

Høringsnotat

**Mulig forlengelse av forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig
drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt**

1	Innledning.....	3
2	Gjeldende rett.....	4
2.1	Lov om pristiltak	4
2.2	Maksimalprisforskriften	4
2.3	Yrkestransportforskriften	4
3	Om spotmarkedet for drosjeturer	4
4	Om gjeldende forskrift om midlertidige maksimalpriser	7
4.1	Nivået på de midlertidige maksimalprisene.....	7
4.2	Tillegg for bompenger	7
5	Regjeringens øvrige arbeid med drosjenæringen	8
5.1	Sentraltilknytningsplikt.....	8
5.2	Prop. 139 L (2024–2025).....	9
6	Forskriftshjemmelen i pristiltaksloven § 1	9
7	Forholdet til EØS-avtalen	10
8	Vurdering av om regjeringens øvrige tiltak har hatt tilstrekkelig effekt.....	10
9	Departementets vurdering.....	11
9.1	Generelt om virkninger av maksimalpriser	11
9.2	Virkninger av gjeldende forskrift	12
9.3	Vurdering av om forskriften bør forlenges.....	16
9.4	Varighet ved eventuell forlengelse.....	16
10	Økonomiske og administrative konsekvenser	17
11	Forslag til forskrift dersom forlengelse	19

1 Innledning

Nærings- og fiskeridepartementet hører med dette om forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt skal forlenges frem til 31. desember 2026. Forskriften innebærer midlertidige maksimalpriser for praiing¹ av løyvepliktig drosjetransport i områder hvor det ikke allerede gjelder maksimalpriser.

Innføringen av maksimalprisene 15. januar 2025 fulgte opp Stortingets anmodningsvedtak nr. 68 av 4. desember 2023. Anmodningsvedtaket lyder «Stortinget ber regjeringen i løpet 2024 om å innføre midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn i områder også uten eneretter for å gjenopprette tilliten til drosjeprisene, så fremt dette er mulig». Et forslag til forskrift som fulgte opp anmodningsvedtaket ble sendt på høring 4. juli 2024.²

Formålet med forskriften er å hindre at drosjekunder i sentrale områder får urimelige og uforutsigbare priser på drosjereiser. Drosjekunder som praier drosje fra gate og holdeplass er ofte ikke kjent med prisen på forhånd, i motsetning til ved forhåndsbestilling via app, telefon eller på andre måter. Bakgrunnen for forskriften var at det ble oppdaget tilfeller hvor forbrukere betalte urimelig mye for drosje ved praiing. Forskriften er ment å adressere dette ved at den er rettet mot praiing av drosje. Sammen med regjeringens andre tiltak overfor drosjebransjen (omtalt i kapittel 6), skal maksimalprisene for praiing bidra til å luke ut useriøse aktører fra markedet. Høringsnotatet av 4. juli 2024 beskriver nærmere bakgrunnen for forskriften og departementets vurderinger.

Maksimalprisene gjelder i utgangspunktet i ett år, frem til 15. januar 2026. I forbindelse med innføringen av forskriften ble det presisert at dersom regjeringens øvrige tiltak ikke har rukket å få tilstrekkelig effekt før forskriften utløper, vil det vurderes å forlenge forskriften.³

Departementet ønsker høringsinstansenes syn på om den midlertidige forskriften bør forlenges eller ikke. Departementet ønsker særlig tilbakemeldinger om

- hvordan de midlertidige maksimalprisene har fungert
- maksimalprisene er godt nok kjent blant drosjekunder og aktører i næringen
- drosjekunder får et pristilbud/blir informert om prisen ved praiing av taxi
- maksimalprisene har ført til lavere eller høyere priser for praiing
- maksimalprisene har ført til større forutsigbarhet for drosjekunder som praier drosje

¹ I høringsnotatet brukes begrepet praiing om kjøp av enkeltturer med drosje, uten forhåndsbestilling via app, telefon eller på andre måter. Markedet for praiing av drosje fra gate eller holdeplass vil i dette høringsnotatet omtales som spotmarkedet. Der begrepene «praiemarkedet» eller «holdeplassmarkedet» benyttes vises det til praiing fra henholdsvis gate eller holdeplass.

² <https://www.regjeringen.no/contentassets/1643999b3c8d40b2834cc2dfde5d0eab/horingsnotat.pdf>

³ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/innforer-maksimalpriser-for-praiing-av-drosje/id3079509/>

- det oppleves at maksimalprisene ikke overholdes, og mulige årsaker til det
- mulige negative konsekvenser av de midlertidige maksimalprisene
- fordeler og ulemper ved å forlenge de midlertidige maksimalprisene
- hvordan regjeringens øvrige innførte, eller planlagt innførte, tiltak overfor drosjebransjen påvirker virkningen av og behovet for maksimalpriser (for eksempel krav om sentraltilknytning, internkontroll og tilknytning til kun én sentral)
- forslag til forbedringer av forskriften og takstsystemet for maksimalprisene
- nivået på de midlertidige maksimalprisene er riktig
- lengden på en eventuell forlengelse av de midlertidige maksimalprisene

2 Gjeldende rett

2.1 Lov om pristiltak

Lov om pristiltak av 11. juni 1993 nr. 66 (pristiltaksloven) forbyr urimelige priser, og åpner for prisregulering både i forskrift og enkeltvedtak. Pristiltaksloven er nærmere beskrevet i kapittel 4.1 i høringsnotatet av 4. juli 2024.

2.2 Maksimalprisforskriften

Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn (maksimalprisforskriften) ble fastsatt av Konkurransetilsynet 30. september 2010 med hjemmel i pristiltaksloven, jf. delegeringsvedtak 17. desember 1993 nr. 1314. Formålet er å sikre at prisene for drosjetjenester ikke blir urimelig høye i områder hvor markedet ikke er stort nok for tilstrekkelig konkurranse.

Maksimalprisforskriften er nærmere beskrevet i kapittel 4.2 i høringsnotatet av 4. juli 2024.

2.3 Yrkestransportforskriften

Ifølge lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 9 a kan en fylkeskommune tildele eneretter for løyvehavere i kommuner innenfor fylkeskommunens grenser. Enerett kan ikke tildeles i kommuner med mer enn 20 000 innbyggere og en befolkningstetthet på mer enn 80 innbyggere per kvadratkilometer jf. yrkestransportforskriften § 48a. Den geografiske avgrensningen av et enerettsområde følger kommunegrensene. Maksimalprisreguleringen beskytter derfor kundene i enerettsområder mot at tilbydere av drosjetjenester utnytter eneretten til å ta for høye priser.

