Myndighet og regelverk
Vegtransport

07.05.2026

Statens vegvesen

Erfaringsrapport

Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy

STATENS VEGVESENS RAPPORTER Nr. 1126

Red Ant, Statens vegvesen

Tittel
Erfaringsrapport

Undertittel
Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy

Forfatter
Sofie Solbakken

Avdeling
Vegtransport

Rapportnummer
1126

Godkjent av
Gry Horne Johansen

Emneord
automatisert transport, drift, lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy, persontransport, søknader, utprøving

Sammendrag
I denne rapporten gis en samlet oversikt over utprøvinger av selvkjørende kjøretøy i Norge i perioden 2018-2025, etter at lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy trådte i kraft i 2018. Rapporten oppsummerer utprøvingssaker behandlet av Statens vegvesen, i tillegg til å løfte frem noen generelle observasjoner, knyttet til for eksempel type kjøretøy, utprøvingsområde og handlingsrommet til dagens utprøvingsregelverk. Til sammen beskriver dette situasjonen innen utprøving av selvkjørende kjøretøy i Norge. Rapporten kan benyttes som et kunnskapsgrunnlag i arbeidet med videre utprøving og regelverk.

Antall sider 10

Title
Experience report

Subtitle
The Act on Testing Self-Driving Vehicles

Author
Sofie Solbakken

Department
Road Transport

Report number
1126

Approved by
Gry Horne Johansen

Key words
automated transport, operations, Act on Testing Self-Driving Vehicles, passenger transport, applications, testing

Summary
This report provides a consolidated overview of the testing of self-driving vehicles in Norway in the years 2018-2025, after the Act on Testing Self-Driving Vehicles came into force in 2018. The report summarises testing cases processed by the Norwegian Public Roads Administration and also highlights some general observations, for example related to vehicle types, testing environments, and the regulatory scope of the current testing framework. Taken together, this describes the situation regarding the testing of self-driving vehicles in Norway. The report can be used as a knowledge base for further work on testing and regulation.

Pages 10

Innholdsfortegnelse

Formål 2
Avgrensning 2
Informasjonskilder 2
Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy 2
Søknad om utprøving 2
Prosess for søknadsbehandling 3
Behandlede utprøvingssaker 4
Erfaringer 7
    Oppsummering av faktagrunnlag 7
    Hovedobservasjoner 8
Konklusjon 9
Referanser 10

Formål

Norges *lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy*[1] har vært gjeldende siden 2018. Etter åtte år med utprøving er det behov for å sammenstille informasjon og identifisere noen hovedtrekk for utviklingen på utprøvingsfronten i Norge. I denne rapporten er informasjon om fullførte og pågående utprøvinger av selvkjørende kjøretøy i Norge samlet og systematisert, og et kunnskapsgrunnlag er etablert til bruk i reguleringsarbeid og videre utprøving. Rapporten peker på noen generelle observasjoner som er beskrivende for utviklingen av utprøvingsprosjekter i Norge i perioden 2018-2025.

Avgrensning

Rapporten oppsummerer utprøvingene med selvkjørende kjøretøy som har foregått i Norge siden lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy trådte i kraft i 2018. Rapporten presenterer fakta om utprøvingssaker, med tilhørende kommentarer og vurderinger. Informasjonen er innhentet til og med utgangen av 2025.

Informasjonskilder

Informasjon i rapporten er hentet fra internt lagrede data, samt dokumenter i Statens vegvesens interne sakarkiv for perioden 2018-2025.[2] Informasjon er også hentet fra relevante personers (i Statens vegvesen) erfaringer fra utprøvingssøknader.

Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy

I dag finnes det ingen regelverk som tillater ordinær bruk av selvkjørende kjøretøy i Norge. Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy[1] trådte i kraft i 2018. Denne, samt forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn[3], regulerer prøveprosjekter for selvkjørende kjøretøy.[4] Regelverket har som formål å tilrettelegge for utprøving innenfor rammer som ivaretar trafikksikkerhet, fremkommelighet, datasikkerhet og personvern. Utprøvingen foregår gradvis, i takt med teknologiens modenhet.[3]

Dagens regelverk bygger på at det gis dispensasjoner fra vegtrafikkloven[5] og yrkestransportloven[6], jf. lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy § 3[1] og forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn § 4[3].

