



Statens vegvesen

Vedlegg 1 - Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i trafikkopplæringsforskriften

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
4. juni 2026
Vår ref. 25/331387

Innhold

1	Innledning	2
2	Bakgrunn	2
3	Nærmere om forslaget	3
4	Forslag til endringer med begrunnelser	4
4.1	Alminnelige regler om førerprøven	4
4.1.1	Gjeldende regelverk	4
4.1.2	Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse	4
4.2	Vilkår for å avlegge førerprøven	4
4.2.1	Gjeldende regelverk	4
4.2.2	Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse	4
4.3	Førerprøve klassene A1, A2 og A	5
4.3.1	Gjeldende regelverk	5
4.3.2	Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse	5
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	5
6	Høringsfrist	6

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endring i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften).

Forslag til forskriftsendringer følger som vedlegg 2.

Oversikt over høringsinstanser følger som vedlegg 3.

Vi ser for oss at forskriftsendringene trer i kraft 1. januar 2027.

2 Bakgrunn

Denne høringen omhandler et forslag om å innføre, som alternativ til ordinær førerprøve på A-klassene, en delt prøve der kjøregård og trafikal prøve kan gjennomføres separat.

De siste årene har det vært en betydelig nedgang i ulykker, både når det gjelder totalt antall skadde/drepte i trafikken og antall alvorlige skadde/drepte i personbil. Til sammenligning, er utviklingen over tid for ulykker og skader med motorsykkel og moped mindre entydig positiv. Antall skadde og drepte har vært omtrent uendret over tid på tung MC, mens ulykkene har økt på lett MC. Statens vegvesen anser det derfor som nødvendig å trappe opp trafikksikkerhetsinnsatsen for å nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maksimalt 50 drepte, innen 2030.

God føreropplæring og gode førerprøver, er ett av tiltakene som over tid har bidratt til å redusere antallet hardt skadde og drepte. Vi ønsker derfor å legge til rette for en alternativ modell for gjennomføring av den praktiske førerprøven på motorsykkel på noen prøvelokasjoner. Alternativ modell innebærer at den praktiske prøvens to hovedelementer; kjøregårdsoppgaver og trafikal prøve, gjennomføres uavhengig av hverandre.

I 2020 var det en dødsulykke i en kjøregård hvor føreren omkom i forbindelse med føreropplæring på motorsykkel. Hendelsen ble gransket av Statens Havarikommisjon, som i sin rapport¹ kom med sikkerhetstilrådninger til Statens vegvesen. Som en følge av tilråkningene, satte Vegvesenet nye krav til sikkerhetssoner og gjennomførte omfattende risikovurderinger av alle de 52 kjøregårdene som vi har ansvar for, og som blir brukt i forbindelse med den praktiske prøven på A-klassene.

Risikovurderingene innebar en vurdering av om kjøregårdene har et tilfredsstillende sikkerhetsnivå. Det ble avdekket forhold som bidrar til risiko, og eventuelle risikoreduserende tiltak ble foreslått for den enkelte kjøregården. Videre avdekket risikovurderingen store ulikheter når det gjelder tilgjengelig areal og sikkerhetssoner. For de kjøregårdene som ikke hadde tilfredsstillende sikkerhetsnivå, har det noen steder vært mulig å gjennomføre tiltak. For de kjøregårdene som ikke hadde tilfredsstillende areal for å gjennomføre kjøregårdsoppgavene, ble det konkludert med at det må skaffes nye egnende områder.

Alternativ modell med delt prøve blir foreslått brukt på de prøvelokasjonene hvor en sikkerhetsvurdering av kjøregården har vist seg å ikke ha tilfredsstillende sikkerhet. På steder hvor kjøregården ikke møter kriteriene for sikkerhet og gjennomføring, må det etableres ny kjøregård. Ny kjøregård vil imidlertid ikke nødvendigvis være egnet som utgangspunkt for den trafikale prøven. Ved å dele den praktiske prøven, kan lokasjon av kjøregård og lokasjonen som er utgangspunktet for den trafikale prøven være på forskjellige steder. Vi ønsker å bidra til å opprettholde en sikker og kvalitetsmessig god førerprøve på alle prøvelokasjoner, ved å bruke alternativ modell der det er nødvendig.

Når ferdighetsprøven blir gjennomført uavhengig av den trafikale prøven, åpnes det for at området for ferdighetsprøven (kjøregården) ikke lenger behøver å ligge i tilknytting til et egnet trafikalt miljø. Gjennomføring av trafikal prøve skal ha utgangspunkt i en lokasjon som gir tilgang til et trafikalt miljø

¹ Vei 2021/03, [Rapport om motorsykkelulykke på Gjøvik trafikkstasjon i Hunndalen i Gjøvik kommune 10. juli 2020 | shk](#). Sist hentet 24.11.25.

som gir den trafikale delen av prøven riktig innhold for å vurdere kandidatens kompetanse. Alternativ modell skal kunne brukes for å etablere kjøregårder med tilfredsstillende sikkerhet, og velge lokasjoner for den trafikale prøven som gir rett innhold.