3 Om spotmarkedet for drosjeturer

Drosjemarkedet i Norge kan overordnet deles i enkeltturmarkedet og kontraktmarkedet. Kontraktmarkedet omfatter drosjetjenester for private og offentlige oppdragsgivere der

vilkårene for transporten er fastsatt i avtale mellom oppdragsgiver og tilbyder. Enkeltturmarkedet omfatter kjøring basert på bestilling av en enkelt reise (bestillingsmarkedet) eller praiing av drosje på gaten eller holdeplass (spotmarkedet).

I en spørreundersøkelse gjennomført av Menon Economics (Menon) i 2023 svarte 14 % av forbrukerne at de praiet sin siste drosjereise. I en tilsvarende undersøkelse fra Forbrukerrådet i 2019 svarte 17 % det samme, noe som tyder på at spotmarkedet har blitt mindre etter drosjereformen.^{4,5} Andelen som praiser er noe større i de mest og minst sentrale kommunene, enn i middels sentrale kommuner. I samme periode har andelen som bestiller drosjetjenester via app/nettside økt fra 14 % til 24 %, noe som kan tyde på at flere som ellers ville praiet, har gått over til å bruke plattformselskaper.

Spørreundersøkelser utført av Menon blant løyvehavere/drosjesjåfører tyder på at løyvehavere/sjåfører tilknyttet plattformselskaper i liten grad tar oppdrag i spotmarkedet.⁶ Spotmarkedet er dermed preget av løyvehavere/sjåfører tilknyttet drosjesentraler, og løyvehavere/sjåfører som hverken er tilknyttet drosjesentral eller plattformselskap, ofte omtalt som «friåkere». Fra og med 1. april 2025 må alle drosjer i Norge være tilknyttet en drosjesentral, såfremt de ikke er omfattet av unntaksregler.

Sjåfører tilknyttet drosjesentraler benytter ofte sentralens takstsystem, også når de tar oppdrag i spotmarkedet, men det finnes også sentraler som overlater prissettingen til løyvehaverne eller som ikke krever eksklusiv rett til formidling av drosjetjenester. Departementet kan heller ikke utelukke at det finnes sentraler som kun tilbyr tjenester i spotmarkedet. Sjåfører som ikke er tilknyttet en sentral, eller de som er tilknyttet en sentral som ikke krever bruk av sentralens takster, kan sette egne priser når de kjører i spotmarkedet. Forbrukere i spotmarkedet kan derfor risikere å betale en relativt høy pris for sin drosjetur.

Urimelig høye priser i spotmarkedet har fått en viss oppmerksomhet i media.⁷ Departementet er imidlertid ikke kjent med at det foreligger data for prisnivået i spotmarkedet, eller for hvor ofte forbrukere får svært høye priser i spotmarkedet. I en spørreundersøkelse gjennomført i 2023 av Menon fremgår det at rundt 3 % av forbrukerne hadde hatt negative opplevelser med en taxisjåfører knyttet til uenighet om pris de siste årene. Dette er lavere enn før drosjereformen. Undersøkelsen viste at flere i sentrale områder hadde negative opplevelser av denne typen.⁸

⁴ Menon Economics (2023), kapittel 3.2.1.

⁵ Med «drosjereformen» vises det til regelverksendringene for drosjemarkedet som ble gjennomført i 2018-2020. Bakgrunnen for, og innholdet i, drosjereformen er nærmere beskrevet i høringen av gjeldende forskrift, 4. juli 2024.

⁶ Menon Economics (2023), kapittel 3.2.3.

⁷ Slettholm, A. (2022). *R.I.P. Praiing av drosje (1840–2022)*, Aftenposten. Hentet fra <https://www.aftenposten.no/meninger/kommentar/i/jlvQVz/rip-praiing-av-drosje-18402022>, 2. april 2023.

⁸ Menon Economics (2023), kapittel 6.1.2.

Av Menon (2023) fremgår det at noen små drosjesentraler, både før og etter drosjereformen, har tatt vesentlig høyere priser enn de øvrige sentralene. Slike prisforskjeller har fått oppmerksomhet i media. I en artikkel fra Dagens Næringsliv⁹ kommer det frem at det er store forskjeller i priser mellom drosjesentraler som kjører mellom Oslo S og Gardermoen. Det fremgår at prisene er lavere når reisen forhåndsbestilles, enn når forbruker praier.

Departementet er ikke kjent med at det foreligger data på prisutviklingen for drosjetjenester praiet fra holdeplass. Aarhaug m.fl. (2023) har, på bakgrunn av kommunikasjon med flytaxi, inntrykk av at prisen på turer bestilt fra Oslo lufthavn har gått ned siden drosjereformen. Aktørene tilskriver i hovedsak prisendringen til endringer i reguleringen av holdeplassen på Oslo lufthavn (innføring av bestillingsløsning), som ble implementert i 2021.

Avinor er i gang med å anskaffe løsninger for håndtering av taxi- og busstrafikk på tvers av de større lufthavnene som Avinor opererer.¹⁰ Dette innebærer blant annet å sette opp bookingautomater hvor forbrukerne kan få oversikt over vilkårene til ulike drosjetilbydere, og bestille drosjereise. Oslo lufthavn har hatt en slik bestillingsløsning siden 2021. Videre har Bane NOR satt opp lignende bestillingsløsninger på Oslo S. Løsningen kan bidra til å styrke konkurransen mellom drosjeaktørene, og gi kundene god oversikt over drosjetilbudet slik at det blir lettere for dem å unngå urimelig høye priser. På den andre siden har løsningen blitt kritisert for at den medfører at den midlertidige forskriften gjelder for færre av turene som kjøres fra berørte holdeplasser, ettersom bestilling av drosje fra automatene regnes som forhåndsbestilling. Det har også blitt trukket frem at løsningen fungerer som et fordyrende mellomledd, som i siste instans kan føre til økte drosjepriser.¹¹

Menon (2023) viser til at forbrukere kan unngå å bli utnyttet i spotmarkedet ved å praie en drosje tilknyttet en kjent drosjesentral, eller ved å be om pristilbud før drosjereisen starter. En av Menons spørreundersøkelser viser at bare 42 % av sjåførene som får oppdrag gjennom praing alltid eller ofte gir pristilbud før reisen starter, på tross av at tilbydere av drosjetjenester er pålagt til uoppfordret å gi forbrukerne pristilbud før reisen begynner.¹² Menon antar at det vil bli færre tilfeller av utnyttelse etter hvert som forbrukerne blir mer oppmerksomme på risikoen knyttet til å benytte friåkere i spotmarkedet, og muligheten for å unngå utnyttende praksis.