Siden lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy trådte i kraft har det vært internasjonal utvikling på området. Et internasjonalt teknisk regelverk for godkjenning av selvkjørende kjøretøy er etablert, og EU-forordningene 2022/1426 og 2019/2144 er implementert i den norske bilforskriften[7].

Enhver – både privatpersoner og selskaper – som ønsker å teste selvkjørende kjøretøy i Norge må søke om tillatelse fra Vegdirektoratet. Kravet om søknad gjelder for utprøving både på offentlig og privat vei. Søknadsbehandlingen hos Vegdirektoratet er kostnadsfri for søker.[4]

Søknad om utprøving

Ved innsending av søknad om utprøving av selvkjørende kjøretøy til Vegdirektoratet kreves det, i henhold til forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn[3], at søker oppgir følgende:

a. *navn på søker og navn på personen som er utpekt som ansvarlig for sikkerheten*
b. *hensikten med utprøvingen*
c. *motorvognene som skal være med i utprøvingen*

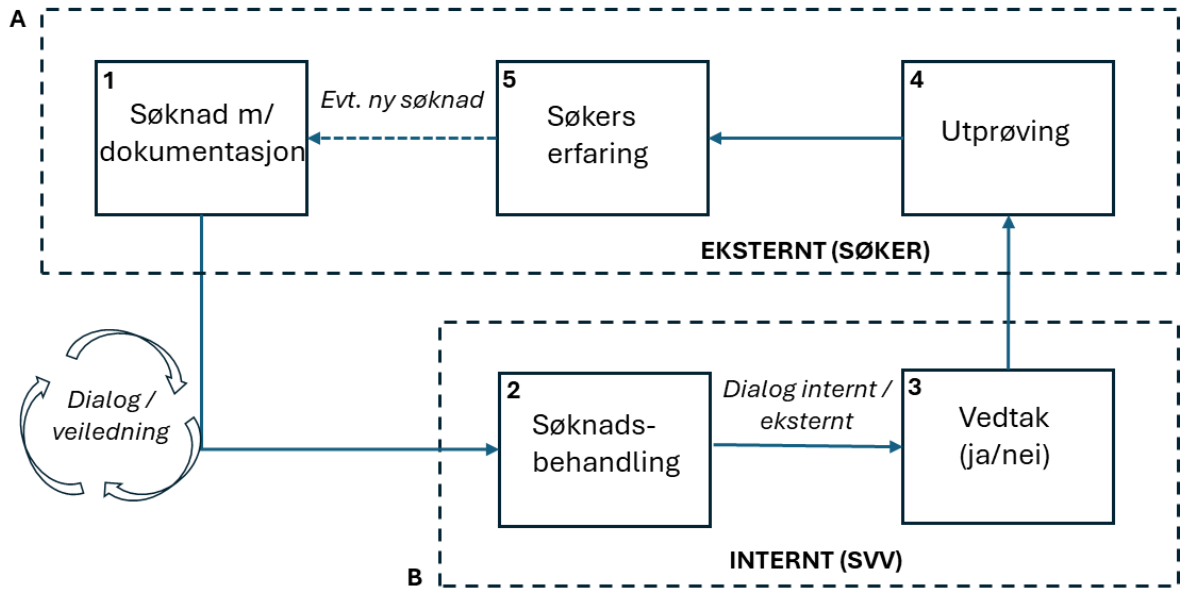
d. *navn på operatørene der det er aktuelt, jf. § 11*
e. *automatiseringssystem som skal benyttes*
f. *plan for utprøvingen*
g. *tidsperiode for utprøvingen*
h. *eventuelle behov for særskilte trafikkreguleringer*
i. *hvor utprøvingen skal foregå, herunder konkrete vegstrekninger eller konkrete områder som skal brukes*
j. *beskrivelse av behov for unntak fra gjeldende bestemmelser i vegtrafikkloven og yrkestransportloven med forskrifter*
k. *forsikring under utprøvingen som sikrer skadelidende minst like godt som alminnelig ansvarsforsikring etter bilansvarsloven*
l. *dokumentasjon på at kravene i § 7 – § 11 er oppfylt*

Vegdirektoratet kan kreve ytterligere opplysninger som er relevant for behandling av søknaden.