3 Nærmere om forslaget

Førerprøven på motorsykel består i hovedsak av to hovedelementer; kjøregårdsoppgaver og trafikal prøve. For å gjennomføre en kvalitativ samlet god prøve, må det være både tilgang til sikker kjøregård og samtidig et prøveområde som egner seg til å måle trafikale ferdigheter innenfor den fastsatte tidsrammen på prøven. Både ferdighetsprøven og den trafikale prøven er viktige bidrag for å forsøke å få ned ulykkestallene på motorsykel, spesielt for de yngste førerne.

Bakgrunnen for at vi noen steder ønsker å gjøre ferdighetsprøven på motorsykel uavhengig av gjennomføring av prøven i trafikk, er erkjennelsen av at ikke alle kjøregårdene har tilfredsstillende sikkerhet. Det kommer blant annet frem i risikovurderingen at der kjøregården ikke har tilstrekkelig areal til gode sikkerhetssoner, må sensor tilpasse oppgavene i kjøregården for å ivareta sikkerhetsperspektivet, både for kandidaten og seg selv. Det betyr at sensor må tilpasse eksamensoppgavene til den enkelte kjøregården. Dette kan føre til at det ikke blir lik gjennomføring av ferdighetsprøven og kan være en utfordring med tanke på likebehandling.

I arbeidet med å finne nye kjøregårder i tilknytning til trafikkstasjonene har det vist seg vanskelig å finne egnede områder som har tilfredsstillende areal og som samtidig har områder som ivaretar den trafikale prøven sine krav.

Den praktiske prøven vil ved alternativ modell deles slik at ferdighetsdelen i kjøregård skal gjennomføres først, og som en selvstendig prøve. Dette innebærer at kandidatene kan gjennomføre ferdighetsprøven tidligere i opplæringsforløpet og sesongen, for så å gjennomføre den trafikale prøve på et senere tidspunkt. De tekniske kjøreferdighetene er av stor betydning for sikker kjøring i trafikk, så en ferdighetsprøve tidligere i opplæringen vil være en god kvalitetssikring før opplæring og prøve i trafikk. Det vil også kunne bidra til å støtte en progresjon i opplæringen hvor ferdighetene er tilstrekkelig innlært før de obligatoriske sikkerhetskursene gjennomføres. Gode tekniske ferdigheter vil frigjøre kapasitet hos eleven ved innlæring av de trafikale ferdighetene, og føre til økt bevisstgjøring av behovet for tilstrekkelig ferdighetsnivå for å kunne gjennomføre strategiske og taktiske gode valg som fører. For å legge til rette for at nivået på kandidater til ferdighetsprøven kan være tilfredsstillende, skal trinnvurdering trinn 2 være gjennomført og innmeldt til Statens vegvesen før ferdighetsprøven.

Målet er at denne delingen skal bidra til sikrere kjøregårder og legge til rette for at gjennomføringen av de ulike oppgavene blir lik, uavhengig av hvor ferdighetsprøven gjennomføres. Endringsforslaget vil også ivareta at den trafikale prøven gjennomføres i et egnet trafikkmiljø for å kunne gjøre en god og riktig vurdering av kandidatens kompetanse.

Innføring av alternativ modell er avhengig av at nye prøvelokasjoner er etablert, og at det er støtte i datasystemene for gjennomføring av modellen hos Statens vegvesen. Det vil bli en gradvis innføring av modellen etter hvert som nye lokasjoner er etablert. Det vil bli kommunisert i god tid til trafikkopplæringsbransjen og kandidater når prøvelokasjoner går over til alternativ modell for gjennomføring av praktisk prøve i A-klassene.

4 Forslag til endringer med begrunnelser

4.1 Almennelige regler om førerprøven

4.1.1 Gjeldende regelverk

Det følger av § 29-1 tredje ledd:

Dersom den teoretiske eller den praktiske prøven ikke består, kan ny prøve ikke avlegges før det har gått henholdsvis to eller fire uker. For klassene C, CE, D og DE er karantenetiden en uke for både teoretisk og praktisk prøve.