⁹ Dagens Næringsliv (2024). *1000 kroner i prisforskjell på samme taxitur: - Det skal ikke være slik.* <https://www.dn.no/samferdsel/taxi/flytoget/stortinget/1000-kroner-i-prisforskjell-pa-samme-taxitur-det-skal-ikke-vare-slik/2-1-1603533>. 3. mars 2024.

¹⁰ [Avinor AS - T-192291 - RFI Markedsdialog - Avtale om Trafikkstyring forplass | Doffin, Database for offentlige anskaffelser](#)

¹¹ [Taxi, Kø | Raser mot taxi-grep på Oslo S: – Veldig alvorlig](#)

¹² Fastsett i kapittel 7B av forskrift om prisopplysninger mv. for varer og tjenester.

4 Om gjeldende forskrift om midlertidige maksimalpriser

I høringsnotatet av 4. juli 2024, beskrives innretningen av forskriftsforslaget i kapittel 11. Etter høringen ble det gjennomført endringer knyttet til nivået på maksimalprisene, og muligheten for å ta tillegg for bompenger.

4.1 Nivået på de midlertidige maksimalprisene

Maksimalprisene består av flere ulike takster. Det er blant annet egne takster for start av drosjereiser (starttakster), for antall kilometer kjørt (avstandstakst), og for antall timer kjørt (tidstakst).

Nivået på takstene i gjeldende forskrift, er satt med utgangspunkt i takstene i maksimalprisforskriften. Ettersom de midlertidige maksimalprisene skal gjelde for kommuner med større befolkning eller befolkningstetthet, ble det vurdert som nødvendig å gjøre enkelte tilpasninger.

I maksimalprisforskriften er det to avstandstakster; én lav takst for de første 10 kilometerne av reisen, og én høy takst for kjøring utover 10 kilometer. Ettersom de midlertidige maksimalprisene skal gjelde for tettbebygde områder, hvor den enkelte drosjereise typisk er kortere, vil en lav avstandstakst på de første 10 kilometerne ha en større innvirkning på aktørens inntjening. I den midlertidige forskriften er det derfor en felles avstandstakst for hele reisen, som er satt lik gjennomsnittet av de to avstandstakstene i maksimalprisforskriften.

I forbindelse med høringen av den midlertidige forskriften, mottok departementet flere tilbakemeldinger om at takstene i maksimalprisforskriften var for lave for drosjeaktører i sentrale områder. På bakgrunn av høringsinstansenes innspill, og en gjennomgang av prisene til et utvalg drosjeselskaper som opererer i sentrale områder, ble start- og tidstakstene i den midlertidige forskriften satt 30 % høyere enn i maksimalprisforskriften.

4.2 Tillegg for bompenger

I maksimalprisforskriften er det, i henhold til § 10 første ledd, ikke tillatt å kreve tillegg for passering av bomring. Med bomring menes de bompengeanlegg som til enhver tid defineres som bomring av Vegdirektoratet. Etter andre ledd kan det kreves tillegg for å dekke utgifter til bompasseringer som ikke omfattes av første ledd, fergebilletter og parkeringsavgift. Slike utgifter kan også kreves dekket ved tilkjøring og kjøring uten passasjer tilbake til holdeplass. Etter tredje ledd skal passasjerer ikke betale mer enn rabattprisen, dersom drosjebilen benytter seg av rabattordninger.

I høringsnotatet fra 2024 foreslo departementet å ta inn tilsvarende bestemmelser i forskriften om midlertidige maksimalpriser, med en endring i første ledd for å åpne for at det kan kreves tillegg for passering av bomring. Begrunnelsen var at antall bomringer i områder med lav befolkningstetthet er færre og at det også i slike områder er flere omkjøringsveier hvor det ikke er bomringer. I tettbebygde strøk er det sannsynlig at en drosjetur passerer flere bomringer og at det ikke finnes effektive omkjøringsveier. Som

følge av dette kan det ha større konsekvenser for sjåførenes inntjening i tettbebygde strøk, og dermed også for omfanget av drosjetilbudet, dersom drosjesjåfører ikke kan videreføre bompenger til kundene i disse områdene.

I forbindelse med høringen av forskriften mottok departementet tilbakemeldinger om at det kan være vanskelig å kombinere en åpning for å ta tillegg for passering av bomring, med bestemmelsen i tredje ledd om at passasjerer ikke skal betale mer enn rabattprisen, dersom drosjebilen benytter seg av rabattordninger. Fordi ulike drosjeaktører benytter ulike rabattordninger, kan det være vanskelig å beregne hvor stort tillegg som kan tas for passering av bomring. På bakgrunn av dette ble bestemmelsen om rabattordninger fjernet.

5 Regjeringens øvrige arbeid med drosjenæringen

Regjeringen har innført flere nye regler i drosjenæringen for å styrke seriøsiteten i bransjen. Reglene som ble innført i 2023 om bankgaranti, taklampe, dokumentasjon på godkjent taksameter og gjeninnføring av fagkompetansekrav for løyvehavere er nærmere omtalt i høringsnotatet av juli 2024. Formålet med denne delen av notatet er å gi en oppdatering på utviklingen som har skjedd etter at høringsnotatet av juli 2024 ble publisert.

5.1 Sentraltilknytningsplikt

Ved Prop. 39 L (2023-2024) «Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje)» ble det foreslått å innføre en sentraltilknytningsplikt for drosjeløyvehavere og krav om sentralløyve med tilhørende objektive krav for de som ønsker å drive drosjesentral. Sentralene ble foreslått pålagt plikter knyttet til innsamling, lagring og oversendelse av informasjon til offentlige myndigheter, opprettelse av en klageordning, samt ansvar for å knytte til seg kjøretøy utstyrt for transport av personer med nedsatt funksjonsevne.

Proposisjonen ble endelig behandlet av Stortinget 5. mars 2024.¹³ Forslaget til lov ble vedtatt i tråd med regjeringens forslag, og endringene i yrkestransportloven trådte i kraft 1. september 2024.¹⁴ Det ble samtidig innført en overgangsperiode frem til 1. mars 2025 for å gi løyvehavere som ikke var tilknyttet en sentral tid til å få på plass en sentraltilknytning.¹⁵ Denne ble senere utvidet til 1. april 2025.¹⁶

¹³ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=96909#step-link-4>

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nye-drosjeregler-fra-1.-september/id3046653/>

¹⁵ <https://www.regjeringen.no/contentassets/482fac0b7b5546a2a83a5f59714cf3f3/horingsnotat-forslag-til-endringer-i-yrkestransportforskriften-dispensasjon-fra-sentraltilknytningsplikt-827794844.pdf>

¹⁶ [Fastsettelse av endringer i yrkestransportforskriften - dispensasjon fra sentraltilknytningsplikten og utsettelse av fristen for når løyvehaver må være tilknyttet en drosjesentral](#)

5.2 Prop. 139 L (2024–2025)

SD sendte 9. mai 2025 Prop. 139 L (2024–2025) til Stortinget for behandling.¹⁷

Proposisjonen inneholder forslag til tiltak for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet. Proposisjonen inneholder også forslag til innføring av internkontroll for aktørene i drosjenæringen, krav om at løyvehavere kun kan være tilknyttet én sentral og krav til registrering i kontrollutrustning mv. Regelverksendringene ble vedtatt av Stortinget 13. juni 2025, jf. Lovvedtak 133 (2024–2025).