Videre stiller forskriften en rekke krav til redegjørelse for ulike faktorer ved utprøvingen. Forskriftens § 10 omhandler krav til redegjørelse for *risiko* ved utprøvingen. Dette innebærer at søker gjennomfører en risikovurdering og beskriver risikoreduserende tiltak for hver identifisert risiko. Vegdirektoratet vurderer denne risikovurderingen og stiller eventuelle spørsmål til søker. Ifølge forskriften kan Vegdirektoratet også få søkers risikovurdering gjennomgått av en uavhengig tredjepart.

Prosess for søknadsbehandling

Prosessen i Vegdirektoratet for behandling av søknader om utprøving av selvkjørende kjøretøy er vist i figur 1 og beskrives nedenfor.



Figur 1: Prosess for behandling av søknader om utprøving av selvkjørende kjøretøy i Vegdirektoratet.

Boks A: aktiviteter som foregår hos søker i søknadsprosessen.

Boks B: aktiviteter som foregår i Vegdirektoratet i søknadsprosessen/søknadsbehandlingen.

- 1 Søknad m/dokumentasjon: Prosessen begynner med at Vegdirektoratet mottar en søknad om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Søknadsbehandling igangsettes.
- 2 Dialog/veiledning og Søknadsbehandling: Underveis kan det være behov for informasjonsutveksling. Vegdirektoratet er tilgjengelig for veiledningsmøter når som helst i søknadsprosessen. Veiledning kan komme som følge av at søker eller Vegdirektoratet har spørsmål eller ønsker avklaringer angående den planlagte utprøvingen. Det kan også være behov for mer dokumentasjon enn det søker har oversendt i første omgang. Da må dette etterspørres. Dette gir en iterativ prosess med dialog og informasjonsutveksling.
- 3 Vedtak: Etter at all relevant dokumentasjon er mottatt og alle spørsmål er avklart, fatter Vegdirektoratet et vedtak om tillatelse eller avslag.
- 4 Utprøving: Ved vedtak om tillatelse kan søker starte utprøving.
- 5 Søkers erfaring og Evt. ny søknad: Søker opererer de selvkjørende kjøretøyene og søker eventuelt om ny tidsperiode og/eller endring av rute etter en periode.

Vegdirektoratet har generelt mottatt gode tilbakemeldinger på søknadsprosessen fra søkere, som blant annet fremhever god dialog, raske tilbakemeldinger og konstruktive utfordringer.

Behandlede utprøvingssaker

Det ble gitt 121 vedtak om tillatelse til utprøving av selvkjørende kjøretøy fra Vegdirektoratet i perioden 2018-2025 (tabell 1 og figur 2). Antall avslag i samme periode var 1.

Tabell 1: Oversikt over totalt antall vedtak fra Vegdirektoratet i perioden 2018-2025.

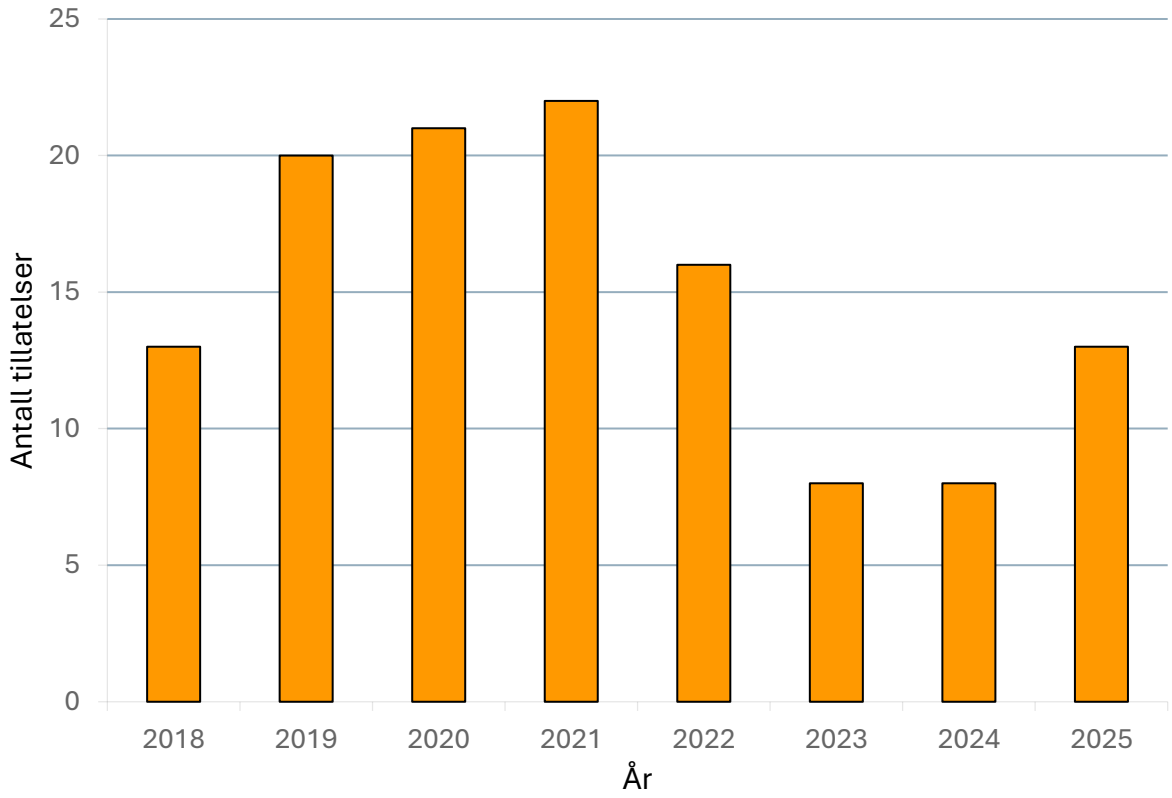
Årstall	Antall tillatelser	Antall avslåtte søknader
2018	13	0
2019	20	0
2020	21	0
2021	22	0
2022	16	1
2023	8	0
2024	8	0
2025	13	0
Totalt	**121**	**1**

