling og bedre forutsigbarhet. På denne bakgrunn støtter disse medlemmer forslaget om å innføre en øvre grense for påslag for rullestol i alle kommuner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti viser til at rullestolbrukere i sentrale områder ofte møter betydelig høyere påslag enn brukere i distriktene, og at dette innebærer en urimelig og belastende forskjellsbehandling. Det skaper både økonomiske og praktiske barrierer for en gruppe som allerede har flere hindre i hverdagen. Disse medlemmer viser videre til at prisvariasjonene i kommuner uten maksimalprisregulering gjør at brukerne rammes direkte og at markedet ikke fungerer for denne tjenesten, uavhengig av geografi.

Disse medlemmer merker seg statsrådets vurderinger, men deler ikke bekymringen om at et nasjonalt tak på rullestolpåslag vil svekke investeringsviljen i rullestoltilpassede kjøretøy. Fylkeskommunene har et tydelig ansvar for å sikre et tilstrekkelig drosjetilbud, også i byområdene, herunder krav om en tilstrekkelig andel rullestoldrosjer i tilknyttede sentraler. Disse medlemmer mener derfor at argumentet om svekket investeringsevne ikke kan brukes mot en nasjonal maksimalpris, dette fordi staten og fylkeskommunene både har virkemidler og myndighet til å sikre kapasitet i markedet. Staten benytter allerede slike virkemidler, blant annet avgiftsfritak og andre krav til sentralene.

Disse medlemmer viser videre til at likestillings- og diskrimineringslovverket slår fast at urimelig høy pris for drosjetransport av personer som sitter i rullestol, kan utgjøre ulovlig forskjellsbehandling. Statsrådets vurdering, om at det derfor ikke nødvendigvis er behov for ytterligere regulering, fremstår etter disse medlemmers syn som lite treffsikkert. Disse medlem-

lemmer mener myndighetene må forebygge forskjellsbehandling gjennom tydelige rammer, ikke basere rettssikkerheten til en sårbar gruppe på enkeltklager og skønnsvurderinger.

Disse medlemmer mener at et nasjonalt påslagstak er et forholdsmessig og nødvendig virkemiddel for å sikre likebehandling, rettferdige priser og et fungerende tilbud i hele landet. Et nasjonalt regelverk vil gi rullestolbrukere trygghet for at de ikke straffes økonomisk på grunn av bosted, og samtidig styrke tilliten til drosjenæringen. Disse medlemmer viser videre til at forslaget også har bred støtte blant brukerorganisasjonene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener at rullestolbrukere over hele landet skal ha et likeverdig og forutsigbart drosjetilbud. Dagens ordning rammer skjevt og fører til ulik praksis. Dette medlem mener at en nasjonal regulering av påslag for rullestoltilpasset drosje vil styrke likebehandlingen og forutsigbarheten for brukere. Videre viser dette medlem til at forslaget har støtte blant de relevante brukerorganisasjonene.

Dette medlem forutsetter at regjeringen, i forbindelse med en slik endring, sikrer at drosjeselskapene ikke innfører andre tekstelementer som i praksis gir dyrere turer for passasjerer med rullestol.

Dette medlem viser til at denne forskjellsbehandlingen må avsluttes så raskt som mulig, slik at alle som reiser med rullestol i taxi, får lik pris og like rettigheter.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen endre forskrift om makspriser for drosjebilkjøring slik at øvre grense for påslag for rullestol gjelder i samtlige kommuner i hele landet. Endringen skal evalueres etter to år for å sikre at drosjetilbudet for rullestolbrukere ikke svekkes.

Oslo, i næringskomiteen, den 12. februar 2026

Rune Støstad

leder

Ingrid Fiskaa

ordfører



Stortingets næringskomité

Deres ref
2025/3286

Vår ref
25/7503-9

Dato
6. januar 2026

Dokument 8:46 S (2025–2026) - representantforslag om å endre forskrift om makspriser for drosjebilkjøring, slik at øvre grense for påslag for rullestol gjelder i alle kommuner

Jeg viser til brev av 2. desember 2025 der Stortingets næringskomité ber om min uttalelse til representantforslag 46 S (2025–2026) fra stortingsrepresentantene Bengt Fasteraune, Geir Inge Lien og Kjersti Toppe om å endre forskrift om makspriser for drosjebilkjøring, slik at øvre grense for påslag for rullestol gjelder i alle kommuner.

I utarbeidelsen av svaret er det innhentet innspill fra Samferdselsdepartementet og Kultur- og likestillingsdepartementet.

Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn (maksimalprisforskriften) gjelder i utgangspunktet for hele landet. Det er imidlertid noen unntak fra dette. Blant annet gjelder ikke forskriftens kapittel 2 for drosjetransport i kommuner med 20 000 innbyggere eller flere, og med en befolkningstetthet på 80 innbyggere per km² eller høyere. Slike områder omtales heretter som «sentrale områder». Grunnen til at maksimalprisforskriftens kapittel 2 ikke gjelder i sentrale områder, er at det antas å være et tilstrekkelig antall tilbydere av drosjetjenester og andre transporttjenester til at det blir en reell konkurranse om å tilby transport til forbrukere. I andre områder antas det å være begrenset konkurranse om å tilby transporttjenester, og at det dermed er en risiko for at aktørene vil ta urimelig høye priser i fravær av maksimalprisregulering.

Maksimalprisforskriftens kapittel 2 setter begrensninger for hvor høye takster og tillegg som kan tas for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn i områder med lav befolkning og befolkningstetthet, og hvor det er fire eller færre passasjerer. Etter § 11 kan det kreves tillegg på inntil 63 kroner per tur for drosjetransport av passasjerer som sitter i rullestol under transporten. Maksimalpriser er et inngripende tiltak som kan ha negative virkninger for både forbrukere og dem som tilbyr den regulerte varen eller tjenesten. Hvis maksimalprisene

settes på et feil nivå, kan det føre til økte priser og/eller redusert tilgang. Maksimalpriser bør derfor kun brukes hvis det ikke finnes mindre inngripende tiltak.

Regjeringen har igangsatt et omfattende arbeid for å øke seriøsiteten i drosjebransjen og på den måten gi kundene et bedre drosjetilbud. Det er blant annet gjeninnført krav om fagkompetanse hos innehavere av drosjeløyve, krav om sentraltilknytning og krav om bankgaranti. Tiltakene skal bidra til å luke ut useriøse aktører fra markedet.

Siden 2014 har det vært en nedgang i antall rullestoltilpassede biler.¹ Å innføre et maksimalt tillegg for drosjetransport av passasjerer som sitter i rullestol, kan føre til at drosjetilbudet for rullestolbrukere svekkes ytterligere. Grunnen til det er at det vil bli mindre attraktivt for drosjeselskaper å investere i rullestoltilpassede drosjer, og å tilby drosjetransport til rullestolbrukere, blant annet fordi det vil ta lengre tid å få dekket inn investeringen en rullestoltilpasset bil representerer.

Videre er det ikke gitt at et nasjonalt maksimalt tillegg for drosjetransport av passasjerer som sitter i rullestol vil være et effektivt virkemiddel for å sikre at rullestolbrukere ikke betaler høye priser. De aktørene som velger å tilby rullestoltransport, kan potensielt omgå et nasjonalt maksimalpåslag for rullestoltransport gjennom å øke sine øvrige takstelementer (for eksempel pris per kilometer kjørt) for transport av rullestolbrukere. For å unngå at rullestolbrukere får høyere drosjepriser enn andre, kan det derfor ikke utelukkes at det vil måtte innføres andre tiltak i tillegg, som for eksempel maksimalpriser for alle takstelementene, eller en begrensning i muligheten til å ta andre takster for rullestolbrukere. En maksimalprisregulering av alle takstelementene vil gjøre at tilbydere av drosjetransport til rullestolbrukere vil miste ytterligere fleksibilitet i sin prissetting, noe som vil øke vanskelighetene deres med å få dekket inn investeringer.

Ifølge likestillings- og diskrimineringsloven § 7, jf. § 6, er det ulovlig å behandle en person dårligere enn andre ville ha blitt behandlet i en tilsvarende situasjon, på grunn av funksjonsnedsettelse. Loven gjelder på alle samfunnsområder, inkludert drosjetransport. Det følger av loven § 9 at forskjellsbehandling er lovlig dersom den (1) har et saklig formål, (2) er nødvendig for å oppnå formålet og (3) ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller de som forskjellsbehandles. Disse vilkårene må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Likestillings- og diskrimineringsombudet har tidligere kommet frem til at vesentlig høyere priser for drosjetransport med personer som sitter i rullestol, kan utgjøre et brudd på loven.² Dette kan tale for at det ikke er nødvendig med nye regler, for å begrense forskjellsbehandling av rullestolbrukere i drosjebransjen.

Regjeringen er opptatt av at grupper som er særlig avhengige av drosjetransport har tilgang til et godt og rimelig drosjetilbud, og vurderer at dette oppnås best med andre tiltak enn gjennom et maksimalt tillegg for rullestoltransport i hele landet. For å bidra til et bedre tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne har regjeringen allerede fritatt rullestoltilpassede

¹ NOU 2023:22 *På vei mot en bedre regulert drosjenæring – Delutredning 1 fra Drosjeutvalget*, kapittel 7.5.

² [11/402: Ulovlig forskjellsbehandling av taxikunder med rullestol - Arkiv](#)

drosjer fra engangsavgiften. Undersøkelser gjort etter at tiltaket ble innført, viser at det allerede kan ha motvirket nedgangen i antall rullestoltilpassede biler.³ Regjeringen har også innført krav om at drosjesentraler må sørge for at en tilstrekkelig andel av drosjene som er tilknyttet dem, er rullestoldrosjer.⁴ Dersom sentralene ikke har en tilstrekkelig andel tilknyttede rullestoldrosjer, kan fylkeskommunene pålegge retting.

Regjeringen har videre innført et krav om at alle sentraler skal ha en klageordning, jf. § 9 d første ledd i yrkestransportloven. Dette innebærer at dersom en kunde mener at prisen de har betalt for sin drosjetur ikke er riktig, for eksempel at den er diskriminerende, kan kunden klage til sentralen drosjen de har reiste med er tilknyttet. Videre har regjeringen fra og med 1. juli 2026 innført krav om internkontroll for drosjesentraler, noe som vil kunne bidra til økt regeletterlevelse i drosjebransjen.

Jeg vil også vise til at drosjetilbudet varierer mellom ulike geografiske områder. Regjeringen har endret regelverket slik at dersom fylkeskommunene vurderer at det i enkelte områder ikke er et tilfredsstillende tilbud, herunder til rullestolbrukere, kan de iverksette tiltak. Fylkeskommunene kan utlyse kontrakter om enerett med krav om rullestoltilpassede drosjer der det er nødvendig, jf. yrkestransportlova § 9 a. Dersom en slik kontrakt utlyses og tildeles, kan fylkeskommunen i kontrakten fastsette prisene rullestolbrukere skal betale. Det kan i kontrakten også bestemmes at fylkeskommunen skal subsidiere deler av prisen.

Avslutningsvis vil jeg understreke at jeg deler representantenes bekymringer for at rullestolbrukere får høye tillegg når de benytter drosjetransport. Regjeringen har innført flere tiltak for at grupper som er avhengige av drosjetransport skal få et godt og rimelig drosjetilbud, som nærmere omtalt over. Sammen med gjeldende regelverk, mener jeg at regjeringens tiltak vil bidra til å sikre rullestolbrukere et godt drosjetilbud.

Med hilsen



Cecilie Terese Myrseth

³ NOU 2023:22 *På vei mot en bedre regulert drosjenæring – Delutredning 1 fra Drosjeutvalget*, kapittel 7.5.

⁴ Jf. lov om endringer i yrkestransportlova § 9 d andre ledd.