Prop. 139 L (2024–2025) er en oppfølging av Drosjeutvalgets andre delutredning. Formålet er blant annet å legge til rette for et tilfredsstillende drosjetilbud og bedre regeletterlevelse. Bedre regeletterlevelse skal bidra til en ryddig næring med hvit økonomi, personsikkerhet og forbrukervern.¹⁸ Innføring av internkontroll, krav om tilknytning til kun én sentral og krav til registrering i kontrollutrustning kan være særlig relevant for vurderingen av behovet for maksimalpriser for prising.

Kravet om internkontroll i både sentralens egen virksomhet og i tilknyttede løyvehaveres virksomhet, skal sikre at de gjeldende kravene til aktørene i næringen planlegges, organiseres, utføres og vedlikeholdes i samsvar med relevant regelverk. Tiltaket forventes å bidra til økt regeletterlevelse i næringen for alle aktører. Fylkeskommunene skal være tilsynsmyndighet for internkontrollen.

Kravet om at løyvehaver kun kan være tilknyttet én sentral forventes å bidra, sammen med internkontrollen, til at sentralen får økt kontroll med tilknyttede løyvehavere. Dette vil bidra til å fange opp løyvehavere eller sjåfører som jukser. Kravet om tilknytning til kun én sentral vil også bidra til at politiet får enklere tilgang til drosjens posisjonsdata for å oppklare uønskede hendelser som skjer i forbindelse med drosjeturen. I tillegg gjør kravet det enklere for kundene å klage når det kun er én sentral å forholde seg til. Det er fortsatt mulig for løyvehavere å være tilknyttet flere formidlere, da salg og formidling av drosjetjenester ikke er noe som er definert som en lovpålagt oppgave for sentraler.

Kravet om at all betaling for løyvepliktig transport blir registrert i godkjent kontrollutrustning, åpner for at myndighetene kan stille teknologinøytrale krav til kontrollutrustning i forskrift. Kravet om at bestilt drosjetransport automatisk skal registreres i kontrollutrustning, med fast tilknytning til bilen, skal særlig bidra til å sikre hvit økonomi og regeletterlevelse.

6 Forskriftshjemmelen i pristiltaksloven § 1

Departementet vurderer at forskriften kan hjemles i pristiltaksloven § 1. Departementet viser til en nærmere vurdering av forskriftshjemmelen i pristiltaksloven § 1, i kapittel 7 i høringsnotatet av 4. juli 2024

¹⁷ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-139-l-20242025/id3099431/>

¹⁸ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/foreslar-flere-endringer-for-a-fa-en-serios-og-trygg-bransje/id3099765/>

7 Forholdet til EØS-avtalen

Departementet vurderer at forskriften er forenelig med EØS-avtalen. Departementet viser til en nærmere vurdering av forholdet til EØS-avtalen, i kapittel 8 i høringsnotatet av 4. juli 2024.

8 Vurdering av om regjeringens øvrige tiltak har hatt tilstrekkelig effekt

I dette kapitlet vurderes det om regjeringens øvrige tiltak har hatt tilstrekkelig effekt på seriøsiteten i drosjebransjen og tilliten til drosjeprisene til at det ikke lengre er nødvendig med maksimalpriser for praing i sentraler områder.

Kravene til fagkompetanse og bankgaranti som ble innført i 2023 skal bidra til mer kunnskap og stabilitet i næringen. Økt kunnskap blant løyvehaverne kan bidra til bedre regeletterlevelse for aktører som ønsker å følge regelverket. Krav om fagkompetanse er imidlertid ikke alene tilstrekkelig til å sikre regeletterlevelse i næringen. Krav om fagkompetanse er et godt tiltak for å bidra til at det blir færre regelbrudd som følge av manglende kunnskap om regelverket, men kravet vil ikke hindre eventuelle tilfeller der regelverket brytes med vilje.

En fungerende sentraltilknytningsplikt kan ha en effekt på behovet for, og virkningene av, de midlertidige maksimalprisene. Som del av lovendringen som ble vedtatt ved Stortingets behandling av Prop. 39 L (2023-2024) Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje), ble det innført en bestemmelse som pålegger drosjesentraler å ha en klageordning. Klageordningen skal gi kunder, og andre med klageinteresse, muligheten til å klage på blant annet pris på drosjetjenester. Videre er sentralen forpliktet til å sørge for at kunden blir opplyst om klageretten, og muligheten for å sende klagen til Forbrukertilsynet dersom kunden ikke får medhold i sin klage. Løyvehavere er også forpliktet til å registrere betaling for drosjetransport i et taksameter hos en drosjesentral løyvehaveren er tilknyttet.

Sentraltilknytningsplikten vil kunne øke sannsynligheten for at det blir oppdaget dersom aktørene bryter regelverket, inkludert de midlertidige maksimalprisene. Dette vil kunne virke avskrekkende. Plikten for sentralene til å ha en intern klageordning, vil kunne gjøre det lettere for forbruker å klage dersom sjåføren bryter regelverket eller opptrer useriøst. Plikten for løyvehavere til å rapportere informasjon inn til sentralene vil gjøre det lettere for sentralene å oppdage brudd på regelverket.

Sentraltilknytningsplikten er imidlertid ingen garanti mot at regelverket brytes. Den enkelte sjåfør vil kunne skjule transaksjoner for sentralen, gjennom å be kunden betale via Vipps eller med kontanter. Det kan også tenkes at den enkelte sentralen systematisk lar være å behandle klager. Det er kun politiet som har myndighet til å ilegge straff ved brudd på forskriften, noe som kan gjøre det lite aktuelt for forbrukere å ta klagen videre dersom sentralen avviser den.

Sentraltilknytningsplikten trådte først i kraft fra og med 1. april 2025. Tiltaket har dermed ikke fått virke lenge nok til at departementet med sikkerhet kan si at den har økt seriositeten i drosjebransjen tilstrekkelig til at tilliten til drosjeprisene er gjenopprettet, og at det av den grunn ikke er behov for maksimalpriser for praiing. Dette kan tale for å forlenge maksimalprisene.

