

Veglovutvalget

Deres ref

Vår ref

Dato

25/6433-7

3. mars 2026

## Innspill til Veglovutvalget

Vi viser til brev datert 17. oktober 2025 fra Veglovutvalget, med invitasjon til å komme med innspill til utvalget. Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har følgende innspill til utvalget:

Generelt synes næringspolitiske hensyn å være godt ivaretatt i mandatet. Det er viktig at den reviderte veglova får et hensiktsmessig formål. Med utgangspunkt i næringspolitikkenes mål bør formålet inkludere «en bærekraftig og effektiv bruk av samfunnets ressurser som også legger til rette for økt samlet verdiskaping».

Å legge til rette for effektiv trafikkavvikling er bl.a. viktig for effektiv transport av arbeidskraft, og varer og tjenester, konkurransen i ulike markeder, handel, behovet for veiinvesteringer og for samlet verdiskaping. Å legge til rette for tilgjengeliggjøring og bruk av offentlige data, som kartdata, kan bidra til utvikling av løsninger som legger til rette for effektiv trafikkavvikling og redusere behovet for kostbare investeringer som også kan påvirke miljøet. Veglovutvalget kan vurdere om det er noe som kan og bør gjøres for å legge til rette for økt tilgjengeliggjøring og bruk av offentlige data.

Vi minner om at pkt. 6.10 i Meld. St. 16 (2024–2025) Industrien - konkurransekraft for en ny tid omhandler regjeringens politikk for transport som rammevilkår for industrien i Norge.

## Organisering av private veilag

NFD har lovansvaret for enhetsregisterloven som setter visse krav for at enheter skal kunne bli registrert i Enhetsregisteret. Mange private veilag ønsker å bli registrert i Enhetsregisteret for å få et organisasjonsnummer. Departementet har både gjennom behandling av klagesaker og gjennom kontakt med Brønnøysundregistrene erfart at det ikke sjelden oppstår utfordringer mht. tolkning av veglova kapittel VII Private vegar.

Departementets innspill til Veglovutvalget er derfor å se nærmere på om veglova i større grad bør tar stilling til hvordan private veilag bør organiseres, herunder om «privat veilag» skal etableres som en egen organisasjonsform med tydelige egenskaper og kjennetegn.

*Bakgrunn:*

Det rettsfellesskapet som veglova § 55, jf. § 54, etablerer for veilag, kan så langt vi kan se være så uformelt at det ikke etableres en juridisk person. Hvis grunneierne uformelt vedlikeholder veien og fordeler utgiftene, vil det ikke være behov for registrering i Enhetsregisteret. Det er det heller ikke krav om.

Veglova åpner samtidig for at veilaget organiserer seg og etablerer en juridisk person. Ved melding om nyregistrering til Enhetsregisteret skal registerføreren gjøre en formalkontroll av innsendte dokumenter for å vurdere om veilaget er en juridisk person og om den meldte organisasjonsformen er riktig. Om dette er en forening, et tingsrettslig sameie eller en annen form for juridisk person, avhenger av rettsgrunnlaget for det enkelte veilaget.

Brønnøysundregistrene har etablert en praksis der de krever at de private veilagene er organisert i tråd med en av de etablerte organisasjonsformene; typisk forening, samvirkeforetak, eller tingsrettslig sameie. Dette har bidratt til rettsklarhet, og etter departementets vurdering er denne praksisen ikke i tråd med gjeldende norsk rett. Departementets syn er formidlet til Brønnøysundregistrene gjennom vedtak i en klagesak.

I Norge er det, med begrensningene som følger av lover som organiserer bestemte organisasjonsformer, et alminnelig rettsprinsipp at personer som utøver en felles aktivitet eller felles virksomhet står fritt til å avtale andre ordninger enn ordninger som er etablert gjennom de kjente og etablerte organisasjonsformene. Etter departementets vurdering kan altså private veilag velge å organisere seg utenfor de etablerte organisasjonsformene. Se [«Lov om foreiningar - Ei utgreiing med utkast til lov om foreiningar»](#) kapittel 8, side 41 (Knudsen, Woxholth m.fl. (2021)).

Slik dagens veglov er formulert, jf. § 55 siste ledd, er det også opp til veilaget selv å bestemme hvilken organisasjonsform det skal ha, eller om det skal organiseres utenfor de etablerte organisasjonsformene. Samtidig fastsetter veglova visse regler om organiseringen av veilag som skal gjelde uavhengig av hvilken organisasjonsform eller hvilken «annan måte» veilaget har valgt å organisere seg på.

