

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøy
v/ Ingrid Høyland Helander
Deres referanse: 25/331387-10

20. august 2026

Høring om forslag til endringer i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften)

Jeg viser til høring om forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften om innføring av alternativ prøveform for A-klassene, med høringsfrist 4. september 2026.

Høringssvaret er utarbeidet på bakgrunn av innspill fra medlemsskoler og relevante fagmiljøer, og er forankret i forbundets styre.

Vi takker for muligheten til å avgi høringsuttalelse.

Overordnet vurdering

Norges Trafikkskoleforbund støtter målet om at førerprøven i A-klassene skal gjennomføres under sikre og faglig forsvarlige rammer. Vi deler vurderingen av at enkelte kjøregårder ikke gir tilfredsstillende rammer for sikker og lik gjennomføring av prøven, og vi er enige i at det er nødvendig å finne løsninger som ivaretar både sikkerhet og kvalitet i prøvegjennomføringen.

Vi mener imidlertid at forslaget om å dele den praktiske prøven i en selvstendig ferdighetsprøve i kjøregård og en selvstendig trafikal prøve ikke er det mest treffsikre virkemiddelet for å løse utfordringene. Etter vårt syn bør førerprøven fortsatt gjennomføres som én samlet praktisk prøve, der kandidatens kjøretekniske ferdigheter, trafikale forståelse, risikovurdering og atferd vurderes i sammenheng.

Norges Trafikkskoleforbund stiller seg derfor kritisk til forslaget om delt praktisk prøve i A-klassene.

Vi viser i denne sammenheng også til høringen i 2014 om delt praktisk prøve i klasse A1 og A2, hvor bransjen anførte tilsvarende innvendinger.¹

¹ Deres referanse 2012085289-130 og ATL sitt høringssvar datert 28.12.2014

Trafikksikkerhetsmessige konsekvenser av forslaget

Svekket helhetsvurdering av kandidatens kompetanse

En sentral forutsetning for en god og trafikksikker førerprøve er at kandidaten vurderes helhetlig.

Ved en delt prøve vil vurderingen bli fragmentert både i tid og innhold. Kandidaten kan bli vurdert av ulike sensorer, og det kan gå betydelig tid mellom gjennomføringen av de to prøvedelene. Vurderingen skjer dermed ikke lenger i én samlet kontekst. Dette øker risikoen for ulik vurderingspraksis og svekker grunnlaget for en samlet faglig vurdering.

En helhetlig prøve gir sensor mulighet til å se kandidatens prestasjon under ett. Det åpner for nødvendige faglige avveininger mellom ulike deler av prøven. En kandidat som for eksempel viser svakheter i enkelte kjøretekniske øvelser, kan samtidig demonstrere god trafikal forståelse, gode risikovurderinger og trygg atferd i trafikken.

I et trafikksikkerhetsperspektiv er kandidatens prestasjon i reelle trafikale situasjoner særlig viktig, fordi det er der førerens samlede risikoforståelse, samhandling og handlingsvalg kommer til uttrykk. En delt prøve reduserer muligheten til å foreta denne helhetlige vurderingen.

Redusert reelt grunnlag for vurdering i trafikk

Høringsnotatet legger til grunn at den samlede tidsrammen for prøven skal opprettholdes, men fordeles på 20 minutter ferdighetsprøve og 45 minutter trafikal prøve.

Selv om den totale prøvetiden opprettholdes, vil en delt prøve etter vår vurdering kunne føre til at en større andel av tiden bindes opp i oppstart, avslutning og andre administrative forhold knyttet til to separate prøvesituasjoner. Dette kan redusere den effektive tiden som brukes til vurdering av kandidaten i trafikk.

Konsekvensen kan bli et svakere vurderingsgrunnlag for kandidatens trafikale ferdigheter, herunder samhandling med andre trafikanter, risikovurdering og kjøring i varierte trafikkmiljøer. Dette er kompetanseområder som er sentrale for sikker motorsykkelskjøring, og som derfor bør tillegges betydelig vekt ved førerprøven.

Risiko for uheldig dreining i opplæringen

En delt prøveform kan også påvirke innretningen av opplæringen.

Når ferdighetsdelen i kjøregård gjøres til en selvstendig prøve, kan det oppstå en risiko for at både elever og trafikkskoler legger større vekt på de kjøretekniske øvelsene som prøves separat.

Norges Trafikkskoleforbund understreker at solide kjøretekniske ferdigheter er viktige for sikker motorsykkelskjøring. Samtidig må disse ferdighetene ses i sammenheng med trafikal forståelse, risikovurdering, samhandling og holdninger. Det er den samlede kompetansen som avgjør om kandidaten er skikket til å ferdes trygt i trafikken.

Etter vårt syn bør prøveformen understøtte denne helheten, og ikke bidra til at enkeltelementer i opplæringen får en uforholdsmessig selvstendig vekt.

Øvrige konsekvenser av forslaget

Kapasitet og gjennomføring

Når hver kandidat må gjennomføre to prøvedeler, vil dette kunne øke belastningen på kapasiteten hos Statens vegvesen. I en situasjon hvor kapasiteten ved enkelte trafikkstasjoner allerede er utfordret, er vi bekymret for at ordningen kan bidra til lengre ventetider og redusert gjennomføringsevne.

Økonomiske og praktiske konsekvenser for kandidatene

Høringsnotatet legger til grunn at gebyrkostnadene ikke skal økes som følge av delingen av prøven. Samtidig fremgår det at kandidatene må møte til prøven to ganger og derfor kan få økte reisekostnader.

Norges Trafikkskoleforbund mener at delt prøve også kan medføre økte reelle kostnader for kandidatene. Dette gjelder særlig utgifter til transport, leie av motorsykkel og behov for bistand fra trafikkskolen ved begge prøvedelene.

For kandidatene er det de samlede kostnadene ved å gjennomføre førerprøven som er avgjørende, ikke bare gebyrkostnaden. Forslaget innebærer derfor en risiko for at det blir dyrere og mer tidkrevende å erverve førerrett i A-klassene ved de trafikkstasjonene som benytter delt prøve.

Likebehandling og konkurranseforhold

Høringsnotatet viser til at ulik kvalitet på kjøregårdene kan utfordre likebehandlingen av kandidatene. Norges Trafikkskoleforbund deler vurderingen av at ulik kvalitet og utforming av kjøregårder kan være en utfordring. Vi mener imidlertid at dette ikke nødvendigvis løses ved å innføre ulike prøveformer ved ulike prøvelokasjoner.

Når forslaget innebærer at enkelte kandidater skal gjennomføre én samlet prøve, mens andre skal gjennomføre to selvstendige prøvedeler, kan det skape forskjeller i gjennomføring, kostnader og praktiske rammevilkår avhengig av hvor i landet kandidaten avlegger førerprøven. Disse forskjellene kan på ny utfordre prinsippet om likebehandling.

Ulik organisering av førerprøven kan også påvirke konkurranseforholdene mellom trafikkskoler. Trafikkskoler som er lokalisert i nærheten av trafikkstasjoner hvor prøven fortsatt gjennomføres samlet, kan få et konkurransefortrinn sammenlignet med skoler som er tilknyttet trafikkstasjoner med delt prøve.

Når delt prøve innebærer flere oppmøter, mer logistikk og potensielt høyere kostnader, vil kandidater kunne ha et insentiv til å velge trafikkstasjoner hvor prøven gjennomføres samlet. Dette kan gi konkurransefordeler for skoler i nærheten av disse trafikkstasjonene som ikke er begrunnet i kvaliteten på opplæringen, men i hvordan prøveordningen er organisert.

Norges Trafikkskoleforbunds anbefaling

Norges Trafikkskoleforbund anbefaler at forslaget om delt praktisk prøve i A-klassene ikke vedtas i sin nåværende form. Vi mener at målet om sikre kjøregårder og et godt trafikkfaglig

vurderingsgrunnlag best ivaretas gjennom tiltak som opprettholder førerprøven som én samlet og helhetlig prøve.

Vårt forslag er at den trafikale prøven bør gjennomføres rett etter den tekniske delen og i nærheten av kjøregården, nettopp for å sikre en sammenhengende vurdering og unngå en oppstyking av prøven i separate deler.

Vi mener det vil kunne være mulig å etablere eller videreutvikle eksisterende kjøregårder slik at de oppfyller nødvendige sikkerhetskrav og slik at området også egner seg til gjennomføring av den trafikale delen av prøven.

Forbundet legger samtidig til grunn at eventuelle tiltak som følge av høringen ikke medfører en reduksjon i det geografiske tilbudet av førerprøver i A-klasse. Målet bør være å sikre både forsvarlige prøverammer og fortsatt tilgjengelighet ved dagens prøvesteder.

Vennlig hilsen

Hilde Goflebakke-Dedic

Advokat

Norges Trafikkskoleforbund