4.1.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

Dersom den teoretiske eller den praktiske prøven ikke består, kan ny prøve ikke avlegges før det har gått henholdsvis to eller fire uker. *Ved delt praktisk prøve i klassene A1, A2 og A, er karantenetiden én uke ved ikke bestått ferdighetsprøve.* For klassene C, CE, D og DE er karantenetiden én uke for både teoretisk og praktisk prøve.

Ved deling av den praktiske prøven er det naturlig å innføre en særskilt karantenetid for ferdighetsprøven. Ved delt praktisk prøve settes karantenetidens lengde for å sikre at eleven får tilstrekkelig øving før ny prøve avlegges. Kjøregårdsoppgavene er en del av den kjøretekniske delen av opplæringen som kan øves konsentrert og vi mener derfor at én ukes karantenetid vil være tilstrekkelig, som et minimum, for å ivareta elevens behov for tilstrekkelig øving. I siste punktum er det kun lagt til aksenttegn.

4.2 Vilkår for å avlegge førerprøven

4.2.1 Gjeldende regelverk

Det følger av § 29-2 første ledd:

Praktisk prøve kan avlegges når kandidaten tilfredsstiller kravene til alder, vandel, obligatorisk opplæring, helse og syn som er fastsatt for den aktuelle førerkortklassen jf. førerkortforskriften kapittel 3, 5 og 12. I klassene AM og S kan teoretisk førerprøve avlegges når kravene er tilfredsstilt.

4.2.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

Praktisk førerprøve kan avlegges når kandidaten tilfredsstiller kravene til alder, vandel, obligatorisk opplæring, helse og syn som er fastsatt for den aktuelle førerkortklassen, jf. førerkortforskriften kapittel 3, 5 og 12. I klassene AM og S kan teoretisk førerprøve avlegges når kravene er tilfredsstilt. *Ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll i klassene A1, A2 og A kan ved delt prøve avlegges 6 måneder før oppnådd minstealder for førerkortklassen. For å avlegge ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll i klassene A1, A2 og A må kandidaten ha gjennomført obligatorisk opplæring i trinn 2.*

Etter nåværende § 29-2 første ledd må kandidaten tilfredsstille kravene til alder, vandel, obligatorisk opplæring, helse og syn før praktisk prøve kan avlegges. Det foreslås at det tas inn en ny setning omhandler ferdighetsprøven ved delt prøve der kravet til alder og all obligatorisk opplæring ikke må være oppfylt. Det foreslås videre at ferdighetsprøven kan avlegges 6 måneder før oppnådd minstealder for førerkortklassen. Årsaken til at vi fraviker alderskravet i forbindelse med ferdighetsprøven er for å sikre at delingen av MC-prøven ikke hindrer kandidaten i å avlegge avsluttende trafikal prøve den dagen kandidaten oppfyller alderskravet.

I forslaget stilles det krav om at kandidaten skal minst ha gjennomført og meldt inn obligatorisk opplæring i trinn 1 og 2 før ferdighetsprøven kan avlegges. Den obligatoriske opplæringen på trinn 2 har hovedfokus på tekniske kjøreferdigheter. Disse bør være på plass for at kandidaten skal ha godt utbytte av opplæringen i trinn 3, hvor trafikale ferdigheter vektlegges. Dermed er det også naturlig å

stille et krav om at kandidaten har gjennomført opplæring i trinn 2 før det avlegges ferdighetsprøven som skal måle de kjøretekniske ferdighetene.

4.3 Førerprøve klassene A1, A2 og A

4.3.1 Gjeldende regelverk

Det foreslås å legge til nytt innhold i andre ledd, og forskyve nåværende andre til niende ledd i § 30-1. I tillegg foreslås det å innføre et nytt ellevte ledd i bestemmelsen. I og med at nåværende bestemmelser ikke få endret innhold, men kun blir forskjøvet, gjengis ikke disse i høringsnotatet.

4.3.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

Det foreslås at § 30-1 andre ledd skal lyde:

Den praktiske prøven gjennomføres som en helhet med ferdighetsprøve og trafikal prøve på samme dag, og vurderes som en helhet. Prøven kan også gjennomføres som delt prøve, hvor ferdighetsprøven med sikkerhetskontroll og den trafikale prøven med kontroll før kjøring gjennomføres og vurderes som selvstendige prøver.

Det foreslås at nåværende andre til niende ledd blir tredje til tiende ledd.

I tillegg foreslås det et nytt ellevte ledd i § 30-1 som skal lyde:

Før gjennomføring av delt prøve, skal trinnvurdering trinn 2 være gjennomført og innmeldt til Statens vegvesen. Ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll gjennomføres på avsperrt område og skal være bestått før trafikal prøve med kontroll før kjøring. Ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll er gyldig ut samme kalenderår som den er bestått.