Disse reglene skiller veilagene fra foreninger på flere måter. Dagens veglov gjør medlemskapet lovbestemt, og det viktigste er en plikt til å delta i vedlikeholdet av veien. Etter loven er det ikke plikt til å ha et styre, og det er heller ikke plikt til å ha vedtekter. Loven er heller ikke til hinder for at medlemmene fordeler gjenværende midler seg imellom ved en oppløsning av veilaget. Selv om man kan si at veilagene bygger på en *foreningsrettslig modell*, jf. Knudsen m.fl. (2021) side 39, skiller veglovas ordning seg her fra foreninger der medlemskapet skal være frivillig, man samles om en felles aktivitet og det er forbud mot å dele gjenværende midler mellom seg. Vi antar at det også kan være aktuelt at deltakerne ved oppløsning av veilaget ønsker å kunne dele de gjenværende midlene, uten å måtte organisere veilaget som et selskap.

På enkelte punkter har også veilag sterke likhetstrekk med tingsrettslig sameie: Ettersom veilag utgjør de som har plikter, stiftes det ikke, men oppstår idet to eller flere får plikter etter veglova § 54 første ledd.

De fleste veilag organiserer seg i dag i tråd med organisasjonsformene forening, samvirkeforetak eller tingsrettslig sameie. I praksis blir mange veilag også opprettet av jordskifteretten som tingsrettslig sameie, i tråd med [«Veileder for bruksordning for veg»](#) som ble utarbeidet på oppdrag fra Domstolsadministrasjonen i 2019.

Oppsummert ser vi at klarere regler for organisering av private veilag både kan bidra til å redusere antall konflikter mellom partene i et veilag og også gi klare regler for hvordan veilag skal registreres i Enhetsregisteret.

### **Forskrifter om maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport**

NFD har ansvar forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn (maksimalprisforskriften) og forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt.

#### *Særlig om maksimalprisforskriften*

Maksimalprisforskriftens formål er å sikre at prisene for drosjetjenester ikke blir urimelig høye i de områdene hvor markedet ikke er stort nok for tilstrekkelig konkurranse. Forskriften gjelder for all løyvepliktig drosjetransport med motorvogn, med unntak av drosjetransport hvor vilkårene for transporten er fastsatt i avtale inngått etter forhandlinger mellom oppdragsgiver og tilbyder, eller avtale inngått etter anbudskonkurranse. Forskriften inneholder enkelte regler om hvordan tilbydere av drosjetransport kan prise sine tjenester.

Hoveddelen av forskriften (kapittel 2) gjelder ikke for kommuner som har 20 000 innbyggere eller flere, og en befolkningstetthet på 80 innbyggere per kvadratkilometer eller høyere. Denne delen gjelder heller ikke for drosjetransport hvor det er flere enn fire passasjerer i drosjebilen. Kapittel 2 fastsetter maksimale takster og tillegg som tilbydere av drosjetjenester kan tilby.

#### *Særlig om forskrift om midlertidige maksimalpriser*

Forskrift om midlertidige maksimalpriser trådte i kraft 15. januar 2025. Forskriften satte maksimale takster og tillegg for praiing av drosje fra gate eller holdeplass, i kommuner hvor maksimalprisforskriftens kapittel 2 ikke gjelder. Forskriften gjaldt altså ikke for forhåndsbestilling av drosje via telefon, app, eller lignende. Forskriften hadde ellers samme avgrensninger som maksimalprisforskriften.

Formålet med forskriften om midlertidige maksimalpriser var å hindre drosjekunder fra å få urimelig høye priser for drosjetjenester, og å luke ut useriøse aktører fra drosjemarkedet. Bakgrunnen for forskriften var at flere drosjekunder opplevde å få urimelig høye priser når de praiet drosje.

Forskriften hadde en varighet frem til 15. januar 2026. Departementet hadde på høring spørsmålet om hvorvidt forskriften burde forlenges.<sup>1</sup> Parallelt med høringen evaluerte vi forskriften om midlertidige maksimalpriser. Regjeringen besluttet å ikke forlenge forskriften.<sup>2</sup>

Jf. høringsnotatets kapittel 3 er andelen som praier drosjeturer, lav og fallende. I en spørreundersøkelse gjennomført av Menon i 2023 svarte 14 % av forbrukerne at de praier sin siste drosjereise. I en tilsvarende undersøkelse fra Forbrukerrådet i 2019 svarte 17 % det samme. Informantene vi har vært i kontakt med ifm. evalueringen av forskriften om midlertidige maksimalpriser opplever at andelen som praier drosjeturer fortsatt er fallende. De viser til økt konkurranse fra plattformsselskaper som Bolt og Uber, og innføringen av sentraltilknytningsplikten. Sentraltilknytningsplikten innebar at alle drosjesjåfører må være tilknyttet en drosjesentral. Dette har ført til at det ikke lenger er lov til å operere som såkalt «friåker», altså å kjøre drosje uten tilknytning til en drosjesentral eller et plattformsselskap. «Friåkere» utgjorde tidligere en vesentlig andel av drosjemarkedet.

At andelen praierurer faller, kan påvirke veibruken f.eks. ved at behovet for å tilrettelegge for praiering av drosje langs vei og på holdeplasser reduseres.

#### *Særlig om bestillingsløsninger for drosje*

En annen grunn til at andelen som praier drosje er fallende, er at Bane NOR og Avinor har satt opp automater for bestilling av drosje ved henholdsvis Oslo S og Oslo Lufthavn Gardermoen. I automatene kan kundene legge inn informasjon om hvor de ønsker å reise, hvor mange som skal være med på reisen, og om de har noen særlige behov (behov for rullestoltilpasset drosje e.l.). Når bestillingen er lagt inn, hentes kunden av den aktuelle drosjen. Frem til drosjen er bestilt, venter drosjen i et depot.

Bestillingsløsningen på Gardermoen ble innført allerede i 2021, og er obligatorisk for drosjeaktører som kjører fra lufthavnen å ha en passeringsavtale med Avinor, og å benytte bestillingsløsningen. I en rapport om bestillingsløsningen<sup>3</sup> konkluderes det med at løsningen har bidratt til bl.a. redusert ventetid for drosjesjåførene, færre negative opplevelser blant kundene, og mer effektiv arealbruk. Avinor har nylig tildelt en omfattende kontrakt for taxi- og busshåndtering ved deres lufthavner, som blant annet innebærer at bestillingsløsningen vil utvides til andre store lufthavner innen kort tid. De fleste aktørene vi har vært i kontakt med ifm. evalueringen har vært positive til Avinor sin bestillingsløsning.

Bestillingsløsningen på Oslo S ble innført i januar 2025 som en pilotløsning, og skal vare frem til august 2026. Flere av drosjeaktørene departementet har snakket med ifm. evalueringen var negative til ordningen. De viste blant annet til at de fleste kunder lar være å bruke ordningen, fordi den ikke er obligatorisk.

---

<sup>1</sup> [Mulig forlengelse av forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt - høring](#)

<sup>2</sup> [Midlertidige maksimalpriser i drosjenæringen opphører 15. januar 2026 - regjeringen.no](#)

<sup>3</sup> [Digitale drosjeholdeplasser](#)

I rapporten om bestillingsløsningen på Gardermoen konkluderes det med at bestillingsløsningen ved Gardermoen har fungert godt. Forfatterne av rapporten vurderer videre at en bestillingsløsning for drosje kan være hensiktsmessig også andre steder, men at det sannsynligvis forutsetter at det er en relativt stor mengde aktører som bruker løsningen, og at drosjeturene er relativt lange.

Ovennevnte tyder på at bestillingsløsninger for drosje kan være egnet til å bedre drosjetilbudet og derigjennom trafikkavviklingen. Veglovutvalget kan vurdere om det kan være aktuelt å gjøre tiltak for å gjøre det lettere å opprette slike løsninger.

### **Ladestrategien**

Ladestrategien<sup>4</sup> ble offentliggjort 8. desember 2022. Strategien konkretiserer hva regjeringen vil gjøre for å videreutvikle den nasjonale ladeinfrastrukturen for elektriske kjøretøy. Strategien inneholder tiltak for å gjøre det enkelt for ladestasjoner å knytte seg til kraftnettet og få tilgang til egnet areal, for å bedre tilretteleggingen fra ulike statlige virksomheter, og for å gjøre ladetilbudet enklere å bruke. En videre utvikling av ladeinfrastrukturen vil nødvendigvis innebære utbygging av landeinfrastruktur langs norske veier, og derigjennom påvirke veibruken.

Ladestrategien ble utarbeidet av en interdepartemental arbeidsgruppe hvor NFD inngikk, men som ble ledet av Samferdselsdepartementet (SD). Vi legger til grunn at Veglovutvalget kan ha kontakt med SD for mer informasjon om Ladestrategien og oppfølgingen av denne.

### **Drosjeutvalget**

NFD deltok i sekretariatet til det regjeringsnedsatte Drosjeutvalget. Det er flere elementer i Drosjeutvalgets utredninger som kan være relevante for Veglovutvalget, blant annet beskrivelsen av den teknologiske utviklingen innenfor drosjebransjen og hvordan en kan legge til rette for at tilbudet av drosjetjenester skjer på en ressurseffektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom måte. Drosjeutvalgets utredninger fremgår av

- NOU 2023: 22, «På vei mot en bedre regulert drosjenæring, Delutredning I fra Drosjeutvalget», og
- NOU 2024: 15, «En bedre regulert drosjenæring, Delutredning II fra Drosjeutvalget»

Det overordnede ansvaret for drosjesektoren, og for å følge opp Drosjeutvalgets anbefalinger, ligger til SD. Vi legger til grunn at Veglovutvalget kan ha kontakt med SD for mer informasjon om Drosjeutvalget, og oppfølgingen av deres anbefalinger.

Med hilsen

Live Albrigtsen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Marte Ludvigsen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

---

<sup>4</sup> [Nasjonal ladestrategi](#)