De 121 tillatelsene gjelder:

- Vedtak om tillatelse for utprøving (førstegangssøknad)
- Vedtak om utvidelse av tidsperiode (ikke førstegangssøknad)
- Vedtak om utvidelse eller endring av område (ikke førstegangssøknad)

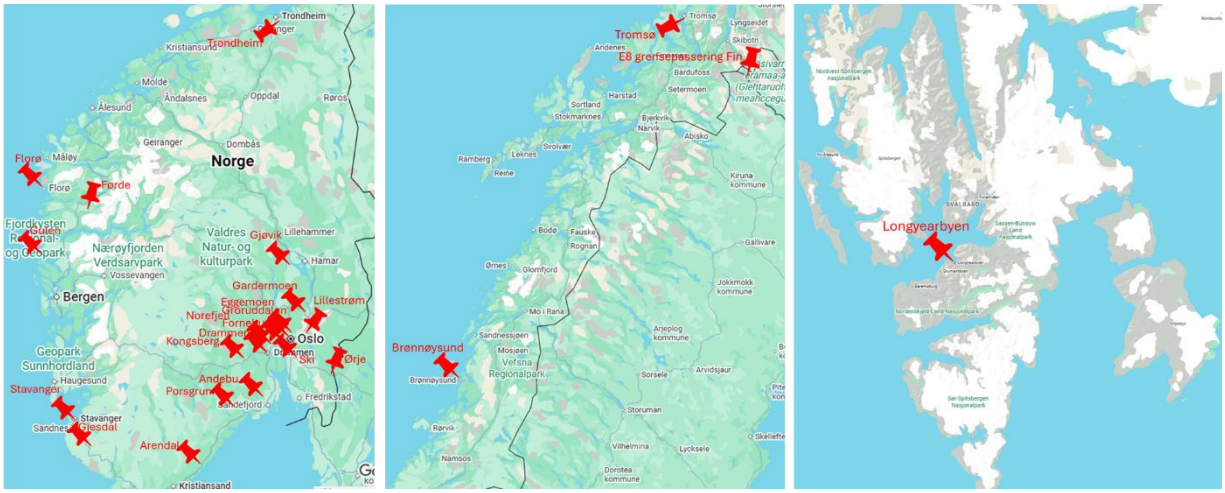
Det er altså ikke slik at det er gitt 121 tillatelser til 121 unike aktører eller kjøretøytyper. Flertallet av vedtakene gjelder samme søker som ønsker å operere kjøretøyene over lengre tid og/eller i utvidede eller andre/nye områder.

I perioden 2018-2025 har Vegdirektoratet gitt tillatelser til 20 unike utprøvingsprosjekter. Her forstås et utprøvingsprosjekt som en aktivitet med samme aktør og formål, uavhengig av antall tillatelser som er gitt over tid. Som nevnt ovenfor, gjelder mange av de 121 tillatelsene samme prosjekt. Tillatelser gis som regel i inntil ett år av gangen, noe som fører til flere søknader om forlengelse av tid fordi prosjekter gjerne pågår over flere år. Nye søknader innenfor samme prosjekt kan også gjelde endring av område kjøretøyet/-ene skal operere i.



