

Fakta om drosjenæringen

Nøkkeltall

- Drosjenæringen omsatte for nesten 10 milliarder i 2023
- Det var 17.477 gyldige drosjeløyver i 2023
- Bolt har 4700 sjåførere i Norge

Hvordan fungerer drosjenæringen?

Når du kjører med drosje, velger du mellom tre slags tilbydere:

- **De tradisjonelle drosjesentralene**, som OsloTaxi og NorgesTaxi, har fysiske sentraler med ansatte som bemanner telefoner og andre bestillingsmåter, og videreformidler oppdrag til sjåførene.
- **Appelskapene**, som Bolt, Uber og Yango, formidler drosjetjenester gjennom digitale plattformer og kommuniserer med sjåførere og passasjerer gjennom en mobilapp.
- **Frittstående aktører** (kalles også friåkere) er ikke tilknyttet drosjesentraler og tilbyr typisk bare turer i praimarkedet. Det er her det er avdekket størst utfordringer med useriøse aktører og svart økonomi.

Drosjeturer avtales på tre måter, som utgjør de tre delene av markedet: **Praiming**, altså at du får kontakt med en drosje på gaten eller på taxiholdeplass; **Forhåndsbestilling** over app eller telefon, hvor tur og pris er avtalt på forhånd. **Transportavtaler**, blant annet avtaler mellom drosjesentraler og kommuner/helseforetak om pasienttransport og elevtransport.

Appelskapene tilbyr i dag kun forhåndsbestilling.

Drosjemarkedet er svært ulikt i sentrale strøk og i distriktene. I storbyene er det typisk mange drosjesjåførere og konkurranse om prisene, mens det i distriktene kan være problemer med underdekning. Derfor kan fylkeskommuner velge ut områder i distriktene hvor ett selskap får enerett til å kjøre drosje.

Hvilke regler må drosjenæringen følge?

- **Alle som vil tilby drosjetjenester må ha [løyve](#) fra fylkeskommunen.** Man må søke på vegne av et selskap, og kan enten søke løyve for å kjøre egen bil som drosje, eller på vegne av flere biler og sjåførere. For å få løyve må den som søker blant annet levere vandelsattest, ha bestått en løyveeksamen og stille med en bankgaranti.
- **Alle biler som brukes som drosje [må ha](#) taklykt, synlige løyvenummer og taksameter**, som blant annet registrerer gjennomførte turer, betalinger og posisjonsdata.

Det er mange [tekniske krav](#) til hvordan taksameteret skal fungere, og man kan bare bruke taksameter som er [forhåndsgodkjent](#). Bilen må også være registrert i motorvognregisteret som drosjebil, og fylkeskommunen kan stille miljøkrav til bilene. Oslo innførte krav om elbil fra 1. november 2024.

- **Alle drosjesjåfører må ha kjøreseddel fra politiet.** For å få kjøreseddel, må sjåføren bestå en drosjesjåføreksamen og ha gyldig helseattest og vandelsattest.

Hvordan har drosjepolitikken endret seg de siste årene?

Før 2020: Mange reguleringer og kritikk fra ESA

Fram til 2020 var drosjenæringen detaljregulert. Blant annet bestemte myndighetene hvor mange drosjeløyver det skulle være i hvert fylke, og alle som kjørte drosje måtte være tilknyttet drosjesentral. Kritikere mente det førte til underdekning og økende priser, og Norge fikk i 2017 [kritikk](#) av EØS-kontrollorganet ESA for at reguleringene var på kollisjonskurs med EØS-avtalen.

2020: Solberg-regjeringen fjerner reguleringer

Solberg-regjeringen innførte en taxireform i 2020 som blant annet fjernet grensen for antall løyver og kravet om at alle løyvehavere skulle være tilknyttet drosjesentral. Effektene av reformen har vært vanskelig å vurdere fordi den sammenfalt med pandemien, men etter reformen har antallet drosjeløyver økt og prisene har sunket.

2023-2024: De rødgrønne reverserer deler av taxireformen

Støre-regjeringen varslet i sin regjeringserklæring at deler av Solberg-regjeringens taxi-reform skulle reverseres. For å oppnå dette satte den ned et [drosjeutvalg](#) som har levert to rapporter. Så langt har den rødgrønne regjeringen blant annet innført krav om bankgaranti og løyveeksamen for løyvehavere, og krav om taklampe og synlig løyvenummer for drosjer. Det er også innført [makspriser](#) i drosjenæringen som nettopp trådte i kraft.

Mars 2025: Plikt til å være tilknyttet drosjesentral gjeninnføres

Den største endringen i næringen er at alle løyvehavere fra 1. mars [må være tilknyttet en drosjesentral](#). Det betyr at alle som vil formidle drosjetjenester enten må starte egen sentral, eller samarbeide med en annen sentral som har løyvehavere.

Drosjesentraler får plikt til å samle inn, lagre og oversende informasjon til offentlige myndigheter, blant annet om posisjonsdata for drosjeturer og priser for drosjetjenester. Disse dataene skal formidles fra taksametre. Dette er informasjon som tidligere har blitt samlet og oversendt av løyvehaverne og formidlere av drosjeturere, som appselskaper.

I tillegg må drosjesentraler ha en klageordning og sikre at en tilstrekkelig andel av drosjene er utstyrt for personer med nedsatt funksjonsevne.