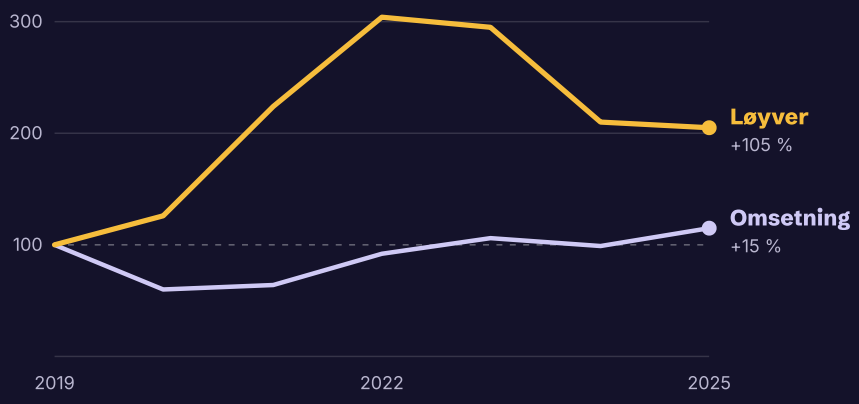
Investorgrunnlag

Et marked på 4 milliarder kroner i året

Tallene bak en ny norsk drosjeapp i Oslo og Akershus: markedet, behovet, aktørene, kostnadene og risikoen. Alle tall har kilde.

Oslo: dobbelt så mange løyver deler på 15 prosent mer omsetning

Indeks, 2019 = 100. Kilde: SSB



4,0 mrd.
kroner i omsetning i Oslo og Akershus i 2025

+12 %
vekst i omsetningen i hele landet fra 2024 til 2025

25 %
provisjon til Uber og Bolt på hver tur

20 mill.
kroner trengs minst for å bygge og drive første år

Les dette først. Dette er en kartlegging av interesse, ikke et tilbud om å kjøpe aksjer. Selskapet er ikke stiftet, og verdsettelse og vilkår er ikke fastsatt. Markedstallene er hentet fra offentlige kilder 18. november 2026. Kostnadsoverslaget er vårt eget anslag, og det er ikke hentet inn tilbud. Ingenting er gjennomgått av revisor eller jurist. Regneeksemplene er eksempler, ikke prognoser. Ingenting her er et løfte om avkastning.

01

Kort fortalt

- **Markedet er stort og vokser.** Drosjene i Norge omsatte for 11,2 milliarder kroner i 2025. Oslo og Akershus sto for 4,0 milliarder, eller 36 prosent.
- **De som kjører, sitter igjen med mindre.** Tallet på løyver i Oslo er doblet siden 2019, mens omsetningen er opp 15 prosent. Appene tar 25 prosent av turprisen.
- **Kundene klager på pris og trygghet.** Oslo kommune melder om flere klager etter 2020, og flere overgrepssaker har endt med dom.
- **Reglene strammes inn.** Sentralplikten er tilbake, og sentralene har fått plikt til internkontroll. De utenlandske appene strever med kravene.
- **Ideen:** en norsk app med lavere provisjon, der løyvehavere, sjåfører og sentraler kan være medeiere, og som bygges for de norske reglene fra første dag.
- **Risikoen er reell.** Konkurrentene er sterke, eierstyrte drosjeselskaper har svak lønnsomhet, og sjåføreide apper i utlandet har slitt.

02

Markedet

Hele landet

År	Omsetning, mill. kr	Km med passasjer, mill.	Andel km med passasjer	Pris per km med passasjer	Løyver
2019	8 437	282	54,3 %	29,96 kr	8 027
2020	5 815	195	53,4 %	29,80 kr	8 945
2021	6 918	222	54,3 %	31,19 kr	12 725
2022	8 796	272	53,4 %	32,28 kr	18 196
2023	9 797	292	53,0 %	33,52 kr	17 447
2024	10 016	295	53,0 %	33,97 kr	14 106
2025	11 213	338	50,8 %	33,15 kr	13 275

Kilde: SSB, tabell 11271 og 07278. Omsetning er uten merverdiavgift. Frislippet kom 1. november 2020.