Figur 2: Oversikt over antall tillatelser til utprøving av selvkjørende kjøretøy per år i perioden 2018-2025.

Basert på geografiske lokasjoner (figur 3 og tabell 2) fremstår Østlandet som det mest sentrale området for utprøving av selvkjørende kjøretøy. Spesielt gjelder det Oslo og omegn.



Figur 3: Kart over områder for utprøving av selvkjørende kjøretøy i Norge.*

I alt syv typer kjøretøy inngår i tillatelsene for utprøving siden 2018, som vist i tabell 2. Utprøvingene kan her deles inn i to bruksområder: drift og persontransport. Totalt er det gitt flere tillatelser innen persontransport.

Tabell 2: Oversikt over hvilke grupper av kjøretøy som er godkjent for utprøving i perioden 2018-2025.*

Kjøretøytype med tillatelse til utprøving	Bruksområde	Geografisk lokasjon	Antall tillatelser
Anleggsmaskin (veivals, dumper)	Drift	Florø, Gulen	10-15
Lastebil		Brønnøysund, Ørje	10-15
Brøytebil/-maskin		Gardermoen, Eggemoen	1-3
Pakkerobot		Fornebu, Oslo, Kongsberg	5-10
Buss	Persontransport	Stavanger	5-10
Minibuss		Arendal, Gjesdal, Stavanger, Porsgrunn, Andebu, Kongsberg, Drammen, Lier, Fornebu, Lillestrøm, Gardermoen, Norefjell, Gjøvik, Førde, Trondheim, Tromsø, Bodø, Svalbard	50-60
Personbil		Groruddalen, Ski	10-15

Nedenfor presenteres nøkkelinformasjon om utprøving og demonstrasjon for hvert bruksområde:

Drift

- **Skjermede områder:** De fleste utprøvinger innen bruksområdet drift har foregått på avgrensede, skjermede områder. Dette gjelder blant annet anleggsmaskiner på Vestlandet, lastebiler brukt i gruver i Brønnøysund, og brøytebiler/snøryddingsmaskiner på lufthavner.
- **Operasjoner med/uten fører i førersetet:** Det er primært i skjermede omgivelser, hvor kjøretøy innen bruksområdet drift gjerne opererer, at teknologien og sikkerheten er god nok til at kjøretøyet kan greie seg uten fører. Omgivelsene er kontrollerte, med ingen/enkel trafikk. Eksempelvis finnes i dag kjører i dag ni Volvo-lastebiler førerløst som del av gruvedrift i Brønnøysund.
- **Bybruk:** Pakkerobot kan betegnes som «mikromobilitet»[8]. Av driftskjøretøyene i tabell 2 er det dette fremkomstmiddelet som i størst grad egner seg for bruk i bymiljøer. Små roboter benyttes også større i grad til frakt enn øvrige kjøretøy innenfor dette bruksområdet, ettersom varer transporteres fra en avsender til en mottaker.

Persontransport

- **Utprøvinger og demonstrasjoner:** Flere av tillatelsene i tabell 1 og lokasjonene i figur 3 gjelder demonstrasjoner, og ikke nødvendigvis utprøving over lengre tidsperioder. Eksempelvis gjelder dette minibusser fra «EasyMile». Et eksempel på en slik kortvarig demonstrasjon av en EasyMile-minibuss er Longyearbyen (figur 3) i 2019, hvor det ble gitt tillatelse med varighet tre dager. Slike demonstrasjoner er her inkludert som utprøvinger for å synliggjøre bredden av lokasjoner hvor det har vært mulig å gjennomføre kjøring, og for å illustrere at ulike deler av Norge kan benyttes som arena for testing av selvkjørende kjøretøy.

* For tabell 2 og figur 3 tas forbehold om at unøyaktigheter/mangler kan forekomme.

Tabell 2 viser at minibusser/shuttlebusser, spesielt fra EasyMile og Navya, står for flest tillatelser i perioden 2019-2021. Dette bidrar til den tydelige økningen i antall tillatelser i samme periode, som tydeliggjøres i figur 2.