Som omtalt i kapittel 5.4 vil det bli innført flere nye reguleringer i drosjebransjen. Blant annet har Stortinget vedtatt at løyvehavere kun kan være tilknyttet én sentral. Dette er en innstramming fra dagens regler hvor det er mulig med tilknytning til flere sentraler samtidig. Videre har Stortinget vedtatt at hver sentral vil få en plikt til å sørge for at det blir innført og utøvd internkontroll i egen og tilknyttet løyvehavers virksomhet. Dette vil innebære skjerpet kontroll med virksomheten til løyvehaverne, og potensielt også til skjerpet kontroll med at prisreguleringer følges.¹⁹

Som omtalt i kapittel 3, har Avinor og Bane NOR satt opp bestillingsløsninger for drosjetransport på henholdsvis Oslo Lufthavn og Oslo S. Videre planlegger Avinor å utvide løsningen til de større lufthavnene. Avinor og Bane NOR sine tiltak kan potensielt bidra til å redusere risikoen for urimelig prising, og dermed til å redusere behovet for forskriften.

Siden nye innstramminger og reguleringer av drosjebransjen er på vei, kan en videreføring av maksimalprisene for praiing medføre økt risiko for overregulering av bransjen og økte kostnader ved å drive drosjevirkosomhet. Det kan igjen øke risikoen for at flere aktører enn nødvendig trer ut av markedet, og dermed at drosjetilbudet svekkes. Departementet ønsker innspill fra høringsinstansene om hvorvidt tiltakene som er innført, og som er vedtatt innført, virker inn på behovet for å forlenge forskriften om midlertidige maksimalpriser.

9 Departementets vurdering

9.1 Generelt om virkninger av maksimalpriser

Uansett hvordan en maksimalpris innrettes vil den kunne ha uheldige effekter. Dersom maksimalprisen settes under markedsprisen vil det oppstå et samfunnsøkonomisk tap ved at aktørene som reguleres velger å produsere mindre eller å tre ut av markedet. Samtidig vil noen kunder som ikke ønsket å kjøpe den regulerte varen eller tjenesten til markedspris etterspørre den ved den nye maksimalprisen. Kombinasjonen av disse effektene vil være at det oppstår mangel på den regulerte varen eller tjenesten.

Dersom maksimalprisen settes over markedsprisen kan det medføre et samfunnsøkonomisk tap ved at prisen øker, og at etterspørselen reduseres. Dersom konkurransen i det regulerte markedet ikke fungerer godt nok, kan maksprisen føre til høyere priser i markedet ved å legge til rette for stilltiende prissamarbeid. I slike tilfeller vil maksimalprisen i praksis kunne bli en fastpris. Kunder vil da etterspørre mindre av den

¹⁹ Lovvedtak 133 (2024–2025). <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Beslutninger/Lovvedtak/2024-2025/vedtak-202425-133/>.

regulerte varen eller tjenesten enn de ellers ville ha gjort. En makspris høyere enn markedsprisen i et marked med god konkurranse vil vanligvis ikke ha noen effekt på prissettingen. Det vil være den minst uheldige effekten, men vil samtidig innebære at det går med ressurser til en regulering som det ikke er behov for.

Både dersom maksimalprisen settes lavere enn markedsprisen, og dersom den settes litt høyere enn markedsprisen, kan den begrense aktørenes mulighet til å prisdifferensiere, altså å ta ulik pris avhengig av hvilket marked det er snakk om, hvilket tidspunkt tjenesten tilbys eller andre forhold. Det kan være rasjonelt for drosjeselskapene å prisdifferensiere dersom det er ulike kostnader knyttet til å tilby drosjetjenester avhengig av, for eksempel, geografisk område eller tidspunkt. Det kan også være rasjonelt for drosjeselskapene å sette prisen basert på observert tilbud og etterspørsel i markedet, såkalt dynamisk prising. Prisdifferensiering er vanligvis samfunnsøkonomisk lønnsomt, blant annet fordi det bidrar til å tiltrekke flere sjåfører til områder som har lavere tilbud enn etterspørsel.

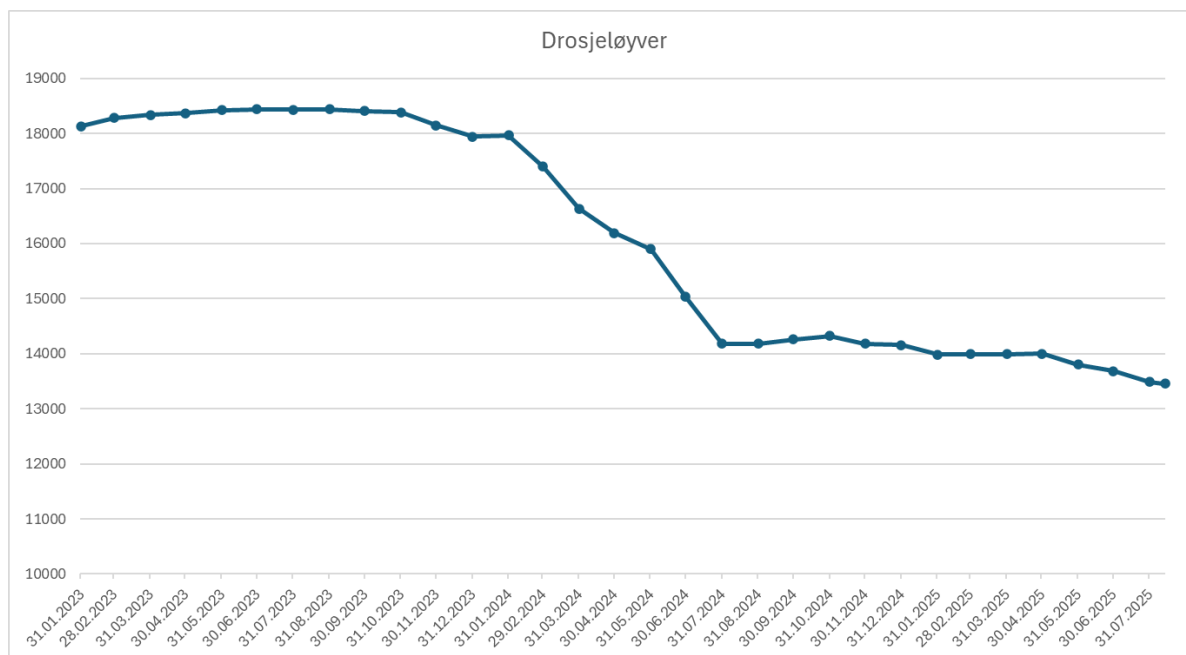
9.2 Virkninger av gjeldende forskrift

Ettersom de midlertidige maksimalprisene kun har hatt effekt siden 15. januar 2025, er det vanskelig å vurdere virkningene av tiltaket. Departementet er ikke kjent med at det foreligger detaljerte data for prisene eller omfanget av drosjetilbudet i ulike deler av drosjemarkedet, for tidsrommet etter at forskriften trådte i kraft.

Virkninger på drosjetilbudet

Departementet har hentet inn data fra Transportløyverregisteret om utviklingen i antall løyver, for å kunne vurdere om forskriften har ført til endringer i drosjetilbudet.²⁰ I tabellen under fremgår det at antall drosjeløyver falt vesentlig i perioden fra 31. januar 2024 frem til 31. juli 2024, men at antall drosjeløyver siden har vært forholdsvis stabil. Ettersom forskriften trådte i kraft 15. januar 2025, gir ikke dette noen indikasjoner på at forskriften har påvirket antall drosjeløyver i Norge. Det kan imidlertid ikke utelukkes at utviklingen ville vært en annen i fravær av forskriften. Tabellen viser imidlertid at det har vært en ytterligere nedgang i antall drosjeløyver fra 1. april 2025, som er datoen for når kravet om sentraltilknytning ble gjeldende.

²⁰ Data fra Transportløyverregisteret: transportloyve.no/sok.asp



Transportløyvereregisteret gir kun data om antall løyver som har blitt utstedt i ulike fylker. Ettersom departementet ikke har data på kommunenivå, er det utfordrende å vurdere om forskriften har ført til at utviklingen i antall utstedte løyver i kommunene der forskriften gjelder, er vesentlig annerledes enn i kommuner som ikke påvirkes av forskriften. Dataene gir ingen klare indikasjoner på at utviklingen i antall løyver er vesentlig annerledes i fylker hvor forskriften påvirker kommuner hvor en stor andel av fylkets befolkning bor.

Virkninger på priser

I forbindelse med høringen av forslaget til forskrift sammenstilte departementet publiserte prislister for et utvalg drosjeselskaper som kjører i sentrale områder. Prisene som ble hentet inn gjaldt pris per kilometer kjørt ved kjøring av 1-4 passasjerer, og var publisert på selskapenes nettsider 3. mai 2024. De oppgitte prisene gjaldt for både forhåndsbestilling og praiing av drosje.

For å gi en indikasjon på prisutviklingen siden tiltaket ble innført, har departementet sammenstilt de samme selskapenes priser per 29. august under. Departementet har sammenstilt pris per kilometer (avstandstakst) som ved forrige høring, men også pris per time (tidstakst), starttakst og minimumsvederlag. De oppgitte prisene gjelder som hovedregel for både forhåndsbestilling og praiing av drosje. Unntaket er starttaksten, hvor flere aktører tar andre starttakster ved forhåndsbestilling, eller tar en tilleggstakst for henting. I tabellen nr. 2 under er starttaksten for praiing benyttet.

Som omtalt i kapittel 3 tillater enkelte sentraler at sjåførene bruker andre takster enn sentralens takster, når de kjører i spotmarkedet. Departementet er ikke kjent med om noen av selskapene i utvalget nedenfor åpner for at sjåførene kan bruke andre takster ved praiing enn det som fremgår av selskapets nettsider. Dersom det er tilfelle, kan det være at sammenstillingen under ikke reflekterer de faktiske prisene sjåførene tilknyttet selskapene tar for praieturer.

Tabell 1 – Avstandstakster

Drosjeselskap	Priser publisert på nett per 3. mai 2024			Priser publisert på nett per 29. august 2025			
	Dag, pris per km	Kveld/natt/helg/rush*, pris per km	Helg natt, pris per km	Dag, pris per km	Kveld/natt/helg/rush*, pris per km	Helg natt, pris per km	Høytid og helligdag per km
Moss Taxi	17,66	21,37	23,54	16,7	20,21	22,55	24,22
Fredrikstad Taxi	17,66	21,37	23,54	16,7	20,21	22,55	24,22
Norgestaxi Stavanger	17,5	21	22,7	16,7	19,19	21	24,22
Agder Taxi	17,1	22,25	25,65	17,55	22,8	22,8	26,35
Norgestaxi Oslo	16	21,42	29,51	16,7	19,19	22,55	24,22
Oslo Taxi	15,53	18,64	21,74	15,53	18,64	21,74	24,85
Norgestaxi Drammen	14,64	19,11	20,53	14,64	19,11	22,17	26,43
Trønder Taxi	13,93	18,51	18,51	14,35	18,52	22,69	24,36
Norgestaxi Bergen	13,5	15	18	16,7	18	22,55	24,22
Christiania Taxi Oslo	13,2	16,1	18,7	16,7	20,21	22,55	24,21
Norgestaxi Trondheim	12	15	19	16,7	18,5	22,55	24,22
Christiania Taxi Trondheim	11,5	12,8	17,5	13	19	22	22
Christiania Taxi Bergen	9,5	10,93	11,97	16,7	20,21	22,55	24,21
Bergen Taxi	8,9	11,1	12,3	9,7	12,1	13,4	13,4
Forskrift				16,70	20,21	22,55	24,22

*Det er noe varierende praksis for antallet forskjellige takst kategorier fra drosjeselskap til drosjeselskap. Departementet har for enkelhetsskyld begrenset antallet kategorier i tabellen. Takster som overstiger maksimaltakstene i forskriften er markert i rødt.

Som det fremgår av sammenstillingen over, er de publiserte avstandstakstene til fire av drosjeselskapene høyere enn maksimaltakstene i forskriften, for minst én av takstkategoriene. På høytider og helligdager har alle de fire selskapene høyere priser enn maksimaltakstene. Hva som er årsaken til dette er ikke opplagt. For eksempel kan det være slik at aktørene ikke er kjent med at det er innført maksimalpriser for praiing i sentrale områder, eller at de publiserte prisene ikke er de samme som faktisk faktureres for praieturer.

Det kan videre virke som at flere aktører har valgt å sette sine publiserte priser på samme nivå som maksimaltakstene i forskriften. Dette gjelder også for selskaper som hadde vesentlig lavere priser før forskriften trådte i kraft.

Innenfor de takstkategoriene hvor departementet har sammenstilt priser fra både 4. mai 2024 og 29. august 2025, er den gjennomsnittlige prisøkningen på mellom 7,2 og 10 %. Det er uklart hva som er forklaringen for denne prisøkningen, for eksempel innføring av forskriften, kostnadsøkninger mv. Det kan heller ikke utelukkes at prisøkningene ville ha vært høyere i fravær av den midlertidige forskriften.

