



# Innspill til Veglovutvalget

*Trond Foss*

*SINTEF Community, Avd. Mobilitet*

*3. mars 2026*

## 1 Behov for tydelig hjemmel for vegprising i Vegloven

### 1.1 Innledning og bakgrunn for innspillet

Bestemmelsene i Veglovens § 27, Kap. IV. Vegutgifter, gir adgang til å kreve inn bompenger etter samtykke fra Stortinget, og kun innenfor veglovens klart definerte rammer. Inntektene er strengt formålsbundne og kan bare brukes til:

- tiltak som Vegloven gir hjemmel for, primært knyttet til veg
- investeringer i faste anlegg og installasjoner for kollektivtrafikk, inkludert kollektivtrafikk på skinner
- i byområder, også drift av kollektivtrafikk, men kun som del av en helhetlig og samordnet transportplan

Veglovens § 27 åpner for differensierte takster i byområder, blant annet basert på kjøretøyenes miljøegenskaper, vekt eller tidspunkt på døgnet. De differensierte takstene kan også implisitt påvirke trafikantenes valg av reisemiddel. Disse virkemidlene er imidlertid underordnet bompengordningens hovedformål og rettslige karakter som er finansiering av vegprosjekter. Selv om differensierte takster kan påvirke trafikkmengde og reisemiddelvalg, er dette sekundære effekter innenfor en finansieringsordning. Bompenger kan ikke:

- innføres uten kobling til en konkret bompengordning
- benyttes som et generelt, dynamisk prismekanisme for bruk av vegnettet
- brukes fritt til trafikkregulerende tiltak utenfor ordningens formål

Veksten i kjøretøyer som ikke anvender fossilt drivstoff har medført at statens har tapt vesentlige inntekter gjennom mindre inntekt på drivstoffavgiften. Det gjorde at Skatteetaten og Statens vegvesen gikk sammen om en KVVU på innføring av vegprising. Dette arbeidet er bl.a. dokumentert i høringsutgaven fra november 2022<sup>1</sup>. Den omfatter analyser, vurderinger av konsepter for framtidig vegprising og bompengordning, og en foreslått videre utredning.

Vegprising, også kjent som vegbruksavgift, knyttes helst til en avgift for utkjørt kilometer og skal i utgangspunktet dekke de eksterne kostnadene som et kjøretøy påfører samfunnet, f.eks. vegslitasje, miljøkostnader og trafikantkostnader. Bompenger er gjerne knyttet til punktinnkreving av bompenger som skal finansiere vegprosjekter og det er derfor en vesentlig forskjell på vegprising og

---

<sup>1</sup> [https://www.skatteetaten.no/en/rettskilder/type/horinger/konseptvalg-for-et-nytt-system-for-veibruksavgift-og-bompenger/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.skatteetaten.no/en/rettskilder/type/horinger/konseptvalg-for-et-nytt-system-for-veibruksavgift-og-bompenger/?utm_source=chatgpt.com)



bompenger. Denne forskjellen er ikke definert i dagens veglov og vegloven gir heller ikke hjemmel for innføring av vegprising.

Vegprising innebærer betaling basert på faktisk bruk av vegnettet, ofte med formål å:

- redusere trafikk og kø
- påvirke tidspunkt, rute og transportmiddel
- redusere miljø- og klimabelastning
- effektivisere utnyttelsen av eksisterende infrastruktur

Dette er formål som går ut over bompengereordningens tradisjonelle rammer. Vegprising er i sin natur:

- et generelt og løpende virkemiddel
- ikke nødvendigvis knyttet til enkeltprosjekter
- primært rettet mot etterspørselsstyring, ikke finansiering alene

Å forsøke å hjemle vegprising innenfor dagens § 27 innebærer en rettslig og systematisk utvidelse av bompengebegrepet som svekker lovens tydelighet og legitimitet.

## 1.2 Behovet for egen hjemmel i Vegloven,

Dersom vegprising skal kunne brukes både:

- til finansiering av veginfrastruktur, og
- som et aktivt og varig trafikkreduserende virkemiddel,

må dette forankres i en egen bestemmelse i Vegloven, med:

- klart definert formål
- tydelige rammer for innkreving, differensiering og bruk av inntekter
- avklaring av forholdet til bompenger, skatter og avgifter
- krav til politisk beslutningsnivå, lokal medvirkning og rettssikkerhet

En slik hjemmel vil styrke både den rettslige legitimiteten og den demokratiske forankringen av vegprising som virkemiddel.

## 1.3 Oppsummering

Veglovens § 27 gir i dag et avgrenset og formålsbundet grunnlag for bompengeneinnkreving.

Bestemmelsen er ikke egnet til å fungere som rettslig fundament for generell vegprising. Dersom vegprising skal tas i bruk som et sentralt virkemiddel i transportpolitikken, bør dette skje gjennom en **tydelig, eksplisitt og selvstendig hjemmel i Vegloven**, fremfor gjennom ytterligere utvidelser av bompengebestemmelsene.

Dette vil bidra til større klarhet i regelverket, bedre sammenheng mellom virkemiddel og formål, og økt tillit til bruken av betaling for vegbruk.