- **Høyt søknadsantall:** Tabell 2 viser at det er flere søknader totalt og flere ulike lokasjoner på bruksområdet persontransport sammenlignet med bruksområdet drift. Dette understøttes også, som nevnt tidligere, av at det ofte er de samme aktørene som søker om utprøving på nytt. Ettersom tillatelser for utprøving som regel er gyldige i maksimum ett år, ønsker søkere ofte å fornye disse. Nye søknader kan også gjelde ønske om endring av rute/testområde for utprøving.
- **Byområder og delefokus:** Utprøving av persontransport har i stor grad foregått i byområder. Aktuelle prosjekter er lokalisert i Stavanger og Groruddalen i Oslo, som omfatter henholdsvis én stor buss (kollektivtransport) og fem personbiler (delemobilitetstjeneste). Utprøvinger innen persontransport har dermed i hovedsak et kollektiv- og delefokus, noe som også gjaldt de tidligere utprøvde minibussene.

Erfaringer

Nedenfor følger en kort oppsummering av faktainformasjonen som er samlet i denne rapporten. Basert på disse, samt Statens vegvesens erfaring med søknadsprosessen og kunnskap om utviklingen innen utprøving av selvkjørende kjøretøy, kan noen hovedobservasjoner trekkes frem. Til sammen utgjør dette erfaringene Statens vegvesen har opparbeidet etter de første åtte år med utprøving av selvkjørende kjøretøy i Norge.

Oppsummering av faktagrunnlag

Rapportens viktigste fakta oppsummeres nedenfor.

Antall

- Totalt 122 vedtak i perioden 2018-2025, hvorav 121 tillatelser
- 20 unike utprøvingsprosjekter i perioden 2018-2025

Hvor

- Lokasjoner for utprøvinger og demonstrasjoner er geografisk spredt over hele landet
- Østlandet, og særlig Oslo og omegn, fremstår som de mest benyttede områdene for utprøving
- Utprøvinger har foregått i både skjermede og åpne omgivelser

Hva

- Utprøvingene kan deles inn i to hovedkategorier: drift og persontransport
- Det er flest søknader og gitte tillatelser innen persontransport
- De fleste søknader gjelder samme aktør og samme kjøretøy og dreier seg om ønske om fornyelse av tillatelse, spesielt forlengelse av tidsperiode og utvidelse/endring av utprøvingsområde
- Pågående persontransport-utprøvinger (per mai 2026) foregår i Stavanger og i Groruddalen i Oslo, med særlig fokus på kollektivtransport og deling
- Innen bruksområdet drift har man kommet lengst med utprøving uten fører i førersetet

Hovedobservasjoner

Den samlede erfaring og innsikt kan samles i følgende fire observasjoner, som sier noe om hovedtrekk og utvikling innen utprøving av selvkjørende kjøretøy i Norge i perioden 2018-2025.

Observasjon 1

Utprøvinger i Norge har stor bredde i kjøretøy og bruksområder, med sterke lokale aktører som i økende grad involverer internasjonale nettverk

Dagens utprøvingsregelverk legger til rette for utprøving av et bredt spekter av kjøretøytyper og bruksområder, og utprøvingsaktiviteten i Norge gjenspeiler denne bredden. Utprøvingene preges i stor grad av en kjerne av etablerte og kompetente aktører, som over tid har bygget opp erfaring gjennom langvarige utprøvinger og etablering av nye prosjekter. I flere tilfeller står disse etablerte miljøene som formelle søkere til Vegdirektoratet, men utprøvingene skjer sjelden i regi av enkeltaktører alene. Prosjektene inngår gjerne i et bredere økosystem, der ulike roller og funksjoner ivaretas av flere aktører, blant annet gjennom levering av kjøretøy, selvkjørende teknologi og tjenester. I økende grad involverer dette også internasjonale aktører. Med en slik utvidet forståelse av aktørbildet, kjennetegnes utprøvingsaktiviteten i Norge av sterke lokale miljøer som samarbeider bredt, også internasjonalt.

Observasjon 2

Flere utprøvinger har beveget seg fra mindre, fragmenterte prosjekter til færre, mer ambisiøse utrullinger

Tidligere års utprøvinger kjennetegnes av mange, fragmenterte og mindre omfattende utprøvinger, som også var spredt geografisk. I flere tilfeller startet utprøvinger i relativt komplekse omgivelser (særlig innen persontransport), men begrensninger i teknologiens modenhet og kjøretøyenes evne til å håndtere ulike trafikale situasjoner førte til at utprøvingene etter hvert ble tilpasset enklere trafikkmiljøer. Generelt kan enklere trafikkmiljøer muliggjøre mer målrettet testing mot gradvis endring av førerrollen.