Tabell 2 – Tidstakster, starttakster og minimumsvederlag

Drosjeselskap	Dag, pris per time	Dag, pris starttakst	Dag, pris minstepris
Moss Taxi	656,5	75	128
Fredrikstad Taxi	639,6	58	128
Norgestaxi Stavanger	657	75	148
Agder Taxi	603	87	146
Norgestaxi Oslo	656,4	75	128
Oslo Taxi	521,4	52	140
Norgestaxi Drammen	475,8	74	161
Trønder Taxi	680,4	54	167
Norgestaxi Bergen	657	75	153
Christiania Taxi Oslo	656,4	75	128
Norgestaxi Trondheim	657	75	136
Christiania Taxi Trondheim	660	45	126
Christiania Taxi Bergen	656,4	75	128
Bergen Taxi	762	97	161
Forskrift	656	75,4	128

*Det er noe varierende praksis for antallet forskjellige takstkategorier fra drosjeselskap til drosjeselskap. Departementet har for enkelthetskyld begrenset antallet kategorier i tabellen. Takster som overstiger maksimaltakstene i forskriften er markert i rødt.

Ettersom departementet ikke har informasjon om nivået på disse takstene før forskriften ble innført, har departementet ikke grunnlag for å si om, og hvor mye, takstene har økt etter at forskriften ble innført. Sammenstillingen over illustrerer imidlertid at en rekke av selskapene synes å ha valgt priser på omtrent samme nivå som maksimaltakstene i forskriften, både for tidstakst, starttakst og minstepris. Videre viser sammenstillingen at flere selskaper virker å ha høyere publiserte priser enn takstene i forskriften, innenfor minst én av takstkategoriene.

Som påpekt over, fremstår det som om drosjeselskapene i utvalget synes å benytte samme priser ved både forhåndsbestilling og prairing. I så fall kan dette tilsi at i den grad aktørene har valgt å øke sine priser, eller å koordinere rundt maksimaltakstene i forskriften, kan dette ha ført til økte priser ved forhåndsbestilling, til tross for at forskriften ikke gjelder for forhåndsbestilling av drosje. Departementet er ikke kjent med om prisene til aktørene som kun opererer i forhåndsbestillingsmarkedet har økt.

Tilfeller hvor forskriften ikke etterleves

Departementet er ikke kjent med at det er en betydelig mengde tilfeller hvor kunder har opplevd at forskriften brytes. Samtidig er det uklart hvor godt kjente drosjekunder er med forskriften. Departementet har fått opplyst av Konkurransetilsynet om at de har mottatt enkelte henvendelser om mulige brudd på forskriften. Der prisen på drosjereisen var dokumentert, og det fremstod som om forskriften var brutt, oppfordret Konkurransetilsynet forbrukeren om å klage på saken til drosjeselskapet eller -sentralen, eller å anmelde saken til politiet. I tillegg har det vært enkelte saker i media om at

forbrukere har fått urimelig høye priser ved praiing i sentrale områder, også etter at forskriften ble innført.^{21, 22}

Oppsummering

Basert på ovennevnte kan det synes som om forskriften om midlertidige maksimalpriser ved enkelte tilfeller ikke etterleves. Årsaken til dette er ikke opplagt, herunder om det er fordi aktørene ikke er kjent med forskriften eller om den potensielle manglende etterlevelsen er bevisst. Videre kan det synes som om prisene for drosje kan ha økt, og at flere av drosjeselskapenes priser ligger på nivå med de midlertidige maksimalprisene. Til tross for at forskriften kun gjelder for praiing, kan det være indikasjoner på at forskriften også har hatt konsekvenser for forhåndsbestilling.

Hvorvidt informasjonen over er representativ for hele bransjen er derimot usikkert. Departementet ønsker tilbakemeldinger fra høringsinstansene og bransjen om deres erfaringer med forskriften, og hvilke virkninger forskriften har hatt på drosjetilbudet.

9.3 Vurdering av om forskriften bør forlenges

Som nærmere omtalt i kapittel 1 og 3, har det vært tegn på at enkelte forbrukere får urimelig høye priser når de praier drosje i sentrale områder. En forklaring kan være at det foreligger en informasjonsasymmetri når kunder praier drosje, da kundene ikke vet hvilken pris de får på forhånd. Som omtalt i kapittel 3 skal drosjesjåfører uoppfordret gi et pristilbud før reisen begynner.²³ En spørreundersøkelse gjennomført av Menon i 2023, viser imidlertid at kun 42 % av sjåførene som får oppdrag gjennom praiing alltid eller ofte gir pristilbud før reisen starter.²⁴ I denne konteksten kan midlertidige maksimalpriser bidra til å redusere forekomsten av urimelig høye priser i drosjemarkedet. Som omtalt over kan maksimalpriser imidlertid ha flere negative konsekvenser, og departementets gjennomgang viser at det kan være indikasjoner på at forskriften har ført til prisøkninger og priskoordinering. Dette kan tilsi at utfordringene forbundet med at enkelte forbrukere får urimelig høye priser bør løses gjennom andre tiltak.

For å få mer informasjon om virkningene av forskriften, hører derfor departementet om forskriften bør forlenges. På bakgrunn av høringssvarene, og annen informasjon som innhentes parallelt med høringen, vil departementet evaluere forskriften og vurdere om det er behov for å forlenge maksimalprisene utover 15. januar 2026.

9.4 Varighet ved eventuell forlengelse

Dersom forskriften skal forlenges, er det etter departementets vurdering viktig at den ikke forlenges utover det som er nødvendig. En eventuell forlengelse bør imidlertid være lang

²¹ [Taxi, Næringsliv | Advarer mot «dyr taxi» i Fredrikstad under Idyll-festivalen](#)

²² [Oda ba om makspris: – Det er helt sykt dyrt](#)

²³ Forskrift om prisopplysninger mv. for varer og tjenester, kapittel 7B.

²⁴ Menon Economics (2023). Kartlegging av drosjenæringen. Menon rapport 29/2023. Oslo: Menon.

nok til at det er mulig å evaluere om de øvrige tiltakene overfor drosjebransjen har hatt tilstrekkelig effekt. Departementet har, etter en helhetsvurdering, kommet fram til at dersom forskriften skal forlenges bør den forlenges frem til 31. desember 2026. I kapittel 11 framgår forslag til forskrift dersom forskriften forlenges.

Hvis forskriften forlenges og det avdekkes at de midlertidige maksimalprisene ikke fungerer som ønsket, eller at andre tiltak overfor bransjen vurderes som tilstrekkelige, vil departementet kunne oppheve forskriften tidligere. Tilsvarende vil departementet kunne forlenge forskriftens varighet lengre enn til 31. desember 2026, dersom det tar lengre tid enn ventet før øvrige tiltak trer i kraft, eller dersom disse tiltakene ikke anses tilstrekkelige for å oppnå ønsket effekt i markedet.

10 Økonomiske og administrative konsekvenser

Samfunnsøkonomiske virkninger

Midlertidige maksimalpriser innebærer en begrensning av løyvehaverens mulighet til fritt å sette prisen på sine tjenester. Dette kan svekke drosjetilbudet ved å gjøre det mindre attraktivt å tilby drosjetjenester. Særlig gjelder dette hvis maksimalprisen settes lavere enn prisen aktørene ville oppnådd i markedet, der prisene settes som en funksjon av tilbud og etterspørsel. En maksimalpris kan også begrense aktørenes mulighet til å prisdifferensiere, som nærmere omtalt i kapittel 9.2.

En høy maksimalpris kan øke risikoen for at drosjeselskapene koordinerer sin prissetting på et høyere nivå enn gjeldende prisnivå. Selv om de midlertidige maksimalprisene kun gjelder for spotmarkedet, er det mulig at de kan føre til priskoordinering også i øvrige deler av drosjemarkedet.

Maksimalprisen kan bidra til å redusere konkurranseskadelig atferd i spotmarkedet, gjennom å hindre drosjesjåfører fra å ta urimelig høye priser. Færre tilfeller av urimelig prising i spotmarkedet vil særlig være til fordel for forbrukere. I tillegg kan det føre til mindre utnyttelse av rekvisisjonsordninger, hvor drosjereisen betales av noen andre enn den som bestiller drosjen. Før innføringen av forskriften var det flere oppslag i media om at prisen på drosjetjenester i forbindelse med rekvisisjoner settes urimelig høyt.²⁵ Redusert utnyttelse av rekvisisjonsordningen kan redusere kostnaden for offentlige og private organisasjoner som benytter rekvisisjon.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Dersom maksimalprisene fører til at drosjeselskaper trekker seg ut av drosjemarkedet, kan det føre til mindre konkurranse i markedet for offentlige kontrakter om kjøp av drosjetjenester. Dette kan føre til at offentlige oppdragsgivere får drosjetjenester av lavere kvalitet og/eller til en høyere pris. Dersom forlengelsen kun blir ett år og kun gjelder et

²⁵ Dagens Næringsliv (2024). 1000 kroner i prisforskjell på samme taxitur: - Det skal ikke være slik. <https://www.dn.no/samferdsel/taxi/flytoget/stortinget/1000-kroner-i-prisforskjell-pa-samme-taxitur-detskal-ikke-vare-slik/2-1-1603533>. 3. mars 2024

delmarked, så vurderer departementet at sannsynligheten for at drosjeselskaper vil trekke seg helt ut av drosjemarkedet er lav.

Konkurransetilsynet mottar generelt svært få henvendelser om brudd på maksimalprisforskriften, og det samme gjelder for den midlertidige forskriften. Departementet er ikke kjent med at tilsynet tidligere har anmeldt brudd på maksimalprisforskriften, eller om forbrukere tilsynet har vært i kontakt med har anmeldt tilfeller av brudd på forskriften til politiet. De få tilfellene tilsynet har fått beskjed om, har blitt løst gjennom dialog med den aktuelle drosjeaktøren. Konkurransetilsynet har ikke anmeldt brudd på den midlertidige forskriften, og er heller ikke kjent med at forbrukere som har vært i kontakt med tilsynet har anmeldt mulige overtredelser til politiet.

En forlengelse av den midlertidige forskriften vil kunne føre til en økning i antall henvendelser til Konkurransetilsynet. Gitt at Konkurransetilsynet får få henvendelser om gjeldende maksimalprisforskrift og midlertidige forskrift, antar departementet at en eventuell økning vil være begrenset.

Departementet forventer videre at en eventuell økning i henvendelser til Konkurransetilsynet, og anmeldelser til politiet, vil begrenses av innføringen av drosjesentralenes forpliktelse til å ha en klageordning. Dette omtales nærmere under.

Økonomiske og administrative konsekvenser for næringslivet

Maksimalpriser i spotmarkedet vil kunne begrense enkelte tilbydere av drosjetjenester sine muligheter til inntjening. Dette vil særlig gjelde aktører som får mesteparten av inntektene sine fra spotmarkedet i sentrale områder. En mulig konsekvens av dette er at enkelte aktører vil velge å la være å tilby drosjetjenester i spotmarkedet, eller å trekke seg helt ut av drosjemarkedet. Antall aktører som trer ut av spotmarkedet eller drosjemarkedet vil begrenses av at forskriften er midlertidig.

En forlengelse av maksimalprisene i spotmarkedet, vil føre til at drosjeselskap i sentrale områder må velge mellom å sette prisen på alle sine reiser i samsvar med takstene i den midlertidige forskriften, eller å benytte et eget takstsystem for spotmarkedet. Å sette alle prisene i samsvar med forskriften vil kunne begrense selskapets inntjening. Å benytte ulike takstsystemer kan medføre administrative kostnader for selskapene.

Som omtalt i kapittel 6, er det innført endringer i yrkestransportloven. Endringene medfører at innehavere av drosjeløyver pålegges å være tilknyttet én drosjesentral. Videre ble det fastsatt enkelte krav til drosjesentralene, herunder et krav om at de skal ha en klageordning. Klageordningen skal gi kunder, og andre med klageinteresse, muligheten til å klage på drosjetjenester. Sentralene vil med dette gis mye av ansvaret for å håndheve drosjeregulverket. En forlengelse av midlertidige maksimalpriser vil kunne gi økt sakstilfang for sentralenes klageordning, og derigjennom økte administrative kostnader. Dette vil kunne påvirke prisene løyvehaverne betaler for tjenester fra sentralene. De økte kostnadene for løyvehavere, kan gi utslag i økte priser på drosjetjenester.

Som redegjort for over, kan maksimalpriser føre til et svekket drosjetilbud eller til en økning av drosjeprisene. Dette vil i så fall ha negative virkninger for drosjekunder, herunder andre deler av næringslivet.

11 Forslag til forskrift dersom forlengelse

Forskrift om endring i forskrift 6. desember 2024 nr 3116 om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt

Fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 6. desember 2024 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 66 om pristiltak § 1, jf. delegeringsvedtak 12. november 1993 nr. 1023.

Endret ved forskrift 20 des 2024 nr. 3420.

I

I forskrift 6. desember 2024 nr. 3116 om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt gjøres følgende endring:

§ 11 skal lyde:

§ 11 Varighet

Forskriften gjelder *til 31. desember 2026*.

II

Endringene trer i kraft straks.