Oslo

År	Omsetning, mill. kr	Km med passasjer, mill.	Andel km med passasjer	Pris per km med passasjer	Løyver	Omsetning per løyve, mill. kr
2019	2 138	61	48,2 %	35,03 kr	1 722	1,24
2020	1 286	36	44,1 %	36,17 kr	2 165	0,59
2021	1 377	36	44,0 %	38,36 kr	3 849	0,36
2022	1 957	48	42,7 %	40,85 kr	5 237	0,37
2023	2 264	55	44,0 %	41,46 kr	5 073	0,45
2024	2 124	55	46,5 %	38,44 kr	3 612	0,59
2025	2 452	72	44,7 %	34,02 kr	3 531	0,69

Kilde: SSB, tabell 11271 og 07278. Omsetning per løyve er regnet ut av oss. Løyvetallet teller også løyver som ikke er i bruk, så tallet per drosje i drift er høyere.

Akershus

År	Omsetning, mill. kr	Km med passasjer, mill.	Andel km med passasjer	Pris per km med passasjer	Løyver
2019	678	23	49,5 %	28,86 kr	640
2024	1 192	35	48,6 %	34,01 kr	1 701
2025	1 535	48	44,6 %	31,72 kr	1 534

Kilde: SSB, tabell 11271 og 07278. For 2020–2023 var Akershus en del av Viken, og SSB har ikke egne tall. Fylkesgrensene er endret, så 2019 og 2024 kan ikke sammenlignes direkte.

Hva tallene viser

- **Oslo og Akershus omsatte for 3 987 millioner kroner i 2025.** Det bor 1,48 millioner mennesker i de to fylkene (SSB, 1. januar 2026). Det gir rundt 2 700 kroner per innbygger i året.
- **Etterspørselen er tilbake og vel så det.** Drosjene kjørte 338 millioner kilometer med passasjer i 2025, mot 282 millioner i 2019.
- **Flere deler på inntektene.** I Oslo er løyvene doblet fra 2019 til 2025, mens omsetningen er opp 15 prosent.
- **Mer tomkjøring.** I Oslo kjøres under halvparten av kilometerne med passasjer. En app som gir sjåføren neste tur raskere, treffer et målbart problem.
- **Prisen per kilometer i Oslo er tilbake på 2019-nivå** (34,02 kr mot 35,03 kr), mens konsumprisene har steget rundt 24 prosent i samme periode (SSB, tabell 14701).

Kontraktkjøring

En stor del av drosjemarkedet er kjøring på kontrakt med det offentlige: pasientreiser, skoleskyss og TT-transport. Den delen får man bare gjennom anbud. SSB skiller ikke ut kontraktkjøring. Dette er det som finnes:

- I en undersøkelse blant sentraler var 63 prosent av turene kontraktkjøring, 28 prosent enkeltturer og 8 prosent TT-turer i 2022. Undersøkelsen hadde få svar og dekker ikke appene. (Menon Economics, rapport 29/2023)
- Helseforetakene betalte 1,9 milliarder kroner for drosjeturer i 2023, for vel 3 millioner pasientreiser i hele landet. (Helseministerens brev til Stortinget, 16. mars 2026)

Markedet en app kan nå uten anbud, er derfor klart mindre enn 4 milliarder. Hvor mye mindre, har vi ikke tall på.

03

Hvorfor det trengs

Trygghet

- Ni kvinner ble utsatt for seksuelle overgrep i taxi i Oslo fra juli 2022 til desember 2023. Sju sjåfører ble anmeldt og tiltalt, og seks ble dømt. Alle hadde gyldig kjøreseddel. (Avisa Oslo, 3. og 4. mars 2025)
- Ifølge NRK var ingen av sjåførene knyttet til en tradisjonell sentral. (NRK, 5. mars 2025)
- Høsten 2024 kom minst fire nye anmeldelser. (Avisa Oslo, 31. mars 2025)
- Overgrepsmottaket i Oslo sier de får saker knyttet til taxi oftere enn én gang i måneden, men fører ikke egen statistikk. (Avisa Oslo, 25. mars 2025)
- Oslo politidistrikt støtter sentralplikt og logging av alle turer, fordi det gir best mulighet til å etterforske hendelser. (Høringssvar til NOU 2023:22, 7. august 2023)
- Kjøreseddelen har ikke bilde og ingen felles nasjonal utforming. (Norges Taxiforbund, november 2026)
- 29 prosent av kvinnelige drosjekunder hadde følt seg utrygge i en taxi. Undersøkelsen er fra 2019, før frislippet. (Forbrukerrådet, «Utrygg i taxi», februar 2019)

Pris

- 21 230 kroner for turen fra Oslo lufthavn til Oslo, for turister som sto i den offisielle drosjekøen. (VG, 25. september 2026)
- 3 893 kroner fra Oslo lufthavn til Oslo sentrum. Andre selskaper oppga rundt 1 000 kroner for samme tur. (Nettavisen, 15. juli 2026)
- 699 kroner for 6,1 kilometer i Oslo. (DinSide, 8. september 2026)
- Avinor hadde fått 80–100 klager på pris og kapring av kunder på Gardermoen hittil i år. (DinSide, 10. november 2026)
- Oslo kommune: klagene har økt siden 2020, og de fleste gjelder prisen. (NRK, 17. september 2024)
- Oslo kommune: verken kommunen eller Forbrukerrådet kan gi pengene tilbake eller straffe selskapet. (Høringssvar til NOU 2023:22, 11. september 2023)

- Midlertidige maksimalpriser for praiing gjaldt fra 15. januar 2025 til 15. januar 2026 og ble ikke forlenget. Konkurransetilsynet mente ordningen så ut til å ha gitt høyere priser. (Regjeringen, 19. desember 2025. Konkurransetilsynet, 5. november 2025)

Kontroll

- 1 153 av 3 125 kontrollerte drosjer hadde mangler ved synlig kjøreseddel eller løyvenummer, fra januar 2024 til høsten 2025. (Tall fra Statens vegvesen, gjengitt av Norges Taxiforbund, november 2026)
- 198 drosjer kontrollert på Gardermoen og Romerike: 28 bruksforbud, 21 av dem for manglende kjøreseddel. (TV 2, 10. november 2023)
- 133 kjøretøy kontrollert i Oslo og Viken: feil på 34, og avvik på 19 av 110 taksametre. (NRK, 1. oktober 2021)
- Oslo kommune: drosjer som bruker app til bestilling og betaling, mangler ofte registrering av turen i taksameteret. (Høringssvar, 11. september 2023)

Sjåførene

- Uber og Bolt tar 25 prosent av prisen kunden betaler. Bolt startet med 15 prosent i 2021 og økte til 25 prosent i mai 2025. (Bolts egne hjelpesider. NRK, 23. juli 2025. Tek.no, 20. januar 2021)
- Av en tur til 96 kroner satt en ansatt sjåfør igjen med rundt 42 kroner før skatt. (NRK, 23. juli 2025)
- Over femti Uber-sjåfører streiket i Bergen mot provisjonen og kilometerprisen. (NRK, 20. november 2025)
- Over halvparten av sjåførene jobbet mer enn 46 timer i uka, og snittet var 54 timer. Grunnlaget er lite: 216 svar. (Oslo Economics for Samferdselsdepartementet, februar 2023)
- Sjåfører forteller om sperring etter dårlige vurderinger og en robot som første kontakt. (Klassekampen, 21. juni 2025)

04

Regelverket

I kraft fra	Regel
1. nov. 2020	Frislippet: taket på løyver, sentralplikten og driveplikten fjernet
1. jan. 2023	Krav om garanti, taklampe, bil registrert som drosje og godkjent taksameter
1. juni 2023	Krav om fagkompetanse for løyvehavere
1. nov. 2024	Nullutslipp for drosjer i Oslo
1. april 2025	Alle løyvehavere må være tilknyttet en sentral med sentralløyve
1. jan. 2026	Løyvehaveren kan bare være tilknyttet én sentral
1. juli 2026	Sentralene har plikt til internkontroll, med fylkene som tilsyn
Ikke i kraft	Automatisk registrering av turer i godkjent kontrollutrustning. Vedtatt i juni 2025, forskriften er under arbeid

Kilder: regjeringen.no, Stortinget (Innst. 517 L 2024–2025, Innst. 305 L 2025–2026), Oslo kommune og Norges Taxiforbund.

Hva dette betyr for en app

- **En app kan formidle turer uten selv å være sentral.** Samferdselsdepartementet har sagt at plattformene kan fortsette som formidlere, men at løyvehaverne i tillegg må være tilknyttet en sentral. (Avisa Oslo, 7. april 2025)
- **Sentralen bestemmer.** Oslo Taxi har ikke latt sine løyvehavere ta turer fra plattformene. (TØI-rapport 1954/2023)
- **Taksameteret er et hinder.** Bolt opplyser at tre leverandører har rundt 85 prosent av taksametermarkedet, og at de for det meste eies av de tradisjonelle sentralene. (Bolts presentasjon for Drosjeutvalget, 18. mars 2024)
- **Det er ikke innført tak på antall løyver.** Forslag om behovsprøving fikk ikke flertall i Stortinget i 2025.

Vår slutning: en ny aktør må enten samarbeide med sentralene eller selv søke sentralløyve. Hvilken vei som er riktig, er ikke avgjort, og den må vurderes av jurist før det hentes kapital.

05

Aktørene

Sentraler i Oslo og Akershus, årsregnskap 2025

Selskap	Driftsinntekter, mill. kr	Driftsresultat, mill. kr	Årsresultat, mill. kr
Oslo Taxi SA (konsern)	1 050,2	−23,1	−33,8
Oslo Taxi AS	575,9	−5,1	−4,2
Cabonline Norge AS (Norgestaxi)	518,6	25,8	19,9
Follo Taxi AS	42,0	1,2	1,3
Taxisentralen 02000 AS	39,4	−1,2	−0,5
Christiania Taxi AS	35,2	0,1	0,1
Taxi Romerike SA	28,5	3,3	−0,4
Ski Taxi SA	12,3	−0,9	−0,6
Sentral Oslo Cabs AS	4,4	1,9	1,5
Bytaxi AS	2,7	−0,3	−0,4
Taxibuddy AS	2,2	0,0	0,0

Kilde: Regnskapsregisteret i Brønnøysund, hentet 18. november 2026. Inntektene er sentralens egne, ikke turomsetningen til bilene. Selskapene har ulik forretningsmodell, så tallene kan ikke sammenlignes direkte.

- **Oslo Taxi** eies av løyvehaverne gjennom Oslo Taxi SA. Selskapet oppgir rundt 3 000 sjåfører og over 7 millioner kunder i året, og at 46 prosent av drosjemarkedet i Norge bruker teknologien deres. Appen heter Taxifix.
- **Norgestaxi** er en del av svenske Cabonline, som oppgir 4 000 biler i Norge, Sverige og Finland.
- **Taxi 02000** eies av over 300 løyvehavere i Asker, Bærum og på Nedre Romerike og oppgir over 350 drosjer.
- **Follo Taxi** har 75 biler og bruker 07000-appen.
- **Hva sentralen koster:** Bytaxi oppgir 3 900 kroner i måneden uten merverdiavgift. Nye lavprissentraler reklamerer med fra 1 999 kroner i måneden og ingen prosenttrekk. De store sentralene oppgir ikke prisen.

Appene

- **Uber** kom tilbake til Oslo dagen etter frislippet i 2020. Provisjonen er 25 prosent. Det norske selskapet er et støtteselskap med 8,5 millioner kroner i inntekter i 2025, så regnskapet viser ikke turomsetningen.
- **Bolt** startet i Oslo i januar 2021 og oppga i 2024 rundt 3 000 sjåfører og over 80 000 aktive kunder i måneden i Norge. Provisjonen er 25 prosent. Bolt saksøkte staten om sentral- og taksameterkravene. Oslo tingrett avviste midlertidig forføyning 27. juni 2025, og Høyesterett tok 17. august 2026 inn en anke i saken.

- **Yango** startet i 2021 og har trukket seg ut av Norge. (NRK, 23. juli 2025)
- **Uber** kalte sentralkravet krevende og sa de ville vurdere alle muligheter. (E24, 4. oktober 2024)
- Verken Uber eller Bolt oppgir hvor mye de omsetter for i Norge eller hvor stor markedsandel de har. En konkurrent anslår til sammen godt over én milliard kroner. Det anslaget er ikke bekreftet. (Nettavisen, 20. juli 2025)

06

Hvor pengene kommer fra

Selskapet tar en provisjon av turene appen formidler. Provisjonen er ikke bestemt. Målet er at den skal være lavere enn de 25 prosentene appene tar i dag, og nivået settes sammen med dem som kjører. Tabellen viser hva ulike markedsandeler og satser gir i inntekt.

Andel av markedet i Oslo og Akershus	Turer gjennom appen	Inntekt ved 10 %	Inntekt ved 15 %	Løyvehaverne beholder mer enn ved 25 %*
1 %	40 mill. kr	4 mill. kr	6 mill. kr	4–6 mill. kr
3 %	120 mill. kr	12 mill. kr	18 mill. kr	12–18 mill. kr
5 %	199 mill. kr	20 mill. kr	30 mill. kr	20–30 mill. kr

* Forskjellen mellom 25 prosent og 15 eller 10 prosent av samme turomsetning. Regnet av SSBs omsetning for Oslo og Akershus i 2025 (3 987 mill. kr, uten merverdiavgift). Regneeksempel, ikke prognose.

Det regneeksempelet ikke viser

- **Kostnadene.** Utvikling, drift, bemannet kundeservice hele døgnet, betalingsgebyrer og markedsføring er ikke med i tabellen. Et foreløpig overslag står i kapittel 7.
- **Hvor stor del av markedet som kan nås.** Kontraktkjøringen er utenfor rekkevidde uten anbud.
- **Hva det koster å skaffe kunder.** Appene bruker rabatter for å vinne kunder. Lavere provisjon gir mindre å konkurrere med.
- **Marginene i bransjen.** Cabonline Norge hadde et driftsresultat på 5 prosent av inntektene i 2025. Oslo Taxi-konsernet gikk med underskudd.

Hvorfor vi likevel tror det kan lønne seg

- **Sjåførene er forsyningen.** En app uten biler er ingenting verdt. Lavere provisjon og eierskap gir løyvehavere og sjåfører en grunn til å velge denne appen først.
- **Medeiere er billigere å beholde** enn sjåfører man må lokke med bonuser.
- **Reglene favoriserer ryddige aktører.** Sentralplikt, internkontroll og kommende krav til registrering gjør det dyrere å drive uryddig.
- **Etterspørselen måles før det brukes penger.** Det bygges ikke før mange nok løyvehavere, sjåfører og kunder har meldt interesse.

De fire punktene over er våre vurderinger, ikke dokumenterte fakta.

07

Foreløpig kostnadsoverslag

Vi tar utgangspunkt i at det trengs **minst 20 millioner kroner** for å bygge appen og drive den det første året. Overslaget er vårt eget anslag. Det er ikke hentet inn tilbud fra leverandører, og tallene vil endre seg når tilbudene kommer.

Post	Hva den dekker	Mill. kr	Andel	
Utvikling	Kundeapp, sjåførapp, løyvehaverdel og administrasjon. 135 krav, bygget av ekstern leverandør	7,0	35 %	
Kundeservice og vaktsentral	Bemanning hele døgnet i første driftsår, med opplæring	3,5	17,5 %	
Teknisk drift og videreutvikling	Servere, kart, SMS, ID-kontroll, feilretting og forbedringer i første driftsår	2,5	12,5 %	
Ledelse og administrasjon	Daglig leder, økonomi og oppfølging av leverandøren i 20 måneder	2,5	12,5 %	
Markedsføring og verving	Få med løyvehavere, sjåfører og de første kundene	2,0	10 %	
Reserve	Uforutsette kostnader	1,5	7,5 %	
Jus, sikkerhet og etablering	Aksjonæravtale, vilkår, personvern, sikkerhetstest, revisor og stiftelse	1,0	5 %	
Sum		**20,0**	**100 %**	

MÅNED 1–8

Rundt 9 mill. kr

Bygging og pilot: utvikling, jus og sikkerhet, og ledelse i byggetiden.

MÅNED 9–20

Rundt 11 mill. kr

Første driftsår: kundeservice, drift, markedsføring, ledelse og reserve.

Hva 20 millioner ikke dekker

- **Rabatter i en priskrig.** Uber og Bolt bruker rabatter for å vinne kunder. Det er det ikke satt av penger til.
- **Flere byer.** Overslaget gjelder Oslo og Akershus.
- **Egen sentral.** Hvis selskapet må søke sentralløyve og drive sentral selv, kommer det kostnader i tillegg.
- **Drift ut over første år** hvis inntektene blir lavere enn kostnadene.

Når går driften i null?

Etter lansering anslår vi de løpende kostnadene til rundt 11 millioner kroner i året. Gebyr for kortbetaling må trekkes fra provisjonen. Vi har regnet med 2 prosent av turprisen.

Provisjon	Igjen etter betalingsgebyr	Turer som trengs i året	Andel av markedet i Oslo og Akershus
15 %	13 %	85 mill. kr	2,1 %
10 %	8 %	138 mill. kr	3,4 %

Anslag, ikke prognose. Inntekter i første driftsår er ikke regnet inn i de 20 millionene. Alle kostnadstall i dette kapitlet er våre egne antakelser.

08

Sjåføreide selskaper andre steder

Selskap	Provisjon	Hvordan det gikk
The Drivers Cooperative, New York	15 %	Startet i 2021 og omsatte for 6,1 mill. dollar første hele år. Klarte bare å levere én av fem bestilte turer. Omsetningen falt rundt 60 prosent til 2024, og appen stoppet i april 2024 på grunn av en ubetalt regning. Fortsatt i drift i 2025, i langt mindre skala.
Eva, Montreal	15 %	Startet i 2019 og driver fortsatt. Utvidet med matlevering i 2020 og oppgir rundt 10 000 sjåfører og bud i Québec.
Green Taxi Cooperative, Denver	Fast avgift	Begjærte gjeldsforhandling (Chapter 11) i april 2022.
Fair Taxi, Sverige	Ikke oppgitt	75 prosent eid av sjåfører og kunder. Oppført som aktiv i 2024. Størrelse ikke oppgitt.
Oslo Taxi SA, Norge	Sentralavgift	Eid av løyvehaverne. Over én milliard kroner i inntekter på konsernnivå, men underskudd i 2024 og 2025.

Kilder: Internet Policy Review (6. februar 2026), La Presse (26. april 2021), Le Soleil (17. februar 2025), BizWest (20. april 2022), Eurofound (25. november 2024), Regnskapsregisteret.

Lærdommen: eierskap alene bygger ikke en bedrift. De som har slitt, fikk ikke nok kunder til å fylle bilene, eller for få biler til å gi kundene kort ventetid. Derfor måler vi interessen på begge sider før noe bygges.

09

Risiko

- **Konkurranse.** Uber og Bolt har kapital, kjente merkevarer og kunder. Oslo Taxi, Norgestaxi og 02000 har egne apper og kontrakter med det offentlige.
- **To sider må vokse samtidig.** Kundene kommer ikke uten biler, og bilene blir ikke uten kunder.

- **Regelverk.** Kravene til kontrollutrustning er ikke ferdige, Bolts sak mot staten er ikke avgjort, og et nytt storting kan endre retningen. Modellen vår er ikke vurdert av jurist.
- **Sentralene kan si nei.** Løyvehaveren kan bare ha én sentral, og sentralen kan nekte løyvehaverne å ta turer fra andre.
- **Teknologi.** Taksameterleverandørene eies i stor grad av de etablerte sentralene.
- **Lønnsomhet.** Lavere provisjon gir lavere margin. Det må veies opp av volum og lavere kostnader, og det er ikke vist ennå.
- **Tidlig fase.** Selskapet er ikke stiftet, det finnes ingen aksjonæravtale, og det kan ende med at appen ikke bygges.

10

Dette vet vi ikke

- Hvor mange turer som kjøres. SSB publiserer ikke lenger antall turer.
- Hvor stor del av omsetningen i Oslo og Akershus som er kontraktkjøring.
- Hvor stor markedsandel appene har, og hva de omsetter for.
- Hvor mange som bestiller i app, på telefon eller på gata.
- Hvor mange overgrep og andre hendelser som skjer i drosjer. Politiet fører ikke egen statistikk.
- Hvor utrygge kundene føler seg i dag. Den siste undersøkelsen er fra 2019.
- Hva de store sentralene tar betalt av løyvehaverne.
- Hvorfor antall løyver falt fra 2023 til 2024, og hvorfor kjørte kilometer i Oslo økte 36 prosent fra 2024 til 2025. SSB forklarer ikke dette.

11

Veien videre

- **Ut 2026:** vi samler interesse fra løyvehavere, sjåfører, sentraler, kunder, fagfolk og investorer.
- **Etter nyttår:** vi avgjør om vi bygger. Blir det for få, legges prosjektet ned og opplysningene slettes.
- **Hvis vi bygger:** utkast til aksjonæravtale skrives sammen med jurist og legges åpent ut. Avtalen skal være på plass før noen blir eier. Endelig kapitalbehov og vilkår legges frem for dem som har meldt interesse.

Meld interesse som investor på nettsiden, så får du planen og vilkårene først. Spørsmål kan rettes til Capivest.

KILDER

Kilder

- SSB, Drosjetransport (tabell 11271 og 07278): https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/drosjetransport
- SSB, «Økt drosjetransport i 2025», 21. mai 2026: https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/drosjetransport/artikler/okt-drosjetransport-i-2025
- SSB, befolkning (tabell 06913) og konsumprisindeks (tabell 14701): https://www.ssb.no/statbank/table/06913 · https://www.ssb.no/statbank/table/14701
- Regnskapsregisteret, Brønnøysundregistrene: https://data.brreg.no/regnskapsregisteret/regnskap/956308984 (bytt ut nummeret for de andre selskapene: 956308984, 972413615, 978655521, 958370466, 987002964, 990090793, 819251282, 962964869, 932950502, 991742123, 834556332, 911572656)
- Menon Economics, rapport 29/2023: https://www.regjeringen.no/contentassets/18bec54d78564382802071d3433e2fdd/menon-rapport-29-2023-kartlegging-av-drosjenaringen2312565.pdf
- Oslo Economics, «Kartlegging av arbeidsforhold i drosjenæringen», 2023: https://www.regjeringen.no/contentassets/70c5451ca33840a2bb1da14e00738062/oe-rapport-kartlegging-av-arbeidsforhold-i-drosjenaringen.pdf
- NOU 2024:15: https://www.regjeringen.no/contentassets/e9d91ec46dd745b0b6e6271a6f81767d/no/pdfs/nou202420240015000dddpdfs.pdf
- TØI-rapport 1954/2023 (Fafo): https://www.fafo.no/images/pub/2023/20830.pdf
- Oslo kommune, høringssvar til NOU 2023:22: https://www.regjeringen.no/contentassets/a98d7872f03b4db789e521f879cccf9c/kommune/oslo-kommune.pdf
- Oslo politidistrikt, høringssvar til NOU 2023:22: https://www.regjeringen.no/contentassets/a98d7872f03b4db789e521f879cccf9c/annen-offentlig-etat/oslo-politidistrikt.pdf
- Regjeringen, sentralplikt (25. juni 2024): https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nye-drosjeregler-fra-1.-september/id3046653/
- Regjeringen, nye drosjeregler (19. september 2025): https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nye-drosjeregler-skal-bidra-til-et-godt-tilbud-og-en-trygg-naring/id3119531/
- Regjeringen, internkontroll (1. juli 2026): https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/na-innfores-internkontrollen-i-drosjenaringen/id3168203/
- Regjeringen, maksimalpriser opphører (19. desember 2025): https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/midlertidige-maksimalpriser-i-drosjenaringen-opphorer-15.-januar/id3144143/
- Stortinget, Innst. 517 L (2024–2025): https://stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2024-2025/inns-202425-517l/?all=true
- Stortinget, Innst. 305 L (2025–2026): https://stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2025-2026/inns-202526-305l/?all=true
- Helseministerens brev om pasientreiser, 16. mars 2026: https://stortinget.no/link/f92e5f4bc8644a4b96622b8c468ec575.aspx
- Konkurransetilsynet, høringsuttalelse 5. november 2025: https://konkurransetilsynet.no/wp-content/uploads/2025/11/H_2025-0512_2-Horingsuttalelse-Om-mulig-forlengelse-av-forskrift-om-midlertidige-maksimalpriser-for-loyvepliktig-drosjetransport-som-ikke-er-forhandsbestilt.pdf
- Oslo tingrett, kjennelse 27. juni 2025: https://www.taxiforbundet.no/sfiles/5/44/8/file/kjennelse_midlertidig_forf_yning.pdf
- Høyesterett, sak 26-096509SIV-HRET: https://www.domstol.no/en/supremecourt/cases/referred/26-096509SIV-HRET/
- Bolt, presentasjon for Drosjeutvalget 18. mars 2024: https://files.nettsteder.regjeringen.no/wpuploads01/sites/521/2024/04/Bolt-presentasjon-Drosjeutvalget-18.3.24.pdf
- Bolt, provisjon: https://bolt.eu/no-no/support/articles/4405162101138/
- Forbrukerrådet, «Utrygg i taxi», 2019: https://storage02.forbrukerradet.no/media/2019/03/20190215-ke-trygg-taxi-rapport-2.pdf
- Avisa Oslo, 3. mars 2025: https://www.ao.no/pa-et-droyt-ar-skal-ni-unge-kvinner-ha-blitt-utsatt-for-seksuelle-overgrep-i-taxier-i-oslo/s/5-128-993914
- Avisa Oslo, 4. mars 2025: https://www.ao.no/seks-taxisjaforer-domt-for-overgrep-mot-kvinnelige-passasjerer-i-oslo-pa-et-droyt-ar/s/5-128-989343
- Avisa Oslo, 25. mars 2025: https://www.ao.no/mer-enn-en-gang-i-maneden-meldes-det-om-nye-overgrep-i-taxi-i-oslo-til-overgrepsmottaket/s/5-128-1012393
- Avisa Oslo, 31. mars 2025: https://www.ao.no/etterforsker-nye-voldtektssaker-i-taxi-i-oslo-flere-skal-ha-skjedd-i-bolt/s/5-128-1015859
- Avisa Oslo, 7. april 2025: https://www.ao.no/oslo-sv-krever-strengere-regler-for-a-rydde-opp-i-taxibransjen-stiller-sporsmal-i-stortinget/s/5-128-1022785
- NRK, 5. mars 2025: https://www.nrk.no/stor-oslo/seksuelle-overgrep-i-taxier_-ni-unge-kvinner-utsatt-pa-ett-ar-i-oslo-1.17324826
- NRK, 23. juli 2025: https://www.nrk.no/direkte/xl/anette-_40_-kjorer-taxi-til-alle-dognets-tider_-_-jeg-har-ikke-rad-til-a-la-vaere-1.17435546
- NRK, 20. november 2025: https://www.nrk.no/vestland/uber-sjaforer-i-bergen-streiker-mot-darlige-arbeidsvilkar-1.17659592

- NRK, 17. september 2024: https://www.nrk.no/stor-oslo/oslo-stotter-drosje-makspris-1.17046319
- NRK, 1. oktober 2021: https://www.nrk.no/norge/hver-fjerde-drosje-fikk-bruksforbud-etter-kontroll-1.15672942
- VG, 25. september 2026: https://www.vg.no/nyheter/i/ArA2BA/turister-paa-oslo-lufthavn-gardermoen-taxitur-kostet-21-230-kroner
- Nettavisen, 15. juli 2026: https://www.nettavisen.no/nyheter/advarer-fikk-sjokk-da-han-sa-regninga-vanskelig-a-si-nei/s/5-95-3147214
- Nettavisen, 20. juli 2025: https://www.nettavisen.no/okonomi/langer-ut-mot-uber-og-bolt-skylder-norge-hundrevis-av-millioner/s/5-95-2511423
- DinSide, 8. september 2026: https://dinside.dagbladet.no/fritid/fikk-taxisjokk-helt-crazy/85119441
- DinSide, 10. november 2026: https://dinside.dagbladet.no/fritid/fikk-hakeslepp-driver-og-lurer-folk/85400967
- TV 2, 10. november 2023: https://www.tv2.no/broom/taxisjaforene-laste-bilene-og-forsvant-da-de-sa-kontrollorene/16208583/
- Klassekampen, 21. juni 2025: https://klassekampen.no/artikkel/2025-06-21/taxiopproreren/JXz8
- E24, 4. oktober 2024: https://e24.no/norsk-oekonomi/i/jQKAVw/uber-kan-droppe-norge-kommer-til-aa-vurdere-alle-muligheter
- Tek.no, 20. januar 2021: https://www.tek.no/nyheter/nyhet/i/wevgvo/bolt-tar-opp-konkurransen-med-uber
- Norges Taxiforbund, kjøreseddel (november 2026): https://www.taxiforbundet.no/aktuelt/nyhetsarkiv/nt-krever-en-be/
- Oslo Taxi, pressemelding 1. november 2024: https://www.mynewsdesk.com/no/oslo-taxi/pressreleases/oslo-taxi-tar-et-stort-skritt-mot-groenn-teknologi-med-nytt-ladeanlegg-for-drosjer-3352346
- Taxi 02000: https://www.02000.no/ · Follo Taxi: https://follotaxi.no/om-follo-taxi-samvirkeforetak-sa/ · Bytaxi: https://www.bytaxi.no/bli-l oyvehaver · Taxibuddy: https://taxibuddy.no/kampanje · Norgestaxi: https://www.norgestaxi.no/
- Internet Policy Review, 6. februar 2026: https://policyreview.info/articles/analysis/drivers-cooperative-new-york-city
- Eurofound, Fair Taxi: https://apps.eurofound.europa.eu/platformeconomydb/the-taxi-union-and-fair-taxi-110195
- BizWest, 20. april 2022: https://bizwest.com/?p=320718