I senere år ser vi en utvikling mot færre, mer konsentrerte og ambisiøse prosjekter, med større kraft i gjennomføringen. Testfokuset har i økende grad beveget seg fra ren teknologitesting, til også å omfatte et mer helhetlig perspektiv på kjøretøyenes og tjenestenes rolle i et transportsystem.

Observasjon 3

Teknologiens modenhetsnivå tillater operasjoner uten fører i skjermede og kontrollerte omgivelser

Loven åpner for å flytte fører fra kjøretøyet, noe som tilsvarer operasjon på automatiseringsnivå 4[9]. En slik handling forutsetter at søker kan dokumentere at sikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt. I dag vurderes teknologien som moden nok til å tillate førerløse operasjoner primært i skjermede og kontrollerte omgivelser, det vil si avsperrede områder med enkelt eller ikke-eksisterende trafikkmiljø. Dette gjelder i hovedsak kjøretøy innen kategorien drift. Per 31.12.2025 har ingen innen området persontransport fått tillatelse til å operere uten fører.[**]

Observasjon 4

Dagens utprøvingsregelverk gir et stort handlingsrom for utprøving og testing på tvers av kjøretøytyper og bruksområder

Basert på innsendte søknader til Vegdirektoratet og dialog med søkere, er erfaringen at dagens lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy i stor grad gir fleksibilitet til å gjennomføre utprøvinger innenfor mange ulike rammer og formål. Regelverkets handlingsrom kan oppsummeres slik:

[**] Etter søknad til Vegdirektoratet fikk VY Buss AS og Applied Autonomy i april 2026 tillatelse til å flytte fører til annen posisjon enn tradisjonell førerplass i forbindelse med utprøving av selvkjørende buss i Stavanger.

- regelverket åpner for utprøving over hele landet – i både åpne og skjermede omgivelser
- regelverket åpner for utprøving av flere kjøretøytyper/motorvogner
- det er ikke angitt en øvre grense for antall kjøretøy som kan inngå i en utprøving
- regelverket åpner for utprøving på flere automatiseringsnivåer, inkludert mulighet for å operere uten fører på tradisjonell førerplass

I praksis er det altså ingen begrensning for kommersiell drift – søker kan søke om utprøving av så mange kjøretøy den ønsker.

Konklusjon

Rapporten sammenstiller og systematiserer Statens vegvesens informasjon om utprøvinger av selvkjørende kjøretøy i Norge i perioden 2018-2025. Dagens lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy har i stor grad gitt handlingsrom for ulik utprøving, med hensyn til type og antall kjøretøy, utprøvingsområde og automatiseringsnivå. Samtidig avhenger praktisk gjennomføring i åpne trafikkmiljøer av teknologiens modenhet. Erfaringene fra perioden gir et godt grunnlag for videre søknadsbehandling, oppfølging av utprøvingsprosjekter og arbeid med regelverket for utprøving av selvkjørende kjøretøy i Norge.

Referanser

[1]Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy. (2018). (LOV-2017-12-15-112). Lovdata. Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy - Lovdata

[2]Statens vegvesen. *Interne datakilder: database over vedtak, og dokumenter i internt saksbehandlingssystem*. Intern dokumentasjon.

[3]Forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn. (2018). (FOR-2017-12-19-2240). Lovdata. Forskrift om utprøving av selvkjørende motorvogn - Lovdata

[4]Statens vegvesen. (u.å.). *Utprøving av selvkjørende kjøretøy.* Utprøving av selvkjørende kjøretøy | Statens vegvesen

[5]Vegtrafikkloven. (1967). *Lov om vegtrafikk*. (LOV-1965-06-18-4). Lovdata. Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven) - Lovdata

[6]Yrkestransportlova. (2003). *Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy.* (LOV-1965-06-18-4). Lovdata. Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) - Lovdata

[7]Bilforskriften. (2022). *Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Lovdata*. (FOR-2022-06-28-1233). Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) - Lovdata

[8]Statens vegvesen. (2024). *Definisjonsliste vegnormaler.* Definisjonsliste vegnormaler | Statens vegvesen

[9]Statens vegvesen. (2022). *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Regjeringen. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025

Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag