



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Næringsministeren

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 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.

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 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.