De stedene der ferdighetsprøven gjennomføres med delt prøve vil kandidaten først blir vurdert i tekniske kjøreferdigheter og sikkerhetskontroll av kjøretøyet (i kjøregård), for senere å gjennomføre den trafikale delen av førerprøven. Ferdighetsprøven må være bestått før trafikal prøve kan bestilles. Kandidaten kan dermed bestå ferdighetsprøven før siste del av kjøreopplæringen avsluttes. Den avsluttende prøven blir mindre kompleks og mer oversiktlig for kandidaten.

For de stedene der ferdighetsprøven gjøres tidsuavhengig, vil også dette gjelde ved utvidelse fra klasse A1 til A, A1 til A2 og A2 til A.

Tidsforbruket på delene i den praktiske prøven settes ut ifra erfaringen fra tidligere delt MC-prøve². Den totale tidsrammen beholdes, og fordeles med 20 minutter på ferdighetsprøven og 45 minutter til trafikal prøve.

Det er mest naturlig å foreta sikkerhetskontroll av kjøretøyet sammen med oppgavene i kjøregården, og at kontroll før kjøring foretas sammen med den trafikale prøven. For å sikre at de kjøretekniske ferdighetene er opprettholdt og tilfredsstillende før trafikal prøve, foreslår vi at bestått ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll gis gyldighet for det kalenderåret den er avlagt.

Ved at kandidaten gis anledning til å avlegge ferdighetsprøven inntil seks måneder før alderskravet for aktuell klasse er oppnådd, gjør vi det mulig å utnytte sesongen for motorsykkelkjøring best mulig. Ved et godt planlagt opplæringsforløp, vil det være mulig å gjøre ferdig testingen av kunnskaper og ferdigheter i tråd med intensjonene i læreplanene.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Det har vist seg krevende og kostbart for Statens vegvesen å opprettholde sikre og kvalitetsmessig gode kjøregårder i tilknytting til trafikkstasjonene. Ved en deling av prøven vil vi forsøke å finne

² I sesong 2015.

egnede områder til sikker kjøregård som kan dekke flere trafikkstasjoners behov for kjøregård. Dette vil også bidra til at den trafikale delen kan avholdes på steder som er godt egnet for å måle kandidatens trafikale kompetanse i å kjøre motorsykkel.

Trafikkskolene ønsker ofte å benytte kjøregårdene til opplæring når det ikke gjennomføres førerprøver. Ved å etablere kjøregårder uavhengige av trafikkstasjonene, kan det åpnes for muligheten for samarbeidsprosjekter og sambruk av områdene. Der vi i dag har egnede områder, fungerer samarbeidet fint.

En deling av prøven som alternativ prøveform vil innføres i de områdene der det ikke er tilgjengelig areal for kjøregård med tilfredsstillende sikkerhet, eller tilgang til områder med mulighet for å måle trafikale ferdigheter. For de prøvelokasjonene hvor det gjennomføres delt prøve vil kandidatene få en ekstra reisekostnad ettersom de må møte til prøven to ganger.

Gebyrkostnadene er ikke planlagt økt ved deling av den praktiske prøven. Ved delt prøve vil de samlede gebyrkostnadene være lik gebyrkostnadene for samlet prøve. Ved å dele opp gebyret, slipper kandidaten å betale for den delen av prøven som ikke gjennomføres hvis ferdighetsprøven underkjennes. På samme måte slipper kandidaten å betale for ny ferdighetsprøve hvis trafikal prøve underkjennes. Ved samlet prøve vil kandidaten måtte gjennomføre full prøve og betale gebyr for hele prøven, uavhengig om det er ferdighetsprøven eller trafikal prøve som underkjennes. Dette vil kunne medføre at enkelte kandidater vil betale mer enn andre, dersom vedkommende stryker på samlet prøve. Kandidater står imidlertid fritt til å velge lokasjon for gjennomføring av førerprøve. Ved valg av prøvelokasjon, velger kandidaten også gjennomføringsform av den praktiske prøven i A-klassene. De økonomiske konsekvensene vil være knyttet til oppmøte to ganger, og eventuelt endrede reiseavstander. Det vil være forskjellig hva en kostnadsøkning vil være, alt etter hvordan oppmøte til ferdighetsprøve organiseres. Vi anser at kostnadsøkningen vil være liten sett opp mot totalkostnaden ved å erverve førerrett i A-klassene.

Statens vegvesen må tilrettelegge IT-systemene knyttet til bestilling og gjennomføring av praktisk førerprøve, samt systemet for bestilling og utstedelse av førerrett. Kostnadene dekkes over driftsbudsjettet for IT-systemer og vil ikke påvirke gebyret.

6 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **4. september 2026**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **25/331387** dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag